

MEREMEES

Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

Nr. 14-15 (944-945)

Teispäev, 21. september 1993

Hind 2 krooni

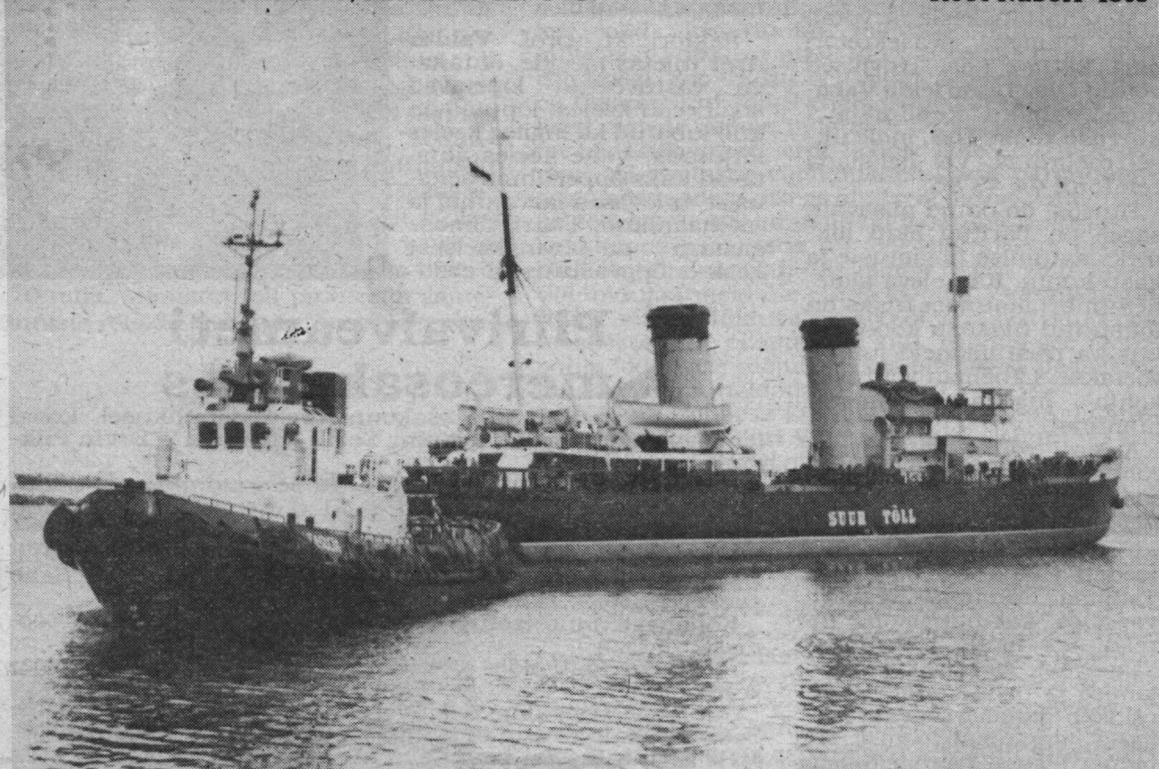
TÄNA
KA
«KALAMEES»

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ "Laura" avareisist lk. 3
- ☛ Pärand XV lk. 6
- ☛ KALAMEES lk. 7-10
- ☛ Allveearheoloogiast lk. 11
- ☛ Seekord Euroopa vetes lk. 13
- ☛ Riikliku mereasjanduse algus lk. 14
- ☛ Joh. Pitka mälestusi VIII lk. 15
- ☛ MerLe XLIII lk. 16

"Suur Tõll" käis reisimas, lähemalt lk. 4-5.

Reet Naberi foto



Eesti Meremisjon

Peasekretär **Jaan Jaani**:
"Õeldakse, et inimese hea enesetunne sõltub tema füüsilisest, psüühilisest ning sotsiaalsest seisundist. Kõige lihtsam on füüsilisega: kui valutab, minnakse arsti juurde ja saadakse sealt abi. Meremeeste hingelise tasakaalu eest on mujal maailmas hoolitsemas meremisjon ning riiklikud instantsid. Meil on Meremisjon tegemas esimesi samme nii oma kui ka välismeremeeste eest hoolitsemisel.

Juunis oli võimalus tutvuda Rootsi sellealase tööga, mille eest tänu Rootsi Meremeestekirikule ja Jan Anderssonile ning Arved Mägile.

