



Ilmub  
(vaheagadega)  
alates 1950. aasta  
21. juulist

# MEREMEES

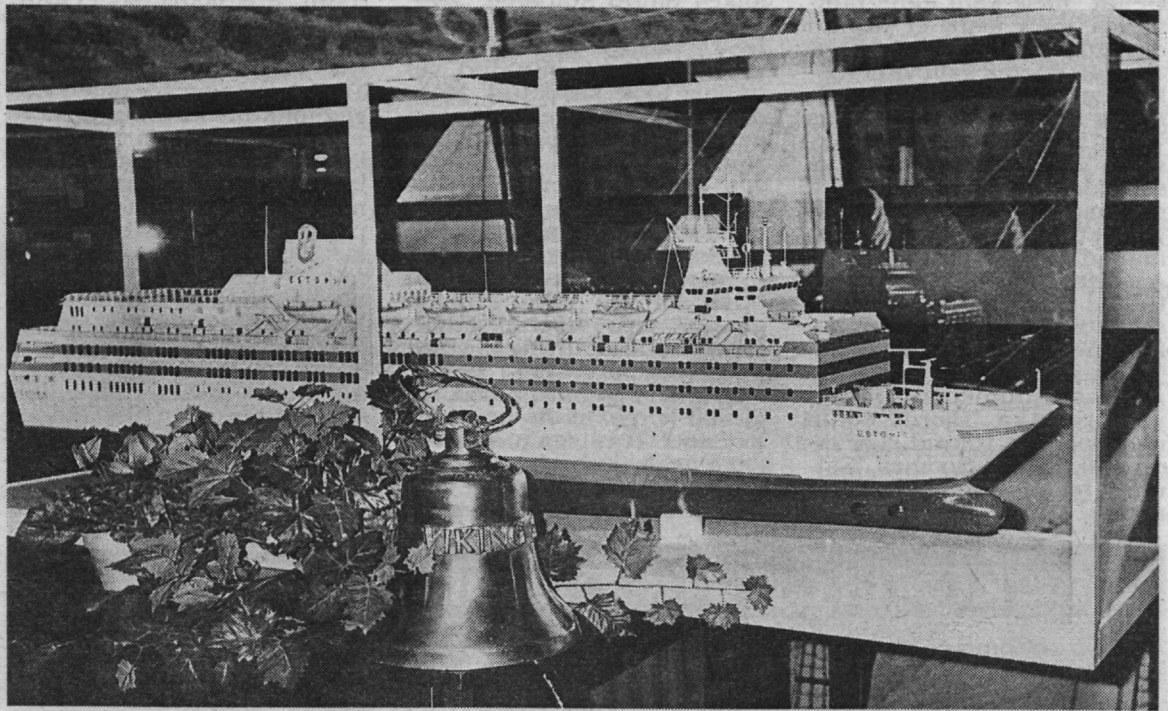
Nr. 3 (976)

Teisipäev, 14. veebruar 1995

Hind 2 krooni

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Pärnu sadamast lk. 2
- ☛ Piirivalvest lk. 3
- ☛ "Ookeanist" lk. 3
- ☛ Helsinki turismimessist lk. 4
- ☛ "Vanast Tallinnast" lk. 5
- ☛ Madalikest Eesti vetes lk. 6
- ☛ Ahvenamaa lugusid III lk. 7
- ☛ MerLe XLIX lk. 7



Nurgake näituselt "Laevad mere põhjal".

## Tervitus Pärnust!

Kuigi kirjutada ei tahaks Pärnu asjadest, vaid hoopis millestki muust.

Käib poleemika meremeeste kindlustuse ümber ja minu arvates peaks meremeeste leht aktiivselt sekkuma.

Esiteks: hr. Raig tunneb huvi, miks "Estonia" meeskond ei olnud kindlustatud. Minu arvates peaks hr. Raig vastama küsimusele, miks Rügikogu ei võtnud Eesti Meremeeste Seadust menetlusse, kuigi Eesti Meremeeste Liit vastava projekti esitas.

Teiseks: võib-olla on nüüd meremeestele tulnud aru pähe ja nad saavad aru, et ainult iseseisev ametiühing on võimeline kaitsma nende huve.

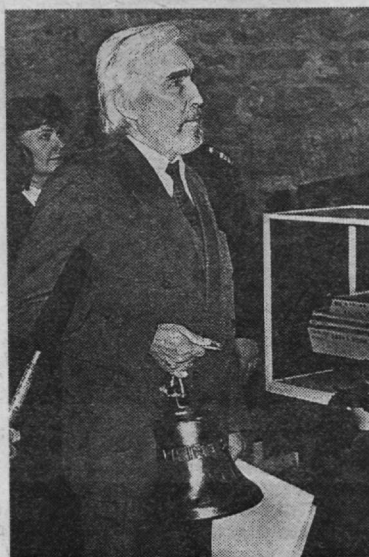
Tervitusega Arno Kask

Toimetusele. Eesti Vabariigi Meremeeste Seaduse eelnõu ilmus "Eesti Meremees" 15. jaanuaril 1991. Selles on sätestatud töölepingu sisu, palgad, toitlustamine ja arstiabi. Näiteks § 25 sätestab, et laevapere liikmel peavad olema pass, meremehe teenistusraamat, kvalifikatsioonitunnistus ja elukindlustuspoliis, muid dokumente on tõlevõtmisel keelatud nõuda.

V peatükk "Eriolukorrad" sisaldab paragrahve "Laevahukk", "Laeva müük" (sh. välismaale), "Surm", "Mahajäetud meremees" ja "Merel avastatud kõrvalised isikud". Viimasest võib lugeda, et selle eelnõu kohaselt oleks võinud "Estonialt" leitud kurdid panna oma toidukulude kattteks nõusid pesema. Eelnõus on ka peatükid "Töökaitse" (sh. § 33 "Riietus") ning "Distipliin ja distsiplinaarkaristused".

Muidugi on osa meremeeste seaduse eelnõus sisalduvast nüüd juba koha leidnud teistes seadustes, ent kuulda on kurtmisi, et nendes pole küllalt arvestatud laevatöö eripära. Eelmises ajalehenumbris oli juttu sellest, kuidas on töö- ja kollektiivlepingu kaudu kindlustatud Eesti Merelaevanduse meremehed, ent see ei puuduta küllaltki teiste laevaomanike juures töötavaid meremehi. Aga kui väikelaevaomanik müüb laeva näiteks Argentinas maha, laseb mehed kal peale ja ütleb hüvasti, mis siis teha? Ja haigeks pole meremehel soovitatav jääda mujal, kui ainult Rootsis, Lätis või Venemaal, sest üksnes nende riikidega on peatselt liikvõimalik meremeeste haigekassal sõlmitud vastavad lepingud.

## "Estonia" kell meremuuseumis



Kell Ants Pärna käes hakkab helisema igal aastal.

6. veebruaril anti meremuuseumile üle "Estonia" laevakell, mille Rootsi tuukrid vrakilt üles tõstsid. Rahvusvahelise uurimiskomisjoni 26.—27. jaanuari Helsinki istungil andis komisjoni liige hr. Forsberg kella üle Eesti esindajale. Teede- ja sideminister Andi Meister tuli kella muuseumile üle andma koos tütretütrega. Kohal olid kaptenite abikaasad, Rootsi suursaadik Lars Grundberg, veeteede ameti esindajad ja vanad meremehed, samuti rohkesti ajakirjanikke.

Meremuuseumi direktor Ants Pärna lõi hukkunute mälestuseks neli klaasi. Ta lubas, et igal aastal hakkavad just selle kella löögid meremehi mälestama.



Lars Grundberg jättis näitusemuljed külalisraamatuse.

Reet Naber  
Madli Vitismanni fotod

## Eesti Meremuuseum kutsub

Toimetus sai kutse osa võtta Eesti Meremuuseumi VII teaduskonverentsilt. Toome siinkohal konverentsi kava, ehk pakub teistelegi huvi.

**21. veebruaril kell 11**

Ants Pärna. Eesti Meremuuseumi tööst 1990. aastail

Vello Mäss. Esiajaloolistest veeliiklusvahenditest Eesti alal

Juhan Kreem. Eesti rannik ja saared 16.—17. sajandi meresõidujuhendites

Tiit Einberg. Meremootorid Eestis

**kell 15**

Toe Nõmm. Eesti merejõudude relvastuse täiendmine 1920. aastate algupoolel

Mati Õun. Kokkuvõtteid 1941. a. meresõjast Läänemerele

Jaak Sammet. Merelisi aspekte Eesti—

Soome suhetes Teise maailmasõja eel ja ajal Peedu Sammaloo. Peipsi laevad 20. sajandi sõdades

**22. veebruaril kell 10**

Katrin Savomägi. Tagasivaade Eesti Meremuuseumi välissidemetele

Vladimir Kopelman. Allveelaeva "Lembit" restaureerimine ja Teise maailmasõja relvastuse kogumine

Urmas Dresen. Pärnu Laevaaktsiaselts 1921.—1940. a.

Silvi Pihlak ja Rein Zobel. Tallinna Vanasadama ümbruse linnachituslik kujunemine

Rein Kull. Eesti mereterminologia kujunemisest

Konverents toimub TA Ajaloo Instituudi saalis: Tallinn, Rütli 6.



# Meretööst Pärnu sadamas möödunud aastal

Majanduslikult oli 1994. aasta Pärnu sadamale edukas. Kolmel peakail laaditi täis ja saadeti mitmesuguste välissadamate poole teele kokku 343 laeva. Neist ca 110 on Emajõe kai arvel, 215 võttis vastu Keslinna sadam; ülejäänud väiksemad alused tegid end tühjaks ja võtsid laadungit nn. Tensoni kail. Seega taas uus rekord. Eriti hästi töötas Emajõe kai, ehkki on 60 m pikkune. Eelmine karm talv tegi küll oma korrektiivid — veebruar ja märts olid laevavaesemad kuud. Praegugi on mees, kuidas Soome praami "Paradeltat" meie kailt kahe puksiiriga lahti kisti, ei tulnud ega tulnud teine järele. Kapten Jari õpetas kailt vahetuskaptenit; süüd leiti nii laadimises kui igas muuski asjas — kui miski ei klapi, otsitakse süüdlast aina mujalt. Eks see kotermann hoidis ka alt põhjast küunte ja hammas- teega kinni. Arvati, et jäälah- makad on alla kogunenud. Aga tuukrit sinna ei saade- tud, ja poolepäevase rassimi- se järel saadi siiski liikuma. Ei enne ega pärast ole kinni- jäämisi ette tulnud.

Pärast juunikuist uputa- mist pole ka "Björn" enam meie poolele tulnud. Laeva- omanik loobus Soomes "Est- ma" teenustest, ja sellest ajast nüüd puksiir oma

praamiga Emajõe kail käibki. Nüüd jääga, jaanuaris, tuli küll korraks meil vett võtma — vanad tuttavad kenad me- hed.

Hoopis ära on kadunud lu- gupeetud rootslased oma laevade-pargastega. Ei tule vist kunagi meile nende rari- teet. — 90-aastane puksiir "Karl Manfred", kus sõidab madrus liignimega Schubert; ei tule vist ka puksiir "Gibb" oma meestega, kes teinekord suviti Vallikäärus ujuvate partide keskel oma väikese mootorpaadiga lõbusoitu te- gid.

Sakslaste arv on aastate lõikes olnud stabiilne: 26— 27 alust. Siingi on uued ni- med, vanad ei naase vist sa- muti enam — müüdnud või mujale tööle saadatud. Mõõ- dunudaastase rekordi tegi omanikulaev "Eros" naistü- rimees Ulrikega: viis korda viis siit saematerjali Inglis- maale ning lubas ka tänavu tagasi tulla. Mõnele lihtsalt meeldib meie Pärnu.

Praeguseks, jaanuari lõ- puks, on ka juba kümme alust vastu võetud. Jää- murdja "Rudolf", kes suvel paberipuupargaseid vedas, teeb oma jäämurdjatööd. Ei ole tal kerge, ei ole kerge ka lootsidel. Tuultega tungib rü- sijää peale, kuhjub, moodus- tab valge ja kõrgendikke. Üks laev pöördus vist kruvivigas-

tuste pärast tagasi. Missugu- ne kõige vanem laev meie sa- damas käis, seda ei teagi, aga noorim, kahekuine hol- landlane nimega "Vliesland", oli meil jaanuaris küll sees.

Möödnud aastal oli jäme ots ikkagi "Amuuride", "Vol- go-Baltide" ning teiste Peter- buri ja Kaliningradi laevade käes. Need on Pärnu sadama ühed peamised veevõt- jad, kuid seda teevad ka Sak- sa laevad. Ühe sankt-peter- burglase peal kohtasin muu- seas ka eestlast, vanemtü- rimeest, mis iseendast on suur ime. Aga vett sai mõõ- dunud aastal tervelt 2000 tonni ära joodetud. Pärnu vesi on nagu ta on, tervise- kaitsetalituse jaoks peame iga kuu analüüsi võtma. Trassiveena on see ometi joo- gikõlblikuks kuulutatud.