Juulis-augustis sai end kurssi viia *Brittish Sailors Society* tööga, abistas ka Soome Meremisjon. Käisin Meremeeste kodudes ja kirikutes, ka haiglates jm. Põhilised paigad olid London, Southampton, Great Yearmouth, Cardiff, Liverpool, Felixtown. Seal viimases sai ühe Eesti laeva meremehe tõsine mure meremisjoni abil lahendada.

ITF-i abiga on Meremisjoni nüüd oma mikrobuss, "Volkswagen Caravelle", ning "Mobira"-telefon, millega meremehed saaksid helistada pea üle maailma. Abiks oli jällegi Soome Meremisjon.

Sadamas on käidud laevu külastamas. Kaasas näiteks postkaardid-margid, info Tallinna ja Eesti kohta (mida võiks rohkem olla) ja mõned muud tarvilikud asjad.

Kuulas **Reet Naber**

13. septembriks jõudis Kokkolast Piritale eskader kapten **Vello Muru** juhtimisel. Eesti Veeteede Amet sai juurde kolm lootsilaeva.

Veeteede Ameti peadirektor **Tarmo Ojamets** ütles, et *Suomen Merenkulkuhallitus* — ikkagi ametivennad — kaalus oma vajadusi ja võimalusi ning leidis võimaliku oleva loobuda just neist laevadest. Hind osutus soodsaks — kolm laeva kokku läksid maksma 450 000 Soome marka.

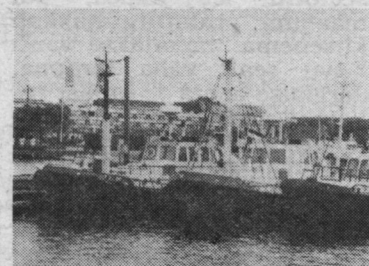
Kaks neist, edaspidi nimega "EVA-011" ja "EVA-012", on sama tüüpi kui Soomest kingiks saadud Pärnu lootsikaater "EVA-005" ja Loksa "EVA-008". Kolmas on väiksem, nimeks saab "EVA-004" ja tööle hakkab edaspidi Virtsus. Kahest suuremast jääb üks Tallinna, teine saadetakse edaspidi Roomassaarde. Arvatakse, et need laevad teenivad Eestit veel kümme aastat.

Tulevaks aastaks on plaanitud lasta Soomes ehitada veel mõned lootsilaevad ning kiire käiguga rannavalve- ja päästelaevad. Mispäele tekib küsimus, kuidas jaksab Eesti vaene maksumaksja kinni maksta Soome kalli tööjõu. Ehk — varem ehitati Eestiski laevu. Praegusedki laevaremonditehased kaunistavad põhitöö puudusel kaisid palgivirnadega. Veeteede Ameti peadirektori asetäitja **Kalle Pedak** arvas, et endine nn. Seitsmes tehas oleks suuteline riigitehaseks saades riigilaevastikule kaatreid ehitama. Sama meelt olevat ka

Kolm uusvana lootsilaeva



→ "EVA-004" ja "EVA-011".
→ "EVA-012" ja kapten Vello Muru.



Aivar Kullamaa foto on tehtud paar tundi pärast laevade vastuvõttu.

kaitseministeerium. Teiste tehaste puhul on siis vist tegu puudustega töö kvaliteedis.

Pirital õnnistas vastseid lootsilaevu meremisjoni pastor **Jaan Jaani**. Ta sõnas: "Täna on Eesti kolme laeva võrra rikkam. Mispärest tuleb laevu õnnistada? Sellepärast, et Jumal annaks ka oma õnnistuse laevadele, nende sõituledele, aga ka neile meremeestele, kes astuvad nende laevade pardale. Ja minule antud meelevald läbi tahan ma seda teha."

Ning laevad saadeti seisma. Kuni neile veeteede ameti sümbolika peale värvilakse ja muidu kodusemaks kohendatakse. Eeskätt aga, kuni leituvad meremehed, kes astuvad nende laevade pardale — sellele viitab kuulutuski meie ajalehe tagaküljel. Veeteede Ameti laevastik on poolteise aastaga jõudvasti suurenenud, ent uusi meremehi vajatakse ka lahukujate asemele. Riik ei ole meil veel konkurentsivõimeline töödandja, eriti merenduses.

Madli Vitismann

Laevaomanike Liit sai peasekretäri

Eesti Laevaomanike Liidu nõukogu valis 13. juulil sektsioonide esitatud kandidaatide hulgast oma esimese palgalise töötaja — peasekretäri. Liidu president Ülo Kollo surus pärast kinnise hääletuse ümbrike avamist kätt senisel merehariduskeskuse õppelaevastiku direktoril **Olev Leinol** ja palus teda järgmisest päevast ametisse astuda.

Merehariduskeskus võtab liidu liikmena peasekretäri oma katuse alla. Huvilised võivad Olev Leino leida **Vabaduse väljaku koolimaja I korruse toast 103**, mille uksele rooliratas. Või helistada telefonil 44 43 35.

Huvilisi on olnud piisavalt, sageli on päritud liidu liikmeks astumise tingimuste ja kasu kohta. Käesoleva ajalehenumbri ilmumise ajaks on toimunud üldkogu koosolek, kus ka uusi liikmeid juurde võetakse. Lähemalt võib selle kohta lugeda järgmisest numbrist.

Arutati võimalusi koguda, valida ja laevaomanikele edastada maailmas leiduvat laevandusteavet. Mõnda ajakirja tuleb tellida, üht-teist loodeti saada või valmista Tallinna Sadama, merelaevanduse, kalandusliidu, "Inreko" või mõne teise firma saadavast. Oskusliku asjaajamise ja heade suhete korral võib mõnest rahvusvahelisest organisatsioonist ka tasuta teabeväljaandeid saada.

Teave eelseisvate muudatuste kohta on eriti oluline seetõttu, et niipea, kui maailma prahiturg hakkab kitsenema, hakatakse vanu laevu sealt välja tõrjuma. Järgmise aasta 1. juulist rakenduvad SOLASE uued põhinõudmised. Seejärel on oodata muutusi keskkonnanõuetes — see pole enam üksnes väikelaevnike probleem, vaid valmistas peavalu ka näiteks "Inrekole" või merelaevandusele. Seda laadi teabe edastamiseks on kavas edaspidi asutada oma tehnilis-majanduslik ajakiri.

Üks esimesi ühismuresid oli aga juba käes — kütuse aktsiisimaks. Sellega sooviti kohe valitsuse poole pöörduda.

Olev Leino jutustab oma senisest tööelust käesoleva lehenumbri 10. leheküljel.

Liidu põhikiri kinnitati valitsuse istungil 7. septembril.

15. septembril peeti Merehariduskeskuses üldkogu koosolek.

Liidu president kapten **Ülo Kollo** esitas ülevaate vahepealsete kuude jooksul tehtust.

EV Tööinspektsiooni peainspektor **Uko Alber** rääkis sellest, mida laevaomanikud peavad teadma töökaitse seadusandlusest. AS "Consulting of Merchant Marine" juhatuse esimees kapten **Uno Laur** tutvustas laevade ja vastutuse kindlustamisega seotud probleeme.

Kõne all olid ka MERLE väljaandmisega seotu, liikmemaksud ja eelarve, laevaomanikud said sõna oma aktuaalsete probleemide arutamiseks.

Liidu sekretariaadi uue töötajana tutvustati **Reet Naberit**.

Madli Vitismann

Merehariduskeskuse õppeaasta esmakursuslaste avaaktus peeti tänava rektorita — uus rektor piirivalveametisse lahkunud Tarmo Kõutsi asemele on veel valimata. Ent tervitajate hulgas oli uue organisatsiooni — Eesti Laevaomanike Liidu peasekretär **Olev Leino**.

Tulevaste tööandjate esindaja, kes seni ise tulevasi meremehi õpetanud, andis noortele kaasa meelde jäävad õpetussõnad: kui on raske, pidage meeles, et tuhandeid noored kogu maailmas saavad merekõrghariduse omandamisega hakkama. Ning mereharidus on kallid, seega olete saanud avantsi vanema kolleegi, maksu maksja taskust.

Rektori kt. prof. **Valdur Aret** tuletas meelde, et tänava vastuvõetud lõpetavad kooli eesti keeles, lõputöö on küll lubatud ka inglise keeles kirjutada. Vene keeles alustavad kaks õpperühma seitsmest, tulevased laevajuhid ja -mehaanikud. Paari viimase aastaga on venekeelsest kesk-eriõppeasutusest eesti-

Merekool alustas



Piirivalveameti mereosakonnas

oli septembri alguses osakonnajuhataja puhkusel, kohal tema asetäitja **Jüri Kreek** ning **Eerik Kirsimaa** ja **Ervin Piikman**.

"Meie laevad-kaatrid ei ole päevagi seisnud meeste puuduse tõttu. Oleme rahul, et meil on lühikese ajaga õnnestunud alused käiku panna ja käigus hoida.