Mõne laevaga on nii, et osa laadungit võtab ta Emajõe kailt, pärast tuleb meile. Ni- moodi saavad nad kahele poole kirja. Pärnus käinud laevade nimekirja on ei tea mis lollist entusiastist, ühiskondlikul alusel juba kolm aastat tehtud, neljas jookseb. Endised veeteede ameti kaaslased ja lootsid on aidanud — tänu neilegi! Äkki läheb nimekirja Pärnu Kodu- loomuuseumil tarvis? Või mõnel meremuuseumil? Ei tea. Linn on nimekirja eest igatahes tänulik. Raha selle

tegemise eest küll kunagi kusagilt ei anta. Turumajan- dus.

Pärnu sadamal kui ainsal Edela-Eesti väljundil merele on lai tagamaa Võrust Viljan- dini. Kohalikest rääkimata. Üha enam suureneb saema- terjali väljavedu. See annab inimestele kõige rohkem tööd. Ka laadijad saavad sel- lega rassist. Meie kaks stivi- dori töötavad nüüd üle näda- la, muidu ei pea pingele vas- tu. Meid kai-inimesi on kolm: üks päev töö, kaks vaba. Ent tuleb vahel ööde viisi tööl olla — siis, kui on vaja vett anda, kui on vaikne ja masinad ei liigu. Muidu oleks meie voolik ammugi pi- huks ja põrmuks.

Need olid ilusad ajad, kui meie tööandja "Reldor" ehi- tas. Nüüd on ehitamine laka- nud, aga viies ja kuues kai vajaksid hädasti remonti. Kes need lõpuks korda teeb, peaks kevadel selguma. Kas "Reldor" ise või sadama hal- dusnõukogu koos linnaga või panevad kaubasaatjad rahad kokku. Seda mängu mängi- da, et on enne vaja kindlaks teha, kes on kõige tähtsam, ei maksaks — kokkuvõttes kaotaksid sellest kõik. Ei saa sadam elada kaubasaatjate- ta ega ka saatjad sadamata. Peaks leitama vajalik komp- romiss.

See on küll selge, et lahtise turba vedu tahetakse märt- sist ära keelata. Seda nõuab nii tervisekaitse kui "Reldor" ise. Turbabriketi puhul see juba keelati. On ju imelik, et viljandlased saavad oma tur- ba pakitud, meie kohalikud tootjad aga mitte. Pärnu on lõpuks ju ikkagi kuurortlinn.

Viimasel ajal merelehte lu- gedes tahaks küsida: ei tea, mis pärast seal Tallinnas nüüd igal võimalikul ja või- matumal juhul jumalasona suhu võetakse? Kas see on mõni moehaigus või ka turu- majanduslikuks äriks muu- defud? Ise ei ole küll lausa usuhull, aga südames ometi luterlane, ja näib, et luterlus kui niisugune peaks end taaspuhastama igasuguste uuema aja usumoevoolude vastu. Ja üldse, vanad mere- mehed uskusid ikka koter- manni sisse ka.

Arvata on, et kui ilm edas- pidi ei külmene, suudetakse jäälohkuja "Karhu" abiga, mis taas keset lahte oma möödnudaastast ametit peab, Pärnu sadam lahti hoi- da. Märtsi alguseks, kui räästid ehk tilguvad ja eesti rahvas valima läheb, peaks laht juba kevade nägu ole- ma. Kelle või mille poolt hää- letavad meremehed?

Otto Taul

## Direktorikommentaar

Pärnu sadama direktor PEETER VOLKOV, kuidas läks möödu- nud aasta?

Tublisti paremini kui varasemad. Kogu kaubavedu oli 436 572 tonni, sellest eksport 416 360 tonni. Välja vedasime 333 416 t puitu, millest oli saetut 36 569, ümarpuitu 290 257 ja puidutoo- teid 6590 t. Turvast läks välja 71 666 tonni, dolomiiti, liiva jms. 11 598 t.

Import oli kokku 18 035 tonni, põhiliselt sool, suhkur, õliproduk- tid.

Rannavedude kirja sai 1300 tonni.

Reisijaid oli 416, neist Eesti laevadel 44 ja välismaa omadel 372. Põhitöö tegi "Kristina Brahe". Kokku käis meie sadamas 343 laeva, neist olid Eesti lipu all 107, Vene lipu all 117, Soome — 35, Saksa — 26, Rootsi — 5, muid 53.

Arvan, et meil on kasv kõige suuremaid Eestis, kui välja arva- ta Kunda, mis möödunud aastal alles tööle hakkas.

Praegu olemine hädas talvise navigatsiooni küsimustega.

Reet Naber

## Kaubalaev "Kaberneeme" andis mayday-hädakutsungi

TALLINN (BNS). Riiklik Meresidesõlm edastas esmas- päeval kell 19.20 Eesti Veeteede Ameti rannavalve koordi- natsioonikeskusele teate *mayday*-hädakutsungi kohta Põhjameres umbes 40 miili lõmuideeni sadamast asuvalt mootorlaevalt "Kaberneeme". Teede- ja Sideministerium teatas, et laev oli teel Kaliningradist Marokosse, laadun- giks suurtes kottides ammooniunnitraat.

1965. aastal Helsingis ehitatud segalastilaeva "Kaber- neeme" omaniku AS Esmani teatel oli laeva meeskonnas 17 liiget. 11 meeskonnaliiget võttis pardale Hollandi pääs- telaev, kuus inimest jäi "Kaberneeme" pardale päästetöid tegema. Ministeriumi pressiteate kohaselt tungis laeva masinaruumi vesi, kuna 200-millimeetrise läbimõõduga fekaalvete tanki toru kinnitus rebenes poordi küljest lahti. Kell 23.55 jõudis kohale päästepuksiir, mis paigaldas lae- vale generaatorid koos pumpadega. Pumpamine hoidis vee taseme masinaruumis stabiilsena ning päästepuksiir puk- seeris "Kaberneeme" teisipäeva hommikuks lõmuideeni sa- damasse.

"Päevalt", 1. veebruar (See väljaanne on teate esialg- set teksti kõige vähem moonutanud.)

**Kommentaaris.** Merel käib karm võitlus olemasolu eest. Mitte ainult loodusjõududega. Võitlus käib ka tööjõu- ja prahit- turul. Et sealt välja ei tõrjutaks, tuleb hoolikalt kaaluda iga ette- võtmist ja tõeldud sõna. Riiklik sadamajärevalve on viimasel ajal tegevust tõhusta- nud. Laevade korrasolekule pöö- ratakse järjest enam tähelepanu, et vältida inimkaotusi ja kesk- konnareostust merel. "Safe Ships — Clean Seas!" Teadaolevalt on väga ranged kontrollid Suurbritannia ame- tivõimud. Igal reederil, kes oma

laeva välja saadab, tuleks tõsi- selt järele kontrollida, kas tema laev vastab esitatud nõuetele. Kahjuks on viimasel ajal Eesti Suursaatkond Londonis sunni- tud olnud mitu korda edastama teateid meie laevade kohta teh- tud aktideist.

Miks siia juurde on lisatud "Kaberneeme"? Sellepärast, et just-just enne merehätta sattu- mist olid inglise laevainspektorid ta kinni pidanud Aberdeen. Seal vabanes ta alles 10. jaanuaril 1995, olles saanud teist- kordsel laeva järelevaatusel ette- kirjutused veel parandamata

jätetud, põhiliselt ballasttanki õhutorusid puudutavate vigade likvideerimiseks sihtsadamas Kaliningradis. Sealtsamast see laev oma Maroko-reisile väljuski, aga karm meri tõi esile muidki puudujääke. Hea, et inimestele kõik õnnelikult lõppes.

Samas Aberdeenis on kontrol- litud "Ookeani" laevu, mis mui- dugi on vanad ja rahapuudusel ka mitte parimas korras.

Jättes kõrvale kõik muud ohud, mis kaasnevad mittekor- ras laevade meresõiduga, jättes kõrvale isegi ohu inimestele, mis on siiski kõige tähtsam, mõel- gem sellele, et neil laevadel on Eesti lipp.

Olime mures, sest käis ITF-i kampaania kuulutada Eesti mu- gavuslipu jaoks. Lisaks odavale tööjõule paistame nüüd silma kehvade laevadega. Oma mere- meeste head nimegi ei saa me kaitsta, kui inspektor kirjutab akti, et puudused laeval on tingi- tud "... lack of maintenance on the part of the crew" (puudulik hooldus osa meeskonna poolt).

Leitud puudused registreeri- takse Euroopa Laevakontrolli andmepangas. Seega on oodata, et "mustadesse nimekirjadesse" ilmub lipuriginna ka Eesti nimi ning iga Eesti lipu all sadamas- se, aga mõnikord ka reidile jõud- nud laev on potentsiaalne range- ma kontrolli objekt.

"Ookeani" "Mustjärve" kont- rollakt (puuduste nimekirja kol- mel lehel), mis Aberdeenist 31. jaanuaril veeteede ametisse jõudis, kinnitab seda.

Reet Naber

"Reldori" "Elizabeth" Pärnu sadamas mullu suvel.



## Merenduse "mustad nimekirjad"

Suurbritannia ametkonnad avaldavad juba mitmendat kor- da nende laevade nimekirju, mis on sadamates pärast ins- pekteerimist kinni peetud. Möödnud aasta septembrikuus oli neid laevu 19.

Riikliku Laevakontrolli Pariisi Memorandumi sekretariaat on esitanud aruande 71 laeva kohta, mis on kinni peetud vii- mase kahe aasta jooksul. Kõigist selles nimekirjas olnud puistlastilaevadest (neid oli 17), mis olid üle 20 000 dwt, olid 14-l Kreeka operaatorid, kuigi need seilasid mitme lipu all.

Inglise nimekirjas olnud 19 laevast olid 6 segalastilaevad, 5 puistlastilaevad, 3 Vene kalalaevastiku töötlemislaevad, 2 va- rustuslaevad, 1 toiduainetanker, 1 ro-ro-laev ja üks pukser.

Tosin korda oli kinnipidamise põhjuseks päästevärgustuse mittekorrasolek, 4 korda raadiovarustuse puudused, üks kord ülemäärane roostetusaste ning ülejäänud kordadel hü- gieni- ja sotsiaalsete nõuete mittetäitmine laevas. Kinnipee- tud laevad olid järgmistel lippudel: Venemaa (4), Malta (4), Belize (2), Panama, Hiina, Libeeria, Honduur, Iisrael, Läti, Prantsusmaa, St. Vincent, Kypros.

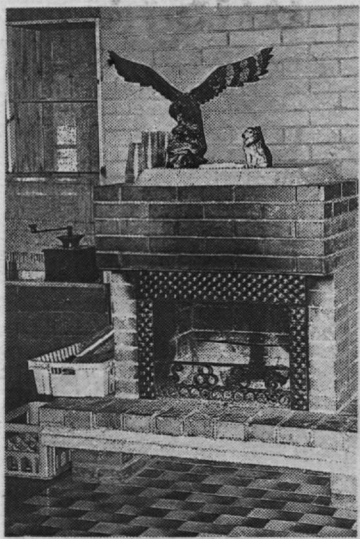
15 laeva oli klassifitseeritud Rahvusvahelise Klassifikat- siooniühingute Assotsiatsiooni liikmesühingutes: Vene Mere- registris 4, Bureau Veritases 4, Det Norske Veritases 2, Lloyd's Registris 1, Germanischer Lloydis 1, Nippon Kaiji Kyoikais 1, Hiina Registris 1 ja Poola Registris 1.

14-st kontrollitud Kreeka laevast oli 10 vanuses 15—21 aastat, neist oli Kreeka lipu all 3 laeva, Malta lipu all 5, Kyp- rose lipu all 4 ja Panama lipu all 2. Nimekirjas on laevu, mida on kinni peetud rohkem kui üks kord. 1973. a. ehitatud 155 000 dwt "Achilleus" ja samal aastal ehitatud 103 000 dwt "Agia Thalassini" on kinni hoitud kolm korda, sest leiti puu- dujääke päästevärgustuses, masinas jm.

"Rekord" on 1968. aastal ehitatud Malta lipu all sõitv 11 000 dwt "Brigitte" käes. See laev kuulub firmale "Sougerka Maritime" ja on viimase kahe aasta jooksul "vahele jäänud" kuus korda.

Ajakirjast "Svensk Sjöfartstidning" tõlkinud Reet Naber





➔ N.-ö. sakste vana ➔

2. veebruaril, Tartu rahu 75. aastapäeval, kutsus Riigi Piirivalveamet tutvuma oma Suurupi õppekeskusega.

13. jaanuarist 1995 anti see endine Riigikantselei baas EV Valitsuse korraldusega üle Piirivalveameti bilanssi. Kuna piirivalve pani kohe välja valve ning hakkas inventuuriga objekti üle võtma, ei ole seal mingeid rüüstatamisi olnud. Samal ajal märkas, et vaid 7 aastat tagasi ehitatud hoones on kogu aeg ilmselt ainult kasutajad elanud. Peremehekätt pole tunda — igasuguseid väiksemaid ja suuremaid parandusi ihkab hoone pea igalt poolt. Sellepärast selgitas Piirivalvekooli ülem Arvo Reinsalu, et pärast 7. veebruaril lõpetavat kursust tuleb vaheaeg, mil remonti tehakse.

Suurupis peaks edaspidi läbi viidama mitmesuguseid kursuseid, eelkõige merepiirivalvuritele, sest Eestis on merepiiri tunduvalt rohkem kui maapiiri, tervelt kolmveerand. Kuna oma käsituse saadakse ka endine Volta puhkebaas siinsamas kõrval, võib korraga kuni 100 inimest üheaegselt väljaõpet saada. (Suurupisse planeeri-



Piirivalvekooli ülem major Arvo Reinsalu.

RAS-i "Ookean" peadirektor JAKOB RANG, teel oli täna juhatuse koosolek.

Juhatus kiitis "Ookeani" arenguplaani heaks. Oleme leidnud oma tee, ja kui meile antakse aega natuke rahulikult atra seada, siis tõuseme, mitte just homme, aga ülehommene kindlasti, jalgedele.

Arusaam on olemas, kuidas võlgnevusi vähendada. Ütleksin, et kuu-kahe pärast ei tunne meie ettevõtet ära. See ei ole hoopemine. Eelkäijatel on selles mõttes ehk natuke julgusest puudu tulnud, et pole otsustanud: oma aja ära elanud laeva ei ole enam mõtet potitada. Laev, mis sõidab, peab ka mingit kasumit tooma. Nii suurt laevastikku pidada, nagu "Ookeanil" seni oli ja

# Režiimsel territooriumil, eemal suurlinna ahvatlustest

takse ka erinevad täiendus-kursused.)

Major Arvo Reinsalu näitas majapidamise ette: peosalist on kohandatud õppeklass, teine suurem ruum on saun koos basseini. Seal saab kursandid jaoks korra nädalas ära saunata, rohkem kordi läheks kaliks juba vee ja elektri pärast. Olulised osad, köök ja õpperuumid, praegu veel puuduvad ja need tuleb teistest ruumidest kohandada. Elamistingimused on korralikud nii juhtidele kui juhitavatele,

ühthki neist. Sellepärast on organisatsiooni töö edukuse tagamisel väga oluline selle funktsionaalsus, sellepärast on järk-järgult laiendatud ka oma tegevust, eriti koostöös kohalike omavalitsustega ning kontaktides kohalike elanikega.

## "Möödunud aastal uppus 222 inimest"

Need on esialgsed arvestused, mida veel kontrollitakse. See on tohutult suur arv! Miks see nii on, kus on põhilised valupunktid, milline peaks olema profülaktika.



standard on täiesti ühesugune. Optimistlikuks tulevase õppekeskuse asjakohaseks muutumise suhtes teeb see, et ümberringi on piisavalt maad kõige vajaliku väljakundamiseks: sinna saab ehitada näidispiiri ja muu vajaliku, meri on siinsamas, ka vaatluspunkt. Endla 13 asuvas senises koolituspaigast tuleb kevadel välja kolida.

Peadirektor Tarmo Kõuts tuli kohale, et piirivalve olukorras ülevalde anda.

## "Piirivalvele pole hinnalandumust tehtud."

oli tema konstatering. Sellepärast on kogu tegutsemise ajal olnud väljaõpe eriti oluline, sest püüdnud ei saadud spetsialiste ega ei aratuu-ri, kuid — kui on riik, peab olema ka piir, ja seda piiri peab valvama.

Kuna suund on võetud professionaalsele piirivalvele, loodetakse koolituse taseme tõusuga professionaalsuse taset tõsta. Praegusest 650-st ajateenijast võiks saada väljaõpetatud kaadrit, kuigi teenistusse kutsutuist ei saa kuidagi vajaliku (kesk)haridusega kontingenti — selliseid poisse lihtsalt ei jätku. Merepiirile vajatakse mehi, kel juba on mereharidus, neile õpetatakse puhtpiirivalveteadust juurde.

## "Aeg — inimesed — raha — motivatsioon"

— need on komponendid, mida läheb vaja iga ala arendamiseks. Tarmo Kõutsi sõnul pole praegu piisavalt

olen meremehena palju mõelnud. Kindlasti on asi selles, et praegu on meri lahti, paljudel on tekkinud kange soov meri ära proovida, aga sõiduvahendid on sageli kõlbmatud, kogemusi pole ollagi — pikaajaline merest eemalehoidmine on oma töö teinud. Ranniku taastasutamine merdunudvate inimestega on regionaalpoliitika tähtis osa, aga see ei lähe nii kiiresti kui võiks.

Meil on praegu üle 30 rannakordoni, mis on valmis ka päästeteenistuseks merel, endistelt kalurikolhoosidelt on üle võetud 4 mereraadio-keskust (Saare- ja Hiiumaal, Tallinnas, Narva-Jõesuus), kus õppäev läbi võetakse hädasignaale vastu.

On ka 11 radarijaama, kus tehnika on küll vana ja aegunud, aga töötamise kogemust ja harjumust sealt saab.

Idealis näeksime, et igal meie kordonil oleks oma ujuvahend, praegu on neid ligi 90% kordoneist.

Veel on meil Tallinnas, Süsta tänava sadamas valve-laevade divisjon, kuhu on koondatud suuremad laevad. See võimaldab koordineerida nende tegevust kiirelt ja kätatult, kui on vaja tegutseda eriolukorras, on see siis päästmine, keskkonnareostus või muu.

## Koostöösuhted naabermaade kolleegidega

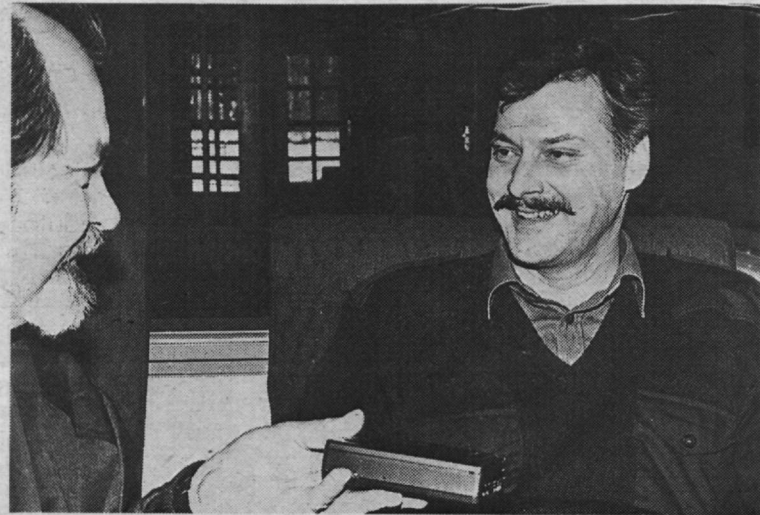
on head. Soomlaste ja vene-lastega on alla kirjutatud kokkulepe "Ühistööst pääste

alal merel", teistega on see ettevalmistamisel. "Estonia" hukk näitas, kuiväga on vaja rahvusvahelisel tasemel koordineerimist.

Saksamaalt on tulemas helikopterid, mida päästetöödel kasutada saaks, selgitas Tarmo Kõuts. Väljaõppeosakonna ülem Ralf Nellis rõõmustas kõige rohkem selle üle, et Riigikaitseakadeemias on esimesed, kes piirivalve õppesuunale asusid, juba III kursusele jõudnud ning neist on loota aasta pärast tublit täiendust. Seal õpib ka naine, keda oli põhjust tublics nimetada. Kaitsejõudude Peastaabi ohvitseride kursusel on pidevalt õpperühm, vabariigi aastapäevaks saavad mitmed ohvitseriaustme.

## "Olen näinud väga tublisid Eesti piirivalvureid."

kinnitas Soome Piirivalve erumajor Markku Karppinen. Markku Karppinen on siin kahe maa piirivalvejuhtide allkirjutatud koostöölepingu järgi meie mehi koolitamas. Parasjagu (23. jaanuarist) on käsil merikordonite ülemate, nende asetäitjate ja teenistusohvitseride kursus, selle päeva teemaks merepääste.



Markku Karppinen.

"Tulin esimest korda Eestisse 1993. a. septembris ja sain aru, et eesti keel tuleb ära õppida. Oktoobris alustasime Narva Jõesuus esimese kursusega roheline piiri (maapiiri) kordonite ülematele, teisi käis seal ka. See oli 9-nädalane kursus, selle järel kohe 7 nädalat merepiirivalvuritele ja nii see on jätkunud tänaseni. Ilmselt töötame koos ka edaspidi. 3. veebruaril lõpeb 34-mehe-lise rühma õppus, kokku on õpetatud ca 250 meest.

1995. aasta plaanis on kokku 6 kursust, peale selle külaskäike ja kogemuste vahetamist. Muu hulgas oleme plaaninud ka nn. pinna-meeste koolitamist — need on need helikopterimehed, kes laskuvad alla merepin-

nale inimesi päästma. See on väga raske ja vastutusrikas töö."

## Kas ka Soome piirivalvel on kaadriprobleeme?

"Meil Soomes on noori mehi rohkem piirivalvesse tahtmas, kui ametikohti on. Meil on ainult kutselised piirivalvurid, kes varem said pensionile 50-, ja nüüd 55-aastaselt. Meil on enam-vähem keskmine palk, aga sul on kindel töö. Palju on neid, kes sooviksid oma kodupaigas töötada, ja meil on väga palju kohalikke mehi piiril tööl. Paljusid meelitab see, et saab töötada vabas looduses, võib sporti teha. Noored mehed selle peale veel ei mõtle, et varem pensionile saada. Piirivalveohvitseridel on meil sama ettevalmistus mis kaitseväge omadelgi, piirivalvuri oma tuleb veel lisaks."

Markku Karppisel oli üsna raske leida sõnu, leidmaks vahet Eesti ja Soome piirivalvurite vahel. Palju kergem oli vastata küsimusele

## Mis muutus piirivalves töös pärast Soome liitumist Euroopa Liiduga?

"Mitte kuigi palju. Väliselt see, et kõigisse piiripunktidesse pandi lehvima liidu sinised tähelepid. Jäi nõudmine, et meie piirivalveteenistus jätkuvalt samal tasemel, kui see oli varem. Teiste riikide kolleegid on rohkem vaatamas ja kogemusi küsimas käinud, näiteks sakslased.

On muutunud ka reeglid,

aga seda ettevalmistustööd on juba pikka aega tehtud.

Mida ma öelda võin, on see, et oma tööd teevad piirivalvurid on head kolleegid, sõltumata sellest, kus nad teenivad. Olen töötanud Vene piiril, käinud Vene piirivalvuritega väljas — seal on meil olnud samasugused üksteistmõistvate kolleegide suhted, kui ma näen siingi Eesti ja Vene piirivalvurite koostöös.

Markku Karppise tubli eesti keele valdamine aitab kindlasti kaasa ta töö tagajärjekusele ning eks ka meie oludest paremale arusaamisele ja õiglasemale hindamisele.

Reet Naber

# "Ookean" hakkab muutuma

aluseid lihtsalt kuidagiviisi püüki saata — ah, peaaigi, et töötavad! —, see ei ole õige. Peremees peab ikka jõudma jälgida, mis ta laevad teevad: kas täidavad kalapüüginõudeid, kas müüvad kala õiges kohtas ja mitte kõrvale, kas ei äritse kütusega jne. Kui laevastik nii laiali hargneb, et see võrk ulatub Lõuna-Aafrikast Gröönimaani ja Indiani, siis igale poole peremehe silm ei ulatu, ja pärast ollakse lihtsalt fakti ees, et see või teine laev on teinud nii- või naasuguse kahjumi. Olen leidnud, et 8—10 laeva peaks hoidma teatud kindlas tsoonis kindla kontrolli all. Ja hoida tuleks neid äripartnerid, kes on meisse ausalt

suhtunud, ning teha nende-ga koostööd. Siis võib ka tulemusest ja kasumist rääkima hakata.

Administratsioonihoones oli meil 165 töötajat, praegu on 86. Töö läheb ikka edasi, ja ma arvan, et mitte halvemini. Plaanis on nii, et järgi jääb neistki 36 inimest. Igasuguseid projekte on ju ära kadunud, funktsioone on vähemaks jäänud. 8—10 laeva puhul (kindlasti jäävad 5 BMRT-d ja 3 superit) jääb kontorisse järgi kindel raudne meeskond, mis suudab nende töö tagada. Ma ei usu, et kõige sellega vähendame oluliselt Eestile toodavat kala.

Püüame minna seda teed,

et kui välisriigi firma ostab meilt vana laeva ning leiab võimaluse see veel üles putitada ja registriklasse viia, siis on meie üks tingimus, et meie meeskonnale tagatakse tööhoive. Ega selliseid töömehi polegi nii lihtne leida, kes elu-aeg on kala püüdnud ning tunnevad ookeani ja suuri laevu.

Halb on, et meile on jäänud väga vähe eestlastest kapteneid ja tüürimehi. Tuleb lihtsalt tunnustada, et meil ei ole vene rahvusest laevajuhte kellegagi asendada. Jääb loota, et need mehed ka kodakondsuse omandavad. Meil on praegu veel

(Järg 6. lk.)



"Tulge kahe kuu pärast te ei tunne "Ookeani" ära-gi", väitis Jakob Rang.