Muhus tehtud paadid on head, teevad oma töö korralikult. Ostsime kiirkaatri PVK-004, mis teeb kuni 35 sõlme. Saab peale relvastuse ja läheb Peipsile.

Kohapealt muretsetutele on tulnud lisa Rootsist ja Soomest.

Piirivalves käib pidev väljaõpe: piirivalvekooli baasil Soomes ja Rootsist.

Juuli alguses saime oma kätte piirivalve merebaasi Koplis. See on küllaltki korralik kompleks, polnud ka eriti rüüstatud. Meie käsutuses on seal kaid, kütusekompleks, elling (kuni 500 t), töökojad, kasarmukompleksid, raadiomast jm.

Oma tegevusega oleme ilmselt juba mõnele varba peale astunud, ega muidu tulnud reorganiseerimisplaanidega. Aga iga reorganiseerimine lööb paratamatult iga asutuse tööruumi segi." Need on Jüri Kreegi sõnul merepiirivalve põhiuudised.

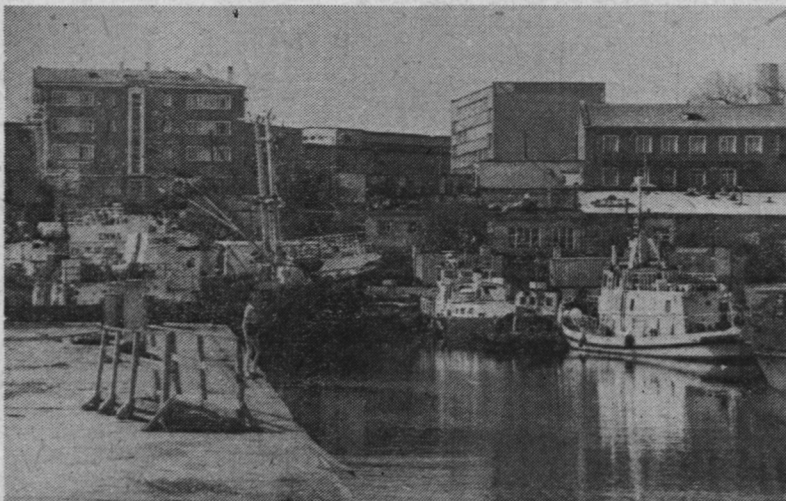
Mida on asjaosalistel oelda "Orbiidi" kohta? "PVL-102" (komandör **Ülo Kahre**) pidas laeva kinni koordinaatidel 59° 37' 72" N ja 24° 38' 1" E. "Orbiidi" kapteniks oli Viktor Perevoštšikov, kaks ülejäänud meeskonna-kirjas meest olid munsterdatud kui madrused, ühel polnud mingit diplomit.

Piirivalvel oli teada, et kurdid otsivad laeva, millega üle mere minna. Minek viibis, sest kohe ei leidunud kedagi, kes oleks tahtnud nii väga teenida. Aga kindlasti ka sellepärast, et "PVL-102" oli kogu aeg väljas patrullimas. Reedel oleks laev pidanud dokiremonti minema, aga me muutsime aja esmaspäeva peale ringi. Reidikorrupidaja "Tallinn-17" oli tasemel, me saime korraliku info. Tegelikult oli laev lähel triivis, mis annab alust oletusteks, et see võis kedagi oodata, kes lasti edasi toimetaks. Teame, et kurde toodi sadamasse grupi kaupa, neist ainult osa oli Harkust."

Kommentaariks omanikupoolsele infole ajakirjanduses: "Orbiit" on nn. STSS ehk *Musta mere seiner*, nagu teda paremini tunni. Pikkus on 24,5 m, 164 brt. Masinad on 225 hj. Läänemeres võib ta sõita igal pool, avamerepiirangut pole. Laeval oli peal 1,5 t kütet ja 2,5 t joogivett. Selle kütusega oleks ta täiskäigul poolteist päeva sõita võinud. Kiirus on tal 10–11 sõlme. Oleks jõudnud Rootsi ka. Kurdid olid kõik rahulikult all ruumides."

Selle jutu lõpetuseks rõõmustavad härrased ohvitserid, et tunda on rahva toetust: ilma mitmekülgse info ei ole üldse midagi võimalik ära. Sidesütemide ja tehnilise vaatluse nõrkus koos rahamurega on praegu kaks peamist häda.

Reet Naber



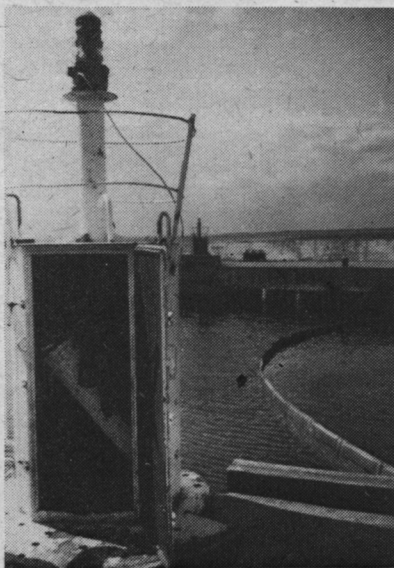
Päeva ajal küll terve rühm inimesi märkamatu siia ei tule.

Isi Trapido foto

Lõpuks ometi!

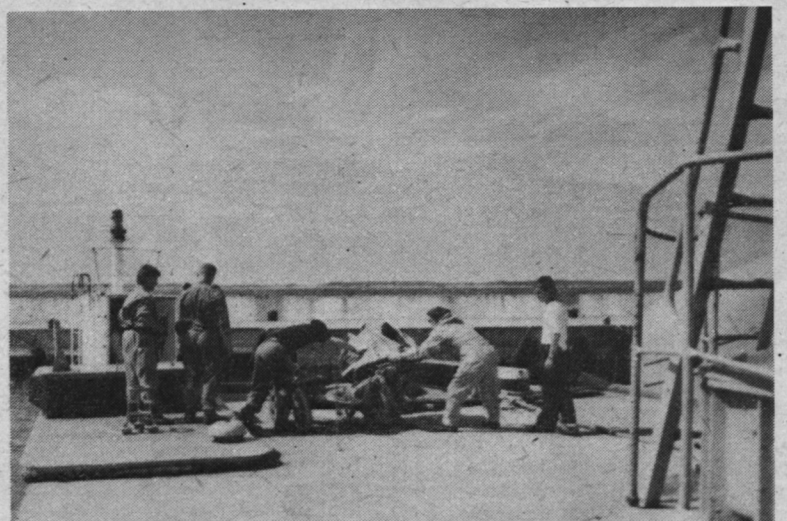
Ligi aasta kestnud kemplemine Paldiski sadamate ümber töötab läheneda lõpule. Raketikaatritelt ei ole vist enam midagi küljest kruvida või seinast tirida. Siiski, juulis olid alles veel mõned raudnarid. Ent iga vette vajunud kaater tekitab paratamatult kütuseroostuse.

Juuli keskel võis näha, kuidas keset tööpäeva vedasid Eesti eri ametkondade esindajad üksmeelselt põhjasadama suu ette reostuspiiret. Ühtki Vene sõjaväelast polnud näha, kui mitte arvestada lõuna paiku sadamast väljunud dressides meest, käes traatrõngas



Ülal: Tuled, nagu ikka, ei põle, sadamasaatus on reostuspiire.

Alumisel fotol rassivad Eesti ametkonnad Vene sõjaväe territooriumil reostuspiiret pannes.



keelne rakenduskõrgkool saamas.

Aga õppureist sooviti saada mitte üksnes häid, vaid liiksaks ka euroopaliku kultuuri ja elegantsiga spetsialiste. Vaevalt saab neid kasvada aulaparketil, mida on palju aastaid koheldud kui kodanlikku igandit. Nõukogulikkude ilupõlgust on vanas koolimajas mujalgi palju. Tuleks loota, et uude majja Lasnamäele lootusetult ja kõigealeppivalt meeleolu kaasa ei võeta.

Pullapää kriisiga hõivatud teede- ja sideminister **Andi Meister** saatis tervitustelegrammi. Kultuuri- ja haridusministri esindus (nõunik **Märt Aaslaid**) paistis merehariduse eripära mõistvat ning Veeteede Ameti (kohal oli peadirektor **Tarmo Ojamets**) ja Eesti Merelaevanduse (peakapten **Roland Leit**) toetus on koolil kogu aeg olnud. Puudu jäät aga rahandusministri poolsest mõistmisest. Mereharidus on ju muuga võrreldes ülikallis haridus, ent Eesti maksimaks pole veel kuigi jõukas.

Madli Vitismann

seitsme lestaga. Armeed vist isevarustamisel.

Ent õhtupoolikul tekkis elevus. Nimelt on raketikaatrid heaks varjuks ohvitseride erapaatidele. Pärast tööpäeva taheti mõistagi kalale minna. Kasvõi üle reostuspiiride, see paistab olevat neile võõras mure. Nagu seegi, et teadjad võisid näpuga näidata, milline kaater vajub järgmisena.