# 800 m<sup>2</sup> rohkem kui mullu

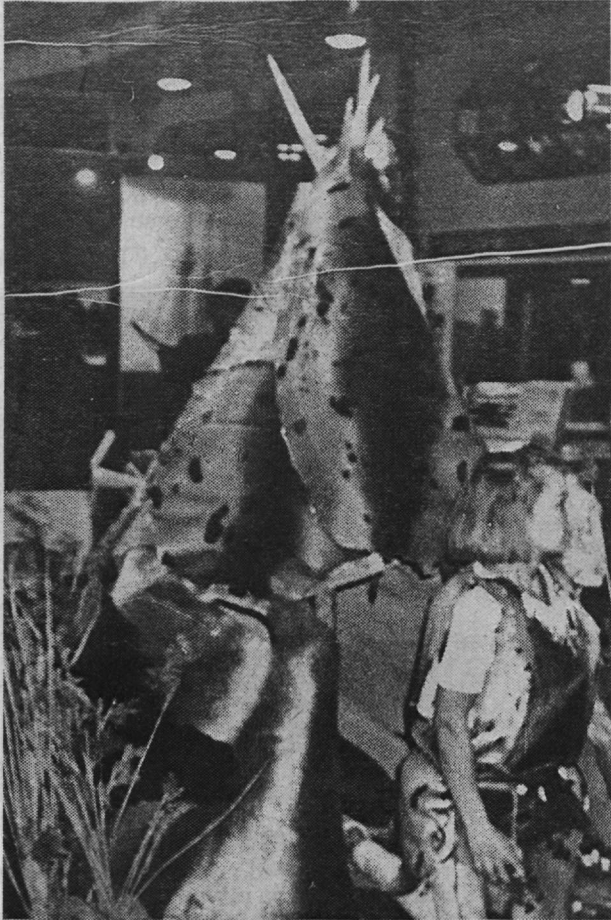
## Helsinki turismimesil

Nii esitleb end tänavu jaanuaris toimunud Helsinki turismimesil. Mullusest erinevalt reklaami rohkemgi kui teavet, saab messikataloogist ometi teada, et 7500 m<sup>2</sup> esitleb end üle 800 ettevõtte 51 maalt Austraaliast USA-ni. Ei unustata lisada, et Helsinki keskne asend Ida ja Lääne vahel teeb temast loomuliku värava naabermaade jaoks ning annab võimalusi külastajale ja esinejale Baltimaadest ja Venemaalt — kultuurid kohtuvad messil. Ent auväärseima koha on kataloogis kinni maksnud "Lapin Kultra" ning väsimatu Tallinnakiitmisel järel on reklaamkasti ostnud "Eestin Linjat", pakudes 100 marga eest 4 tundi Tallinnas edulliset ostoristelyt.

Tänavuses Euroopaga liitunud Soomes avas messi väliskaubandusminister Pertti Salolainen, tema järel kõneles Euroopa Liidu esindaja Nassos Christoyannopoulos.

Mullusel messil käis 45 000 külastajat, tänavu si arve loodeti rohkem kokku lüüa. Eriti hoosalt meelitasid külastajaid tuntud lennufirmad, nende varju jäid isegi tuntumad laevafirmad.

Omaette messikvartalid olid kaugematel ja eksootilisematel maadel. Esimest korda olid kohale tulnud Bahreini ja Jamaica esindused. Aasia nurgas oli India bambusmajakeste tänav, olid Singapur, Tai, Malaisia, Filipiinid, sammastega Egiptuse ja avar israeli boks — kõik ahvatlemas üha kaugemale soojale maale. Portugal oli toonud keset messihoonet kõrguma suure purjeka, üle teiste paistis ka USA lipp. Ning: *lõvestu! lülita end välja!* pakkus end Kuninglik Kariibi meri ehk "Royal Caribbean Cruises". Uksnes laevade nimed kõ-



Populaarseimad reisisihid Soomes: Ahvenamaa (Lady Flintstone)

Lapimaa (põdrakarjus mobiiltelefoniga)

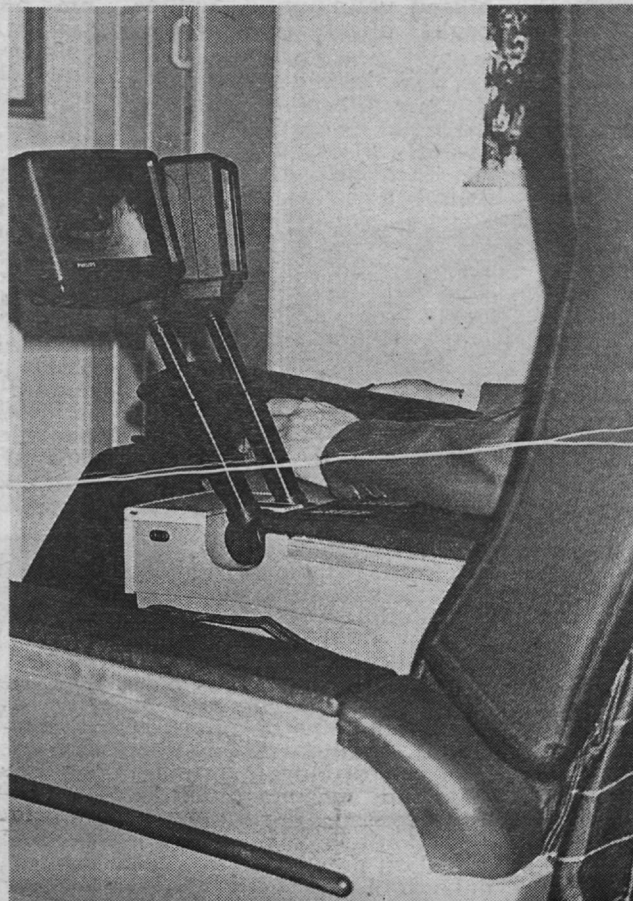
lavad kui muusika: 9 tekiga "Sovereign of the Seas" ja "Majesty of the Seas", "Song of America" ja "Song of Norway", lõpuks veel "Viking Serenade".

Balti tänav mõjus tänavu pigem Eesti tänavana, niivõrd jäid teised varju. Nurgal, nagu ikka, "Tallink" muusika ja kokkadega, ligi ahvatlemas võist(!) tuletorn. Ent kohal oli näiteks Hiiumaa Koduloomuseum ning mõistagi turismiamet ja Turismiturismifirma Liit, lisaks Merefurismi Assotsiatsioon.

## Soome ise

Suurima osa messipinnast hõivasid muidugi Soome turismiettevõtted, ühinenud piirkondade ja tegevusalade kaupa. Enam lootust oli teiste hulgas välja paista neil, kes, meelitanud külastaja esmalt peatuma, suutsid talle koju kaasa anda piisavalt lühikese, mitmekülge ja soovitatavalt kaunipildilise info.

Läbimõeldult ja komplekselt tutvustas end näiteks Rauma. Kenade kaante vahel, millel turismiinfo aadress ja kohalejõudmise skeem, pakuti igale maitsele midagi: linna kultuurikalendri järele mah-



Lennufirma meelitas reisisijaid individuaalsete videomonitoridega

tusid lühitutvustused kunsti- ja käsitöövõimiliste (sh. pitsinädal), linnateater pakkus Molière'i "Ih-nuskoid", Ibseni "Nukukodu" ja Shakespeari "Suveöö unenägu", muusikahuvilistele tuleb süva-muusika- ja bluesifestival, filmihuvilistele filmifestival ning lõpuks räimelaat.

Traditsioonilisel "väravakohal" paiknes Ahvenamaa — huvi selle piirkonna vastu olevat esikohal neil soomlastel, kes varem pole seal käinud (teisel kohal olevat Lapimaa). Keset messiboksi oli üles pandud kiviaegne elamu nn. 40-projektist — kogu Ahvenamaa 40 vaatamisväärsust hõlmavast reisi-paketist. Nahktelgi uksele kõõlus ehtne karusnahkne Flintstone-leedi.

Lapi rahvarõivaid võis näha kõikjal, aga sinnagi on jõudnud tänavu eriti silmatorkav moeudis — mobiiltelefon. Kuigi veider oli näha seda rahvarõiva võel rippumas.

Teist tänavust moeudist pakkusid käsitöömüüjad — see oli mikrounikeraamika. Savikausid ja potid nagu ikka, aga hinna kõrval silt: mikrounikindel. Kaardikeskusel oli oma uudis: müüdi äsja-valminud Karjala teedekaarti.

Soome Laevadeliit oli välja pannud hulga laevamudeleid alates aurulaevast "Elias Lönnröt". Rannikul ja sisevetel sõitma pakkusid end värvipildidel üle 100 mootorlaeva, purjeka, ratas- ja muiduauriku. Hulgas tallinlastelegi tuttav "Ukkopekka" (sõidab tänavu suvel Muumimaa vahet), mitmesugused printsessid ja näiteks laev nimega "Kaunis Vee-ra" (Puumalas). "Savonlinna Cruises" pakkus omaette 13 väiksemat laeva, sh. kaht aurulaeva, mis kuuluvad kokku 10 laevaomanikule, ent mah-tusid kõik ühesuuruste piltidega ühele suurele lehele.

## Uusim, parim jne. "Silja"

Meresõitu pakkus eelmainitud "Eestin Linjat" kõrval ka (meie "Tallinkist" rääkimata) Peterburi "Baltic Line". Lootuses pehmele talvele alustas "Konstantin Simonov" juba jaanuaris, aga uhkusega (nii oligi öeldud) esitleti uut toodet — 26-tunnist Kroonlinna-reisi kord nädalas.

"Kristina Cruises" meenutas oma tähtpäeva — veebruaris saavad matked 10-aastaseks. Ning kut-sus Tallinna-reisile — 4–5 tundi Tallinnas paistab ostudeks piisavat.

Uhkesti reklaamis end Tallinna sadamat kosiv "Silja Line": matkeprogrammi iga lehekülje serval ilutses märkus: "Läänemere uusim laevastik", sees aga kiideti Läänemere parimaks lastematked. Ent peamine, siinmail kindlasti teada uudis: "Silja Line" käivitab regulaarse liiniliikluse Tallinna, tarvitades autotekki nii kauba- kui ka sõiduautodele ning tootades alates 20. veebruarist reisi- ja kau-bavedu, matkeid ja konverentsireise. Anti teada, et "Silja Festival" on esimene ja ainus nüüdisaegne suur parvlaev Tallinna-liinil ning laeval on terve-nisti soome meeskond. Uhtlasi teatati, et "Silja Line" saab Tallinnas oma ujuterminali ja —auto-



Meremehevormi ja mereatribuutikat oli messil rohkesti

rambi ning sealt on võimalik liiniliikluse arendamine mujalegi: selgitamisel on Stockholmi-liin ja "Finnjeti" sõidud Soome-Saksa reisi Tallinna kaudu.

Raskusi ei tunta: Soome—Rootsi-liiklus kasvas mullu 4%, Helsinki—Tallinna vahet sõitis 384 000 reisisijat ja Helsinki—Travemünde vahet 206 000, kokku aga üle viie miljoni reisisija.

## Midagi uut

See oli sügisest huvikeskmesse tõusnud kuum teema — meresõiduohutus. "Viking Line" pühendas sellele tagasihoidlikult mustvalge brošüüri, kaanel meigi lehes korduvalt esinenud "Isabella" kapten Yngve Karlsson. Samas ka kogunud kapteni ütlemine: "Hea meresõiduohutus sisaldab aukartust mere ees ja muret reisijate turvalisuse pärast, nagu ka teadmist, et meeskond, laev ja seadmed funktsioneerivad hästi." Brošüüris endas olid aga lühivastused lihtsatele küsimustele alates sellest, kuidas äratatakse kajuteis magajaid ja lõpetades sellega, kes otsustab, kas laev on ohutu.

Pressikeskuses reklaamis end põhjalikult eriti hästi reisile õhutatav raamat — "Estonia" — võitlus elu eest". Peale muid kiidusõnu anti teada, et iga müüdü 125-margase raamatu pealt läheb kokku-leppel Eesti suursaatkonnaga 3 marka Eesti or-vuks jäänud lastele. Seepeale meenub, et "Eesti Ekspressi" ligi sajatuhandelise tulu kohta "Estonia"-raamatu pealt pole lugeda olnud, et see "Estonia"-fondile oleks annetatud. Kuigi seda raamatut müüdi koguni kaadriameti abiga Eesti Merelaevanduse meremeestele.

Aga soomlaste raamat — mis eriti sobiv(!) — oli ühes messiboksis müügil. Elukunst, ehk — kõik müügil!

Madli Vitismann



No kes ei jääks vaatama...



# Tase viis meetrit kõrgem

Jaauari viimasel nädalal oli ärevust "Vana Tallinna" remondist tuleku ümber. Teiste laevade meremehed ootasid koormuse vähendamist, reisijad paremat valikuvõimalust, firmajuhid muretsesid, et laev liinileminekuks korda saaks. Siis võis näha närveldamist, kui pangatulekanne paar minutit enne tööpäeva lõppu liikuma ei saanud ja laev seetõttu päev hiljem Tallinna oleks jõudnud. Jõudis aga loodetud ajaks, ajutine sõiduplaan tehti ümber ja trükiti kiiruga vähem läikivale paberile ning kolm päeva enne jaauari lõppu ootaski "Vana Tallinn" reisijaid.

Asjasadanud lumi tegi ilma sombuseks ja teki libedaks. Kaimadruksid sumpasid lumes, andes-püüdes külmunud otsi. Harmaja lootsikaater sõitis juba õhukese jää piiril ja loots oli laeva nime vahepeal unustanud ning hüüdis raadiosse: "Vana Tallink" kuuleb. Asjalikud hommikupoolded reisijad piirdusid tarvilike ostude ja kohvitassiga ega lasknud baaris mängival ansambli end tantsupõrandale meelitada.

Ohtuks oli õhkkond muutunud. Nende kõrval, kes päeva jooksul Helsingis oma asjad joonde ajanud ja rahulevalt koju tagasi sõitsid, ning muudegi tavareisijate kõrval täitis laeva turismitööde — ööpäevane matke. Ohtul pidu laeval, südaööl varieteogramm, hommikul varane äratus ning bussisõit vanalinna ja turule. Sisseostud tehtud, tuuakse matkeliised sadamasse ja *iltatanssit* võivad jätkuda, kuni väsinud matkeliised ohtuks koju tagasi jõuavad.

Baaris tantsiti, poes osteti, kohvikus-restoranis söödi — joodi — laev oli saginat täis ja *toode müüs*, nagu öeldakse. Eks see olegi, mis laevafirmale põhississetuleku annab, ja seetõttu ei tohi eestlane solvuda, kui tema ainukest sajakroonist väga tõsiselt ei võeta. Ta võib end võrdse tunda hakata alles siis, kui rahakott sajakroonistest paks.

**Kapten REIN OOLMETS, "Vana Tallinn" oli kuu aega Turkus remondis. See on küllalt pikk aeg — mis teil selle ajaga kõik ära tehti?**

Kõige tähtsam oli jääklassi parandamine. Kümme aastat tagasi võeti Soomes suund jääklassiga laevadele, et kindlustada oma alustele ekspordi-impordi puhul rohkem tööd. Nimelt viisid nad faarvaatrimaksud otseselt sõltuvusse laeva jääklassist, ja seda nii suvel kui ka talvel. See on riiklikul tasemel paika pandud. Meie laev on imelikul kombel ehitatud ilma jääklassita. Selle olemasolu aga annab aastast vist pea kolmandiku kokkuhoiu tolle maksu maksmisel.

Turkus tehti ära väga mahukas ja kallid tööd. Projekt oli rootslastel juba siis, kui laeva nimi oli veel "Nord Estonia", kuid nad ei teostanud seda. Neil ei olnud ju Eestis seõidu puhul ka seda sõltuvust, mis meil praegu Soome puhul. Aga kolme aasta jooksul saame kulutatud peaaegu tagasi. Ka tõstab jääklassi olemasolu edaspidiseks laeva turuväärtust. Rääkimata sellest, et teda on parem ja odavam eksploatada.

Tehti jäävöö: selline paari-meetrine riba lõigati võõrist keskpaigani tervelt välja, pandi uus plaadistus ja uued kaared. Keskpäigast kuni tagumise otsani ahtrisse välja pandi toptelt lisakaared, keevitati läbi kahe teki. See tähendab, et kajutid tuli seal kõik uuesti teha.

Metalli- ja keevitustöö ise oli väga suur, sadu inimesi oli tööl. Saadi enam-vähem graafikujärgselt hakkama, ja seda ilma suurte apsudeta. Töö oli väga ohtlik. Remondi ajaks kindlustasid nad küll ise laeva uuesti tuleohu vastu ära. Meie omalt poolt pidi-

me samuti ohutuse tagama — pool meeskonda oli kuu aega tulevahis. Pisikesi juhuseid oli ikka. Tuletõrjesignaali töötas sillal mitu korda päevas, sest see hakkab ju iga vähimagi suitsu peale tööle. Ventilatsioon aga ei jõudnud pideva keevitamise tõttu suitsu kohe välja vedada.



Lumesajuses Tallinnas otsad lahti (paremal Rein Oolmets) ja mõne tunni pärast Helsingis jälle otsad kinni

Olime Turkus, ehkki meid oli lubatud panna Naantalisse 70 meetri laiusse dokki. Kevitajail oli olnud streigiähvardusi, ja seetõttu ei olnud see dokk õigeaks ajaks vabaks saanud. Meid pandi 28-meetrisse dokki, kus oli probleeme stabilisaatorite remondiga, sest need lihtsalt ei mahtunud välja. Ometi oli vaja neid kindlasti remontida, sellega oli meil kohe tõsiseid raskusi.

Jääklassi alla käib veel hulk asju, eelkõige seoses peamasinaga. Need tehti samuti ära.

**Teie laeva peamasinatega on teatavasti üldse probleeme?**

Need probleemid jäävad, sest peamasinad on äärmiselt ebaõnnestunud konstruktsiooniga. Tootjad said sellest ka ise aru, sest niisuguseid lasti välja vist kõigest 14 tükki. Remont tehti muidugi ära. Nüüd saame ehk natuke suuremat võimsust arendada. Kui firmal tekib reaalne võimalus, siis vahetame ka peamasinad välja. Seekord näiteks vahetasime katla. Selle paigaldamiseks lõigati kõigepealt autotekil seinast 5-meetrine ja siis tekiti 3–4-meetrine tükk välja.

Laev on vana, aga tema korpus ja paljud torud ning süsteemid on haruldased heas korras. Roostet peaaegu ei ole. Veelalune osa oli nii heas seisukorras, et polnud mingit mõtet seda vanast värvist puhastama hakata.

"Inreko" vastutas tehase remondi, "Eminre" hoolitses rohkem reisijatepoole eest. Kolmas osa oli meeskonnal teha — see oli suuremahuline töö. Mõlemad meeskonnad olid peal. Värviseid kajuteid, ülemisi restorane...

5. tekil tehti kapitaalne väljavahetus, vahepeal olid ainult raudseinad alles. Põrandad olid läbi, vaibad vahetati, laed värviti. Tehase poolt oli üle 10 allhankija-firma, laeva poolt ka veel mitu.

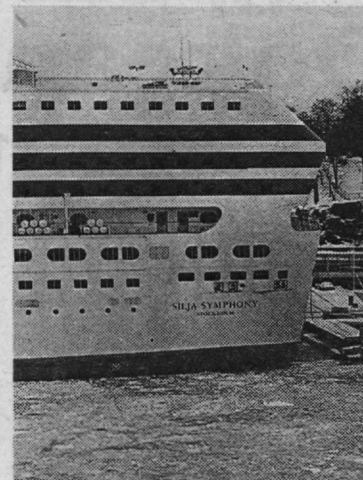
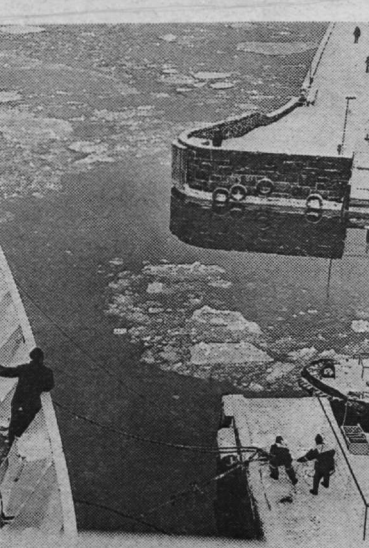
Eestis oli vaja päästepaadi korda teha, kuid kahjuks ei saanud töömehed omadega valmis. Kuni need kõik korda saab, seniks vähendatakse 3 paadi võrra inimeste arvu pardal. Siis tuleb Bureau Veritasele uued dokumentid esitada.

"Tallinkil" oli nii kõvasti pileteid müüdnud, et tulime vähemalgi liinile. Jõudsime.

**Teie tänase jutu algusest ilmneb, et Soomal on oma merenduspoliitika, mis seisneb selles, et soodusta-**

**takse oma laevu, kasvõi kaudselt. Kas Eestil tundub olevat riiklikku merenduspoliitikat?**

Kaubalaevandusel on küll riiklik aktsiaselts. Aga et oleks läbimõeldud riiklik merenduspoliitika, seda esialgu ei tundu. Pole inimesi, kes oleksid laevanduse maailma-seisuga kaua aega ja hästi



«Silja Line'i» (roolikambri) tase on «Baltic Line'i» omast vist koguni 10m kõrgem.

kursis olnud, et teaksid, kuhu nimelt minna ja mismoodi. Ametkondlikud nõudmised on küll maailmatasemel. Aga ei anta endale aru, kui palju meie laevaomanikel ikka raha on, et viala oma laevad näiteks ohutusnõuete mõttes kohe kõrgemale tasemele, ja teha seda esimesena maailmas. Rootsi ja Soome paljut sellest oma laevadelt veel ei nõua. Meil hõljutakse veidike liiga kõrgel. Ega firma, millel on suur käive, veel rikas ole — tal on samavõrra suured kulutused.

Merenduspoliitika ei saagi nii äkki tekkida, see tahabki pikemat lahtimõtestamist. Me ei teagi veel, millises valdkonnas kõige paremini läbi lööme, missuguseid laevu kõige rohkem tarvis on ja missugustele liinidele. Turunišid võivad veel muutuda.

Aga muidugi on minu arvamised subjektiivsed, mul ei ole kindlasti koguinfot. Laevandusele ahamu tellitud uued laevad hakkavad nüüd tulema. Kuivõrd need muu-

tunud majandussituatsioonis eesmärkidele vastavad, seda ei oska ma enam öelda. Eks teavad need, kes turuuringutega tegelevad.

Aga seda tahaks küll soovitada, et me ametkonnad kaaluksid asju ja asuksid teinekord reaalsematele seisukohtadele. Ning et nad ka võtaksid endale vastutuse, kui peab vastutama. Näiteks SOLAS-i nõudeil peab merel kõik veekindlad ukсед kinni panema. Kuid oma riigi vastav administratsioon võib lubada osa neist mitte sulgeda, kui see on laeva eksploatatsiooniks vajalik. Klassifikatsioonitühing aga ütleb, et see on tele administratsiooni määrata, millised ukсед võivad lahti olla. Meie laeval võiksid kõik ukсед lahti olla. Aga selleks on vaja veeteede ameti kirjalikku luba. Sinna pöördusime detsembris: andke luba, muidu peame kõik ukсед kinni panema. Reisi-laevas! Kaks kuud oleme oodanud, esialgu on suur vaikus. Küsisin järele: Soome ja Rootsi reisilaevadel on niisugune oma riigi kirjalik luba olemas. Näiteks teatud kolm ust peavad kinni olema, ülejäänud võite lahti hoida. Meilgi oleks vaja operatiivset otsust. Kas pärast õnnetusi ollakse nii ettevaatlikud, et midagi otsustades kardetakse endale komplikatsioone?

**Ülekindlustamine?**

Aga inimese on ju selleks oma kohale määratud, et ta teeks teatud otsuseid ja nende eest ka vastutaks.

**Seoses "Silja Europa" õnnetuse lõppemise ja Soome ajakirjanduse juba kuu aega väga sõbralikult arutanud, mismoodi tehnika häid mehi alt vedas: see nupp ei läinud alla, too riist ei töötanud... Et kapten magas, sellest ei ole ka midagi — tal hea tüüri-mees. Jne. Ükski meie kapten ei saa endale lubada Stockholmi saarestikus**

sõja- ja kalalaevamehed — reisilaevad. Üldse tõrvas ta teisi inimesi ilma igasuguse põhjuseta.

Mis teha, kui tehnika alt veab. Aga kui "Mare Balticumiga" juhtus, siis öeldi muudkui, et ei oska sõita.

Neil on sellel liinil hullumeelne graafik. Kuidas nad ohutuse tagavad, et seal nii vähe õnnetusi juhtub, seda ma ei teagi. Liinilootsid on seal praktiliselt kõik teised tüürimehed — sellised tüürimehed, kellest vanemtüürimest enam ei saa, ja on õppinud liinilootsiks. Saavad merekapteni paberid, ja pole saarestikust väljas käinudki? Millegipärast mõtlesin, et seal on palju kõvemad mehed.

**Kuulsin kunagi hiljem ülatusega, et "Nord Estonia" sillal olid kõik kaptenipaberitega mehed.**

Sealpool on neid jah palju. Meil on esialgu veel väike kaptenite pöud. Kuigi — neid paberitega kapteneid on küll kõik kontorid täis. Kalalaeva mehed sõitsid omal ajal seal kusagil vajaliku aja ära, saatsid dokumendid Leningradi. Seal vaadati: aha, nii mitu kuud sellise tonnaaži peal olnud, nii mitu sellise peal. Tegelikku sisu ei teatud. Seadusandlus on selle koha pealt ka niru.

Kes on tõsine meresõitja, see sõidab merd edasi ja täidab neid lollusi, mida nood mitte eriti head meremehed välja mõtlevad. Oli niisugune lugu, et paljudel põhjustel ei saanud viimati õigel ajal välja mindud, veerand tundi oli üle, ja üks raadio-17-ne mees läks täitsa endast välja: "Ma olen palju suurema laeva kapten olnud, ma tean küll, mis ja kuidas." Nojaa, ujvtehas läks aastaks Newfoundlandile, viskas konksu sisse ja seal seisiski, teised töid kala peale. Vaatas neile kõrgelt alla ja sildus pukserite abiga kord-kaks aastat. Sama lugu oli, kui "Silja Festival" hakkas Tallinnas käima. Siis nad reklaamisid, et nüüd on uus tase Tallinn-Helsinki liinil. Meie mehed käisid seda uut taset vaatamas. Oli küll: nende sild oli meie omast 5 või 10 meetrit kõrgemal... Aga koristamine oli palju kehvem kui meil, menüü oli kehvem...