Aga läbirääkimisi tähtsa sõjaväevara üle muudkui peeti. Kuigi meremeeste hulgas arvatakse: kui läbirääkimisi pidada mitte admiralide, vaid mitšmanitega, oleks sadam ammu tühi olnud.

Nüüd võib siiski veelkord loota pööret asjakäigus. Reet Naber küsimise peale vastas Kaitseväge Peastaabi mereosakonna ülem **Edgar Haavik**:

"Paldiski Põhjasadam on üle antud meile. 10. septembrist olid juba "Nescosub-1" tuukrid seal töö, et kaatrid üles tõsta ning lõpuks hollandlastele vanarauaks müüa.

Nüüdsest saab Põhjasadamat külastada ainult Kaitsejõudude Peastaabi loal. Loa saab Narva mnt. 8.

"Revalia" on mõeldud kasutamiseks väiksemateks vedudeks. Selle ostis varustusosakond."

Madli Vitismann

INREKO avas ja jätkas



Pererahvas ootab külalisi: Enn Rohula tuleb vastu.

27. juulil kutsus INREKO külalisi. Järjekordselt oli põhjust rõõmustada ettevalmistustööde lõpetamise puhul ning edaspidist edu loota.

Kõigepealt avati oma **teeninduskeskus Linnahallis**. See koht, kus varemalt üks Linnahalli kassadest oli, on nüüd ümber korraldatud vastavalt laevaliini vajadustele. Teenistusvalmis kassaneiu ootasid esimesi kliente ning samast võis ka infomaterjale kaasa saada. INREKO paistab olevat valmis piletid nii kättesaadavaks tegema kui vähegi võimalik: Tallinnas on piletid müügil oma firma kassades Merevaksalis, Linnahallis ja ka Mustamäel, lisaks on üles loetud 21 agendi pealinnas ja 23 mujal Eestis, näiteks ka Kehtnas ja Jõgeval. Kuna kohaletulnuist erilist piletiosmissoovi ei õhkunud, jagas peadirektor **Enn Rohula** teavet uue laeva "**LAURA**" kohta, mis esimest päeva liinil oli. Ehitatud Feodosia tehases, mis varem laevaremonditehase nime kandis, nüüd on tootmiskondis "**More**". Hr. Rohula sõnustis on see hästivarustatud tehase, kus kasutatakse nüüdisaegset tehnoloogiat. Kahe "**Mercedes**"-mootoriga (võimsus 3 1950 Kw) "**Laura**" Tallinna-tulek oli veninud lisa-



Kapten Gennadi Firsov roolikambris.

katsetuste tõttu — see on esimene reisilaev, mille tiibadel kasutati titaani. Varem oli seda tehnoloogiat kasutatud vaid sõjalaevadel. Ja tehase sõjaka iseloomu tõttu on omanikul "**Lauraga**" veel tööd teha küll: siseviimistlus tahab kohendamist, sõjaväetoodangult kiiresti ümber kujuneda pole lihtne. Aga et tulemas on veel kaks laeva, selgus siis,

kui sai huvi tuntud nime vastu. "**Laura**" sobivat hästi "**Liisaga**", selgitati valikut.

Laeva hinna küsimise peale selgitas Enn Rohula sõbralikult: "Maksime 5,6 miljonit dollarit. Mul pole põhjust hinda varjata: tehase püüab oma toodangut välja müüa ja näitusekataloogidest leiaksite hinna ikka üles." (Nojah. Teadmine, et laevahindu võib teada saada mitte ainult näituse-, vaid ka spetsiaalsete firmade müügikataloogidest nagu autodelgi, vist päris laialt levinud pole.)

Kogemaks uue laeva meresõidumadusi, kutsuti reisi Helsingisse kaasa tegema. "Tellisime VIP-reisi ikka tuult ka. Vahemere 6-meetrises laines näitas "**Laura**" end tubli meresõitjana," kommenteeris hr. Rohula.

Kui nooruslik ja rõõmsameelne pererahvas oli külalised laeva saanud, lahkus laev Linnahalli kai äärest ja juba üsna pea tõusis ka tiibadele. Juhtimine oli kapten **Gennadi Firsovi** käes. Kas see ikka toimub sillalt või hoopis lennukikabiinist, oli raske öelda nii uudistajal kui meremeestelgi. Navigatsioonivahendid on kõik tasemel, mehed olid ise tellimise ning paigaldamise juures olnud. "Töötin-gimused on head," kinnitas kapten, kes Batumis ja Leningradis meresõidukunsti õppinud ja 10 aastat kaptenina sõitnud. Enne "**Laurale**" tulekut töötas "**Jaaniikal**". "Teel olles saime laeva kõik vead ja head selgeks. Kodusadamasse jõudmiseks sõitsime läbi 5270 miili. Mõnikord oli probleeme laine-ga. 1-2-tunniste reise jaoks peaks see laev ren-



Nedly Kramer valab šampanja välja.

taabel olema, pikemate kohta on raske midagi öelda," arvas kapten.

Esimesel Helsingi-reisil oli peal 185 reisijat. Võiks võtta kuni 222. Tunni ja paarikümne minutiga ollakse üle Soome lahe. "Nii lühike ei saa ometi üks õige meresõit olla," arvas nii mõnigi meresõiduga sina-peal olija. See oli muidugi põhjustatud hoopis sellest, et seltskond end mõnusalt tundis. Isegi Mati Nuude laul jäi mõnel kuulmata. See-eest oli ütle mata kena näha-kuulda, kui väga "**Inreko**" oma pere rõõmustas selle üle, et lõpuks ometi saab sadamaehituse käima ja jälle on võimalik midagi ära teha.

On kirjutatud sellest, et meremehed naistest lugu peavad. Näiteks panevad laevadele naisteni-mesid. "**Inreko**" pidas külaliste naispoolt meeles otse südantvõitvalt: tagasiteel "**Corbierelt**" lahku-jale ulatas **Nedly Kramer** lillekimbu. Mina küll ei usu, et samal põhimõttel kui selles vanas lendlause-s "**Külalised on meeldivad, kui nad tulevad ja kui nad lahkuvad**" mõeldakse.

Reet Naber

P.S. Pidupäev on pidupäev ja elu on elu. Rahvus-likud laeva- ja lennukompaniid teavitavad oma reisijaid tavapärastel kõigepealt riigikeeles, siis rahvusvahelistes. Sedasama võiksid ikka ka meie omad. 3. septembril tuli "**Laura**" Helsingist. Pöör-dumine reisijate poole oli ainult soome- ja ingliskeelne, kusjuures kellaja teatamisel tuli neis ka-hes keeles poole tunni vahe sisse. Isegi kui reisi-jate seas oleks vaid üks eestlane (seekord oli neid küll rohkem), tuleks alustada eestikeelse teabega. Nädal varem "**Liisal**" selle vastu ei eksitud.

R. N.

"Päästa Läänemeri"



2. augustist jätkasid oma Soomes alustatud kampaaniat "**Päästa Läänemeri**" *Eesti Roheline Liikumine* ja Soome rootsi keskkonnakaitseorganisatsioon "**Natur och Miljö**". Eesmärgiks oli tutvustada ainult Läänemerele omast veealust elu ning selle kaudu rõhutada vajadust kaitsta merekeskkonda. Seekordne mobiilne info oli mõeldud viimiseks inimestele lähemale, sinna, kus nad töötavad või elavad. Tallinlastele siis 3. augustil Linnahalli kaile ning 4. augustil Piritale.

Soome ja Eesti keskkonnakaitseaktivistide karavan oli toonud kohale asjakohase näituse, hulgaliselt infomaterjale mitmes keeles (sh. ka vene keeles), olid akvaariumid, mikroskoobid, maketid, mille vastu oli suur huvi. Ringi askeldas palju noori inimesi, kes "**Natur och Miljö**" peasekretäri **Ulrica Cronströmi** sõnul enamasti vabatahtlikud abilised olivat. Soome üldsus ja organisatsioonid on mures Läänemere, eriti Soome lahe seisundi pärast. Nii otsitakse võimalusi olukorra parandamiseks kaasa aidata. Kõige olulisem olevat teadvustada tõsiasi, et iga inimene on vastutav ümbritseva keskkonna eest, seda nii töökohal kui ka kodus. Hull on juba see, kui üks liitergi naftat vette lasta. Või toidujäätmeid üle parda loopida. Öresundis on "tänu" elavale liiklusele merepõhja ladestunud pea meetrikõrgune õllepurkide kiht. Kuidas see merepõhja loodusele mõjub, oskas bioloogist peasekretär värvikalt kirjeldada.