Pärast remondist tulekut oleks nüüd vaja reklaami, et meil on ka s i s u l i s e l t midagi parandatud ja uuendatud ja tehtud. Reklaam peab lööma. Nad ei ole meist tasemel üle, aga väidavad seda silma pilgutamata — see käib asja juurde. Sama lugu on *Vikingiga*. Neil on suured ilusad laevad, nemand ei pea kolm korda päevas välja nühkima, et see kena välja näeks, võtavad nädalas korra üle.

Oma laeva kiituseks võin öelda, et inimesed hakkavad nende suurte ujvhotellide olemasolust hoolimata soosivamalt suhtuma seda tüüpi laevadesse, kus on avatud tekid ja inimesed pääsevad välja. "Estonial" ei pääsenud. Paaditekid on meil suurelaid, sinna mahub ükskõik kui palju rahvast. Neis ujvhotellides — "Sally Albatrosi" puhul nägime seda ise pealt — pääsevad kõik 2000 inimest välja ainult nii, et nad tulevad järjekorras ja lähevad kohe kuhugi ära. "Sallyl" oli liigtee ja kõik kulges kenasti, aga kui oleks ka tol korral kõigest 10 minutiga tegemist olnud?! Meie vana, väga heast materjalist ehitatud laev on üks paremate merelkäitumiseomadustega laev. Lainega läheb ta isegi ilma stabilisaatoriteta rahulikult. Inimestele meeldib niisuguses laevas rohkem sõita kui mõnes kiiskavas hotellis. Võib-olla sellepärast pingutavad konkurendid meie laimiseks natuke üle. Arusaadav muidugi. Aga kas nüüd eesmärk ikka iga kord peab abinõu pühitsema, see on juba nende moraalil küsimus.

Mari Vamba, Madli Vitismann



# Veelkord Eesti rannikumere kohanimedest

Pikkade aastakümnete jooksul on paljud Eesti linnad ja tänavad, asutused ja organisatsioonid saanud endale mitmesuguseid nimetusi ja nimesid, millel polnud õigupoolest midagi ühist ei meie emakeele ega ka eestlase meelelaadiga.

Nii toimus ka eelmisel veebruaris, sajandi vahetusel, mil St. Peterburgist lähtuvatel hüdrograafiekspeditsioonidel, tundmata ja huvitumata kohalikest nimedest, pandi kaardistatavatele madalikele kas suvalised või meeskonnaliikmete nimed. Ent rannarahvale on need võõrapärase nimed alati olnud pisut vastuvõtmatud, kohalikele eestikeelsele kõnepruugile lihtsalt sobimatud.

## Senistel vene merekaartidel leiduv nimekuju

Andrejevi madal  
Durakini madal  
Kalmõkovi madal  
Kuznetsovi madal  
Larini madal  
Maksei madal  
Neupokojevi madal  
Sgibnevi madal

Tšernjajevi  
(Tšernovi madal)

Et need nimemuutused teoks said, tuleb eelkõige suurimad tänusõnad öelda neile üheksale inimesele, kes meie suvisele üleskutsele huvitavate ettepanekutega kirja teel vastasid. Eriti täname Hiiumaa elanikku V. Sinisood asjalike seletuste ja omapoolsete kommentaaride eest. Teiste hulgas tasub veel nimetada Läänemaal Haapsi rannakülalt kaptenite suguvõsast pärinevat üsnagi tuntud isikut, kelle nimi on

Eesti Veeteede Amet esitas möödunud suvel ajakirjanduse kaudu üleskutse meie rannikumere madalate eestikeelsete nimede teavitamiseks. On tore, et saime mitmeid vastukajaid, näpunäiteid ja soovitusi meie rannakalurilt ja meremeestelt. Tollal esitasime nimekirja madalatest ühtekokku 35 venekeelse nimetusega. Võõrapärasele meremadalale saime üsna mitmeid rahvapäraseid nimesid. Nüüd on heameel tõdeda, et võistlusele laekunud ettepanekutest on vabariiklik kohanimekomisjon oma koosoleku äsjase otsusega möödunud aasta lõpul kinnitanud üheksale rannikumere madalale rahvapärased nimed. Siinkohal tulemustest:

## Vabariikliku kohanimekomisjoni otsus

PALLININA madal  
MUSTANA madal  
HANEKIVI (Gässten)  
PUUMETSA madal  
SUURKÄKI madal  
ULGMADAL  
KUIVALÕUKA kuiv  
HALLIKIVI  
(Grästengrund) madal

HÜLKARI madal

Manivald Mütüripeal. Ja veel — võõrapärase meremadalate nimede kogumise võistlusele saatis oma tähelepanekud härra Erik Schmidt Hispaaniast. Nendest oli palju abi!

Nagu lugedes märkasite, oleme oma nimeotsingutega alles poolel teel. Siit taaskord teile üleskutse — pikisilmi ootame vanade kala- ja meremeeste ning teistegi Eesti kohalike merd tundvate inimeste ettepanekuid senis-

tel merekaartidel leiduvate võõrapärase meremadalate nimede asendamiseks rahvapärasematega. Alltoodud skeemil on esitatud ümbernimetamist väärivate madalate paiknemine Eesti rannikuvetes.

## SOOME LAHE KESKOSAS

1. Nagajevi madal
2. Snegi madal
3. Rodionovi madal
4. Diomidi madal
5. Barabanovi madal

## NAISSAARE LÄHISTEL

6. Leontjevi madal

## EESTI RANNIKUST LOODES

7. Andrejevi madal

8. Sgibnevi madal
9. Tšernovi madal
10. Savinovi madal

## VÄINAMERES

11. Afanasjevi madal
12. Stvornaja madal

## HIIUMAAST LOODES JA LÄÄNES

13. Neupohjevi madal
14. Nagajevi madal
15. Vinkovi madal
16. Glotovi madal
17. Serbini madal
18. Maksimovi madal
19. Koroljovi madal
20. Gritsovi madal

## SAAREMAAST LÄÄNES JA EDELAS

21. Rjabinini madal

- 21A. Tšernovi madal
- 21B. Sarõtsevi madal
22. Berezini madal
23. Rabotniku madal
24. Ivanovski madal

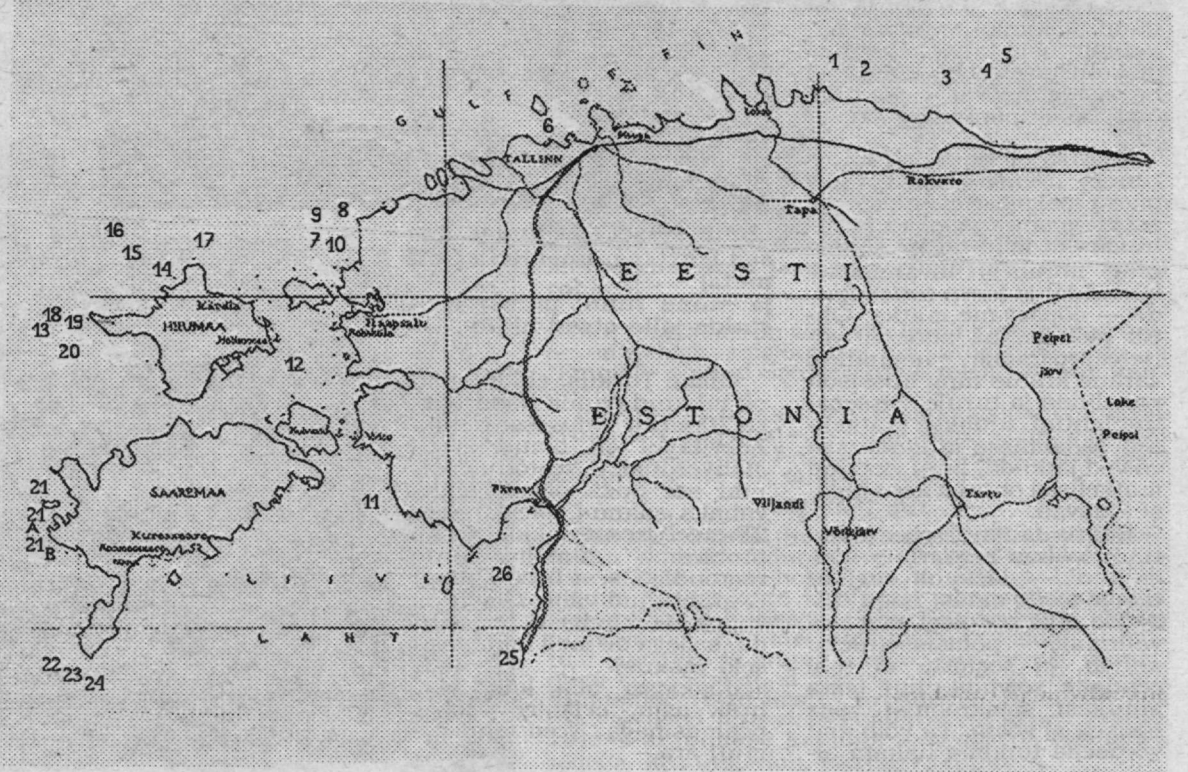
## HEINASTEST LOODES

25. Petrovi madal

## KIHNU VÄINAS

26. Buruni madal

Eesti Veeteede Amet ootab siinkohal teie ettepanekuid eelkirjeldatud kohanimedega suhtes kuni käesoleva aasta jaanipäevani aadressil: Eesti Veeteede Amet, Hüdrograafiateenistus, Lasnamäe t. 48, EE0014 Tallinn. Seniks edu kõigile!



(Algus 3. lk.)

üldse 3000 inimest töö, kes merel käivad. Usun, et neile tööd tagades hoiame mingil määral ära sotsiaalse plahvatuse.

Vanasti oli "Eströbprom", hiljem tuli "Ookean", kõik muutus. Omal ajal moodustati Vene ja Soome ühisfirma Eestis "Esva". Mõne aja möödudes läks see pankrotti. Tolleaegses majandusministeriumis arvati, et "Esva" on väga hea suutäis, seda ei tohi mingil juhul käest ära lasta ja nõudis, et "Ookean" oleks oma varadega "Esva" ehitusvõla garantiks. See seisukoht oli mu meelest kahjuks väga vale. Nüüd oleme sellise puändi ees, et peame 6 "Moonsundi" — kõige uuemad laevad, üks ole — praktiliselt mingite sentide eest maha müüma. Niisugune laev maksab umbes 30 miljonit dollarit, ja kui selle peab 2 miljoni eest maha müüma, siis minu süda tilgub küll verd. Noh, elame — näeme, kuidas see asi lõpeb.

Ülejäänud laevad? Neli neist peavad edasi Indiasse jääma. Kaks laeva saame Mauretaanias ilmselt vabaks, üks jääb sinna võlgade katteks. Gineas on ka kaks laeva, Gröönimaal kolm. Neil on omad n.ö. tütarfirmad. Gröönimaal võtab välisfirma need lihtsalt hooldada ja remontida — koos meie tööõhuga. Mauretaanias on sama lugu — kuni 200 meest saavad tööd.

Maksab veel kord korrata, et "Ookeanile" kuulub auto- ja laevaremonditehas, hotell. Ka külmhoone — millest härra Sarap arvas, et

need oleks paras ära napsata. Need kõik tegutsevad n.ö. tsehhidena, aga neil on oma raamatupidamine ja arve. Kuid need on "Ookeani" bilansis, ja omavaheline suhtlemine käib tasaarvestuse korras. Tasaarvestus on aga üks kõige geniaalsem viis, millega asju hästi segaseks saab lüüa. Kõik peab konkreetselt olema: mina teen ja sina maksad, või vastupidi. Igal asjal on oma hind. Meil on palgavõlgnevus 1992. aastast üleval, nii 15 miljonit krooni! Selle eest peab iga päev maksma 0,5% viivist — kuus teeb see 15%. See tähendab, et iga kuu maksame 2,2 miljonit ainult palga viivist! See ei ole nagu päris väike summa. Leian, et nende struktuuriüksuste müügist tuleb palga võlgnevused ära maksta — mida kiiremini, seda parem, nii säästame iga kuu tollesama 2,2 miljonit. Hotell on hinnatud 8 miljonile, külmhoone 6 miljonile.

Kopli sadama koha peal on ikkagi suur küsimärk. See ehitati teatavasti spetsiaalselt "Ookeani" tarbeks, ja pole kunagi kellelegi teisele kuulunud. Nüüd on see ühe riikliku ettevõtte bilansis teise riikliku ettevõtte bilansis tõstetud, ja esimesele on jäetud vaid võlgade rõõm. Selle arvel kannab "Ookean" aastas 45 miljonit kahjumit, ja see on kunstlikult tekitatud kahjum. Eelmises interv-

juus kiitsin lihtsalt seda mõtet, et sadam tööle pandi. Ainult et seda oleks ka "Ookean" teha osanud. Siis oleks samuti riigile raha korjanud. Muide, pankrottimise korral taastatakse 5 aasta jooksul sõlmitud lepingud. Kui see juhtub, tagastatakse sadam algettevõttele. Nii et siin ei tasu eriti hõisata.

**Vahepalana teile kui väikesele laeva omanikule paralleelne sadamateemaline küsimus: kuidas hindate viimaste aastate muutusi Miiduranna sadamas?**

See on konkreetne näide, millest võib õppust võtta, kuidas üks väikesadam tööle panna. Sinna on sellepärast suurem tung kui Kopli või Kesklinna või Muuga sadamateenuste eest normaalselt hinda küsida. Nii pisku kui see kaubasaatjale ka on, mingisuguse summa ta siiski võidab. Ja sadam teenib mitte kõrge hinda, vaid kaubakoguse pealt.

Sadamajärelevalve on neil sama tugev kui suurtes sadamates, kontrollitakse laadungimärke ja kõike muud, mis ette nähtud. Ka vajalik laadimistehnika on neil olemas.

Bilansist bilanssi on ära rabatud ka Pärnu kalakombinaat. Müügi puhul aga oleksid võlad samuti kaasa läinud.

Meremeeste Haiglas oli "Ookeanil" kõige suurem

osalus. Haigla läks ära linnale — ikka võlgu kaasa võtma. Oleks siis meie haigekassa võlgnevus ka kaasa antud... Sotsiaal-ravikindlustuse võlgnevus oli 1. novembri seisuga 72 miljonit krooni, aga ega see haigla ka vähem maksnud.

Tervele varustustalituse territooriumile tahame teha tollivaba lao. Praegu ei olegi ju enam meile vajalikku materjali — trossid, ketid, võrk, taaramaterjal — mis ei oleks import. See lihtsustaks ka üldse kaupade kulgu, samuti probleemi oma laevade kütuse, proviandiga jne.

Aga kui nüüd veel "Ookeani" laevade juurde tagasi tulla, siis mis vanarauaks peab minema, see mingi: mis teisele firmale peab minema, see mingi. Võimalikult kiiresti. Sest ainult laeva reidil seismine maksab 17 000 dollarit kuus. Kai ääres on see summa veel suurem: 25 000—27 000 dollarit, olenevalt laeva tüübist. Nii et kui see ballast, ütleme 10 laeva, ära organiseerida, siis oleme 170 000 dollarit kuus võitnud. Ka tähendab see, et kui selgub: keegi ikkagi jääb töötuks, siis ta saab sellest teada ja hakkab mujalt otsima — me ei lollita enam inimesi.

Ühesõnaga, tahame teha lihtsaid loogilisi asju.

Varem on siin ettevõttes ehk otsustavusest puudu

jäänud, ja võib-olla ka majandusministeriumi tähelepanust. Tundub, et on arvatud: venelaste kamp — las läheb. Praeguste majandusministeriumi juhtidega olen leidnud üsna ühise keele, samuti "Ookeani" juhatusega. On võimalik olnud arvudega paberi peal seletada, mida vaja teha ja õnnestunud näidata, et väljapääs on olemas, tegu ei ole lootusetute olukordadega.

Omas majas ei tunne samuti vastuseisu — ei tea, kas on paks nahk või? — nende lihtsate, ehkki järskude muudatustega peab ju kaasa tulema, kui oled peaaegu aasta otsa ei tea millal palka saanud või üldse mitte saanud või meremehena vaid 1000 krooni kuus saanud. Eks ikka vaatavad, et uus mees tuli — ehk miski muutub. Mida olen lubanud, see on ka täidetud, ei ole inimesi jooksutanud, ja nii ehk mingi viisaka suhtumise võitnud.

Kui järele jääb ca 1000 meremeest kaheksal laeval, siis see hulk on juba hõlmatav, sellega saab juba tutvust sobitada. Ei kujuta ette, et vähemalt tuttavaks ei saa, olgugi, et ollakse ka pikka aega ära. Kaptenid saavad välja ja vastutavad nende eest.

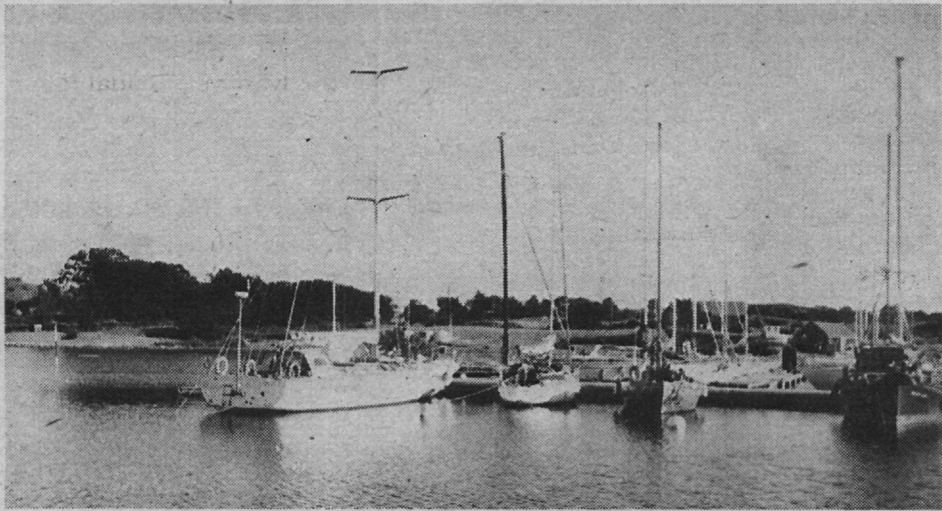
Nüüd on vaja natuke rahulikkust meelt. Kui kõik õnnestub, nii nagu ma arvan, siis kahe kuu pärast ei tohiks siin kontori koridoris meremeeste vihaseid nägusid enam näha.

Mari Vamba,  
Madli Vitismann



Ahvenamaa lugusid

# Külalisena külalissadamas



Tuttavad jahid võoras sadamas. Vasakul lätlased, paremal Haapsalu «Rock City».

Sildi taha jääb olmehoone, paremal kõike hädalistele vajalikku sisaldav poeke.



"Tere tulemast Soome meeldivale ja turvalisele purjetusmatkale!" kutsuvad "Paadiga Soome" koostajad. Ahvenamaa saarestikuga, kus on üle 6500 saare, ei olegi ilma paadi või laevata tutvuda võimalik. Sestap tutvub iga huviline kindlasti külalissadamatega. Külalissadamad on kvalifitseeritud vastavalt Põhjamaades levinud praktikale ning Turu saarestikus ja Ahvenamaal on nende võrk tihe. Külalissadamate eeliseks on mitme teenuse olemasolu, aga kindlasti ka see, et sealne vesi on kontrollitud meditsiinijärevalve poolt ning seetõttu kasutamiseks kõlblik.

Ida poolt tulijatele on esimesteks sobivateks külalissadamateks Kõkaril Sandvik ja Karlby. Maad mööda on nende kahe vahet 4–5 km, tollisadamast on Sandvik lausa üle mäe jalutada, kuid merd mööda annab seilata ka natuke.

Meie peatusime Sandvikis. Lahesopis asuv 60-kohaline sadam oli suvilisel ajal jahte täis, mõned mootorlaevadki (ja paadid) sekka satunud. See oli vahva seltskond: kes päikesest põlenud

ja meretuultest parkunud pikema seilamise peal, kes perega nädalalõpu-sõitu teemas, kes pere ja koeraga suvepuhkust veetmas. Nagu meresõitjail loomulik, juhata-ti-suunati iga uut ka äärde tulijat, sest tühja kohta polnudki nii kerge leida — juhtusime sisse tulema ajal, kui kõige rohkem aluseid sees oli — pärastlõunal. Ohutupoole läks hulga rahulik-maks: kuna sadamamaksu tuli maksta teatud kellaaajast peale, siis osa paate seisis päeva sadamas ära, toimetas oma toimetamised ja seilas vastu õhtut välja, et olla kuskil saare varjus niisama ankrus. Seda kokkuhoiumeetodit kasutati ilmselt üsna palju.

Tore on hommikuvarane külalissadama ärkamine. Selle võlust ei suutnud kogu reisi jooksul loobuda. Seal ei ole kommet õhtul pikalt ja kõvasti pidu panna, õhtul jäi varakult vaikseks, samal ajal hommikul ärkab osa "külalast" varakult, mõni jaht läheb lausa päikesetõusuga välja. Virgumismeeleolu- ja hääled on paraja nagina ja krabina-ga seotud: mõne paadi peni jookseb küünteklõbinal möö-

da silda maa poole, pere-meest rahulikult lontsides järel, iga jaht esimesest ärkajast annab märku kasvõi lilleülilikonnas sasipea ukerdamine tekil, et lipud õigel ajal üles saada ja ööseks välja jäänud riidehilibud kokku korjata.

Natuke hili-sem rituaal on selline: kui enamus on üles ärganud, minnakse sil-lale promeneer-ima: end näi-tama ja teisi vaatama. Siis hõikab pea igast paadist keegi rõõmsa tervituse ning kiidab ilma. Kahe kohaliku keele kõrval kasutati tihti

asju ja toidukaupu, loomulikult meeneid ka. Neiud, kes seal ametis olid, vastasid sõbralikult naeratades vist kümneid kordi päevas ühtele ja samadele küsimustele ammendavalt ja ei kippunud üldse nähvama, et "see on ju siinsamas kirjas, kas ei näe lugeda või".

Nende käest sai ka duširuumi ja pesumasinaruumi kaarte, mis pärast, kui ära-minek käes, tuli lihtsalt ukse peal olevasse kasti jätta. Arvestades inimlikku hooletust, oli paar sellist kasti pandud ka tee peale, mis viis parvejaama, et kel kaart veel taskus, saaks poole tee peal selle ikkagi maha jätta.

Loomulikult oli olemas vesi ning elekter. Selle viimasega oli nii, et päris meieni ühendust ei olnud, aga keegi ei teinud teist nägugi, kui oma pikendusjuhtmete abil selle omale laeva vedasime. Ka maks ei olnud seetõttu kõrgem.

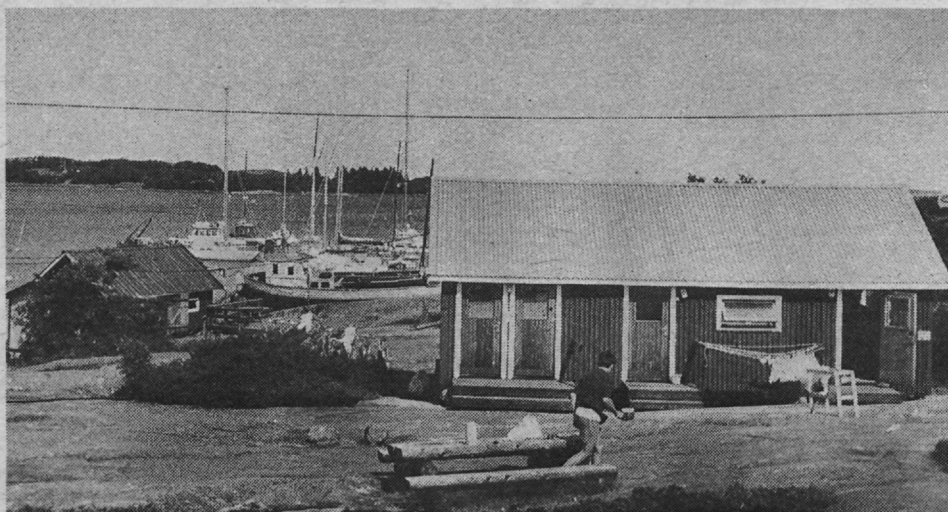
Mootorpaatide tarbeks oli samal kaljul tankla, jäätmete äraandmise koht, ülal mäe peal ka telkimisplats, mida elavalt kasutati. Kõige vil-

kam tegevus käis majas, kus ühe katuse all olid reas köök, pesuköök, saun, duširuum ja võib-olla midagi veel. Ohutupoole oli nii siin kui seal vaja järjekorras oodata, aga see oli omamoodi tore teadeteenistus, kus oma häid kogemusi ja naljakaid juhtumisi teistega jagati. Ja kui sa ei olnud raatsinud näiteks dušikaarti osta, hoidis eelmine tulija ukse lahti ja seda polnud vajagi. Meil muidugi kaart oli, see käis koos sadamamaksu tasumisega kaubasisse. Aga pesumasina eest tuli eraldi maksta.

Kohapeal aja viitmiseks oli võimalus laenata paati või süsta. Vähemasti selle viimasega käisid vaieldamatult päästevestid kaasa, ilma selleta ei tulnud veele minnekõne allagi. Sai ka jalgrattaid laenutada, et maad mööda saarega tutvuda.

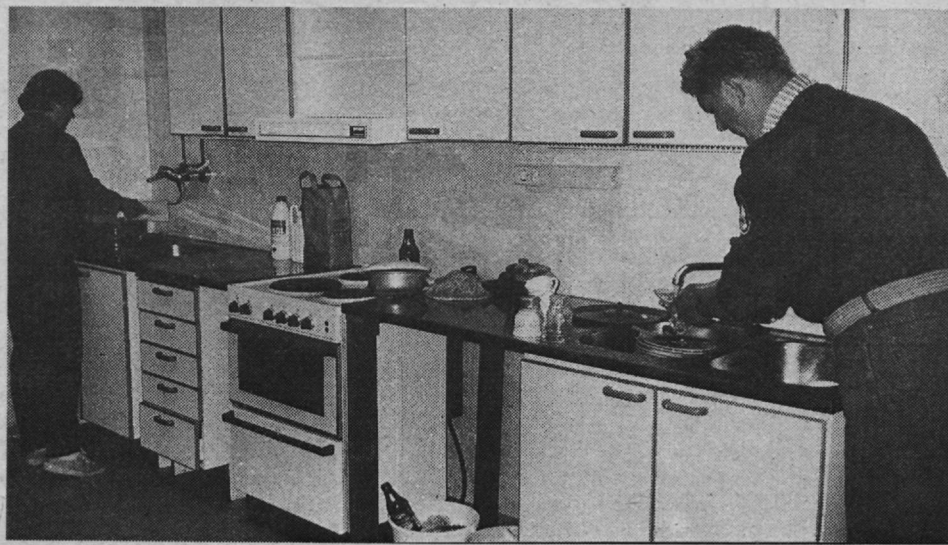
Sadama üheks iseloomulikumaks detailiks oli kaldale-tõmmatud kalapaat. See vana, oma töö teinud alus, oli natuke kohendatud ja värvitud ning andis kogu sadamale oma hinge. Kui muidu olid ehitused püütud paigutada mitte väga silmator-kavalt, siis paat paistis juba eemalt. See oli väga tore detail.

Reet Naber  
Madli Vitismanni fotod



Külalissadama olme: olmehoone ees soojal kaljul istudes ootas õhtuti kannatlik dušijärjekord kahe vasakpoolse ukse taga, keskel pesuköök paremal köök ja otse keskel söögilaud. Vasakul kaljut mööda alla on poeke.

Köögis on kõik tarvilik olemas. Nõudepesutoimkonnas on korrespondent Reet ja tollimees Mart.



## MERLE

## XLIX

1. veebruaril olid kultuuriministeriumi kolleegiumis-saalis koos "Mereleksikoni" tegijad, eraaktsiaseltsi "Eesti Entsüklopeediakirjastus" esindajad ning mereterminoloogiakomisjoni liikmed. Mäletatavasti oleks MerLe pidanud ilmuma möödunud aastal, kui vana asja meelde tuletada. Aga jälle ei ilmunud. Tegijate pool võib nentida, et kõrgestiaustatud kultuuritegelastel oli järjekordselt õnnestunud kenade lubadustega ning ülesaatutele raskustele viidates meremeeste-poolt alt tõmmata. Muud ei oska arvata — Eesti mere-

kultuuri hoidmine ja taastamine, rääkimata selle populariseerimisest, paistab tõesti ainult mereringkondi huvitavat.

Selgub, et autoritel on artiklite kirjutamiseks tublisti vähem aega kulunud, kui toimetusel nende käsikirjade toimetamiseks, mis just kirjastuse töö on. Nii seda käsikirja toimetatakse, täpsustatakse, ühtlustatakse, laotakse, ja jälle otsast peale. Elu läheb edasi ja ei oota sugugi, kuni MerLe valmis saab. Muutused aga tuleks ka sisse viia.

Siitpoolt on arusaamatu,

miks igal aastal selguvad raskused siis, kui terminoloogiakomisjoni liikmed väga tungivald hakkavad aru pärima, kusmaal töödega ollakse ja kas raamat tuleb. Siis leiavad kirjastuse juhid aega asja vastu huvi tunda, ka selle vastu, kuidas nende töötajad oma tööd teevad. See pole ju vabandus, et elatakse "Eesti Entsüklopeediast", kui kirjastuse oma vanas reklaamvoldikus kiideti, et MerLe autorite hulgas on 40 kodumaa väljapaistvat merendusajatundjat ja 20 veel välismaaltki.

Natuke närviline koositumine saavutas ühe eesmärgi — sai selgeks, miks raamat ei ole ilmunud. Härrased Varrak ja Koger seekord enam ei lubanud, vaid ainult avaldasid lootust, et sellel

aastal raamat valmis saab. Olukord on tekkinud vastutava toimetaja tõttu ning vist ainuke positiivne tulem oli see, et kohalolnud terminoloogiakomisjoni liikmed said läbi vaadata ning korrigeerida suure hulga materjali. Näiteks viia kooskõlla illustratsioonil kujutatule pandud allkirjaga. Kuratoriks pandud Heidi Tooming sai kontakti oma ala asjatundjatega, kelle abil mõni parandus sai kohe kohapeal ära tehtud. Mis saab aga registrist ja sõnastikust, ei oska praegu keegi öelda. Võib juhtuda, et jäävad hoopis ära.

Minul tuleb nõrdimusest nutumaitse suhu. Sest maksetipoloogid praegu veel must-valgete laialivalguvate illustratsioonidega näevad

nii toredad välja. Tekstis on nii palju huvitavat ja kasulikku — seal on eestikeelne terminoloogia, millega pea igaüks meist aeg-ajalt hädas on, seal on meie meresõidu ajalugu, hoolimata piiratud mahust niipalju põnevat — ja lugeda ei saa keegi. Kuipalju tööd ja vaeva on nähtud kogu selle materjali kokkukirjutamiseks, kuipalju pilte on üle vaadatud, vaieldud ühe või teise nimetuse üle — ja kuimitu südamega tehtu juures olnud ei saanudki oma tööd näha. Eesti meremehed ei nuta. Ma loodan, et neil ei ole vaja ka hakata aru saama, kuidas jututubades asju aetakse, vaid et seal mereringkondadelt õpitaks, kuidas tööd teha, et elu edasi läheks.

Reet Naber



# MERI KUTSUB '95

Turu messikeskuses 16.—18. märtsini

Suurim paadi- ja paadivarustuse, saarestiku- ja kalandusmess Soomes.

**Tule muretule messireisile!  
Meeldiv ja kasulik korraga.**

Lähem info ja registreerimine tel. 60 96 06 ja 44 85 68. Lai 27, AS Ellenring.

## «Meremehe» tellimine

### Kodumaal

Neile, kes pole jõudnud eelolevaks aastaks «Meremeest» tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. Tellimishind koos postikuluga on 100 krooni, mis tuleb saata aadressil:

EE0001 Tallinn, Pikk 70  
Eesti Meremeeste Liit  
«Meremehe» tellimus

### Välismaale

Kui makstakse Eestis, on aastatellimuse hind Euroopasse 250 krooni, mujale 300 krooni.

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

Euroopasse 41 \$  
mujale 47 \$

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 Internationali nimele USA dollarites või muus konverteeritavas valuutas.

Tellimused võib saata faxil +372 6 397 069 või aadressil: «Meremees» Subscriptions Department  
Subscriptions International Ltd.  
Akadeemia tee 21G  
EE0026 Tallinn  
ESTONIA  
tel. +3725 247 832

Head lugemist!

## "Meie Sadam"

On veel üks merendust puudutav uus väljaanne — RE "Tallinna Sadam" infoleht.

Esimese numbril neljal väikesformaadilisel sinakas-hallil leheküljel on lugeda peamiselt tutvustavaid lugusid sadama uute juhtkonnatöötajate kohta. Informatsiooni saab peadirektor Enn Sarapi, personalidirektor Priit Saksingu, finantsdirektor Toomas Kitsingu, peadirektori abi Aleksander Käo ja Kesklinna sadama keskrajooni juhi Joel Tammeka eluloo, huvilade ning töömõtete kohta.

Loetakse üles ka need noored mehed, kes pärast Kotka Kõrgema Merekooli lõpeta-

mist sadamasse tööle on asunud.

Kesklinna, Muuga ja Kopli sadama direktorid ütlevad kolleegidele uue aasta puhul mõne hea sõna.

Kirjas on mitme ülemuse vastuvõtuajad isiklikes küsimustes.

Infolehe peatoimetaja on Laine Simson, vastutav väljaandja Nathan Tõnnisson, väljaandja — RAS Logistika maja.

Leht öeldakse mõeldud olevat sadamasisese info levitamiseks. Ei pretendeerita küll operatiivse teabe edastamisele, vaid pigem sadamas toimuva üldisemas plaanis valgustamisele. Loodetakse avaldada kokkuvõtteid ja analüüse,

samuti teavet sadama arenguplaanide kohta.

Mari Vamba

## MEIE SADAM

### Hea kolleeg sadamas!

Sa hoiad käes RE Tallinna Sadam esimest infolehte MEIE SADAM. Lühikest aega tagasi... (text continues)

### ALANUD AASTAL SOOVIN KÕIGILE KINLUSTUNNET

Kinlustunnet... (text continues)

RE Tallinna Sadam sadamates seisid 13. veebruaril:

## Kes meil käivad

### Muuga sadamas

- "Emi" (Hollandi lipuga) — laadib turvast
- "Volga 4006" (Vene) — laadib malmi
- "Orfeus" (Küprose) — laadib teravilja (oder)
- "Georgi Grigorjev" (Bulgaaria) — laadib salpeetrit
- "Rusa 8" (Läti) — laadib paberit

### Kesklinna sadamas

- "Sormovski 3052" (Vene) — laadib alumiiniumi
- "Nordfeld" (Küprose) — laadib laudu ja prusse

"Togo Charm" (Küprose) — laadib ammooniumfosfaati

### Kopli sadamas

- "Ekaterina" (Vene) — laadib kivisütt
- "Partner" (Vene) — laadib vineeri
- "Volga" (Vene) — laadib karbamiidi
- "OM" (Vene) — laadib paberipuud
- "Amur 2522" (Vene) — laadib paberipuud
- "Ranafjord" (Malta) — laadib paberipuud

### Paldiski sadamas

täna laevu ei ole



# TALLINK



## ESTLINE



## AS ESAGENA Ltd



MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



## ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 13. veebruaril:

- "ELMAR KIVISTIK" — Ventspilsis
- "ALEKSANDER ABERG" — Chinwangtaos
- "PAUL KERES" — teel Necocheast Arhusi
- "KRISTJAN PALUSALU" — teel New Orleansist Hiinasse
- "GUSTAV SULE" — Beiras
- "ALEKSANDER KOLMPERE" — teel New Orleansist Iskenderuni
- "HAAPSALU" — teel Bilbaost Klaipedasse
- "VILJANDI" — teel Kaliningradist Norfolkki
- "RAKVERE" — Helsinkis
- "NARVA" — teel Kingstonist New Yorki
- "VALGA" — teel São Francisco do Sulist Guayaquilli
- "KEILA" — Skikdas
- "KUNDA" — teel Rotterdamist Mo I Ranasse
- "PALDISKI" — Casablanças
- "LOKSA" — Vene-Balti sadamas
- "MAHTRA" — teel Antwerpenist Bandjuli
- "SOMPA" — teel Karwarist Marina di Carrarasse
- "KEHRA" — teel Caenist Københavni

## Neile, kes ootavad...

- "AEGVIIDU" — teel Tallinnast Las Palmasesse
- "KUIVASTU" — teel Pasajesist Tallinna
- "KUUSALU" — teel Bandjulist Conakrysse
- "PARILA" — teel Batast Leixoosi
- "RAKKE" — teel Suezist Margherasse
- "VALKLA" — teel Laem Chabangist Ho Chi Minhi
- "PIHTLA" — Recifes
- "ORJAKU" — teel Ceutast Pasajesi
- "NAISSAAR" — Peterburis
- "VAINDLO" — teel Workingtonist Alexandriasse
- "FRISOHAVEN" — Oranis
- "MUHU" — Vene-Balti sadamas
- "ABRUKA" — teel Temast Amsterdami
- "VILSANDI" — Vlissingenis
- "KAPTEN KONGA" — Rotterdamist
- "KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Helsinkisse
- "MEHAANIK KRULL" — teel Helsinkist Antwerpenisse
- "KESSULAI" — teel Felixstowe'st Stockholmist
- "VIIRELAI" — teel Stockholmist Antwerpenisse
- "MANILAI" — teel Tallinnast Rotterdami
- "SUURLAI" — Vanasadamas
- "HEINLAI" — teel Rostockist Vanasadamasse
- "PAKRI" — teel Meeruse sadamast King's Lynni
- "ANGYALFJÖLD" — Ventspilsis
- "AEGA" — Rotterdamist
- "KABALA" — teel Casablanca Hollandisse
- "MOHNI" — Vesterasis
- "RAPLA" — Killingholme'sis
- "TORMA" — teel Mäntyluotost Menthalli
- "SOODLA" — Jorf Lasfari
- "KLOOGA" — teel Antwerpenist Ravnasse
- "TRANSESTONIA" — Århusist
- "ELBLAG" — Muuga sadamas
- "DONATA" — Vanasadamas

Arvutiküljendus: Vello Lind ja Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas.

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub märtsis

Toimetuse postiaadress: EE0001 Tallinn, Pikk 70, "Meremees" NMT-telefon 8-25-238 088.

«Printall» Tellimuse nr. 818

Toimetaja MADLI VITISMANN