Tallinna Rohelise Liikumise aseesimehe, Läänemerebüroo direktori **Valdur Lahtvee** sõnul oli toimuv eelmisel aastal alustatud infokampaania jätk. "Kui mullu suvel alustati Hiiumaalt ning jõuti välja Kaliningradini, siis tänavune algus tehti 1. juulil Soomes. Porvoost tuldi Eestisse. Oskusliku lobby-tööga rahvusvahelistes organisatsioonides on nii mõnigi probleem saanud suurema kõlajõu ja leidnud kiirema lahenduse. "Puhta Läänemere Ühendus" (*Coalition Clean Baltic*), mis on loodud valit-susväliste organisatsioonide vahelise koostöö edendamiseks, on välja töötanud tegevuskava Läänemere piirkonna keskkonna- ja looduskaitseks. Praegu on kõige olulisem **ÖKO HARIDUSE** andmine. Maailmapanga esindajad on teinud rohelistele ettepaneku hakata selle tegevuse liidriteks — loomulikult toob see palju tööd juurde, kuid ära tuleb see teha. Koostöös teiste organisatsioonidega on rohelistel õnnestunud alustada väikejõgede suute puhastamist Hiiumaal, Pärnu Merebioloogia laboratoorium on saanud kõrgekvaliteedilist tehnoloogilist abi.

Infohulgast võib leida ettepanekuid kalakasvatuse väljaarendamise ning Läänemere loodusliku lõhe säilitamise kohta, on ettepanek transpordi negatiivse mõju minimeerimiseks suurendada vähemreostavate transpordiliikide, s.t. raudtee- ja meretranspordi kasutamist.

Roheline Liikumine on korraldanud aktsioone ka koostöös "**Greenpeace'ga**". Meil need erilist tähelepanu äratanud ei ole. Juunikuus oli Stockholmi kesklinnas, Skeppsbro, tähelepanuväärne suur hulk mootorratastel politseinikke — "**Greenpeace'i**" laev "**Moby Dick**" oli sadamas, kohalikud võimud valmistusid demonstratsiooni ära või vaos hoidma.

Reet Naber



Rohelised linnahalli kail propagandat teemas.

"Suur Tõll" Kotka merepäevadel



Juulikuus Kotka merepäevadel eksponeeritud "Suure Tõllu" tagasisaabusel korraldas Meremuuseum sel oma ajaloolisel aurulaeval pressikonverentsi.

Muuseumi direktori **Ants Pärna** ja laeva kapteni **Olaf Vaarmaa** jutust selgus järgmist. Et 1914. aastal ehitatud "Suur Tõll" on pärast 1988. aastal Vene kroonu käest lõpuks kätte saamist kogu aeg võimalikest külastajaist eemal, Koplis kai ääres paigal seisnud, oli aluse Kotkas näitamine väga vajalik. Laeva masinad on konserveeritud, osa katlaid kõlblikud; ise muidugi ei liigu. Kotka merepäevade korralduskomitee saatis oma kulu pukseri, mis laeva nii sinna kui tagasi vedas ning maksis seal ka sadamamaksud. Ainult seetõttu oligi külastajaik võimalik, sest meil raha poleks selleks muidugi olnud. Sinna mindi 28 tundi, tagasi 36.

Kaptenihärra sõnul leidis vastalisi, kelle arvates Kotkasse minek küllalt halvast seisusest laevaga oluks vaid enese häbistamine, ainult Tallinna Sadama peadirektor Peeter Palu oli see mees, kes toetas. Ehkki viimase veebruaris lubatud rahasadama pearaamatupidaja kuidagi kätte pole tahtnud anda. Kotkasse minekut olevat nelja hullu mehe projektiks hakatud nimetama. Need neli on merepäevade korraldaja ja sealse sadama juht ning meie meremuuseumi direktor ja "Tõllu" kapten. Kes asja ka teoks tegid. Ja tulemus?

Hr. Vaarmaa: "Olime terve Soome, mitte ainult Kotka merepäevade naelaks." (Hr. Pärna: "Meid võeti kui aukülalisi.") Laeva külastas üle 3000 inimese, meie kai oli pidevalt tähelepanu keskpunktis. Kõrged ametiisikud olid meil vastas ja tegid visiite, ise korraldasime vastuvõtu 50 inimesele, ehkki tahtjaid oleks rohkem olnud. Kotka linnapea kutsus kohal olnud Tallinna linnapeagi meie laeva vaatama... Pardal käisid Helsingi, Kotka ja Rootsi telemehed; *Radio Maf-fia* oli meil terve päeva võõris. Soomlased tunnistasid, et nende "Tarmo", mille restaureerimine maksis 10 miljonit Soome marka, on surnud, ehkki klantsitud. Aga "Suur Tõll" on elus, tema juures on tunda hõõhna: tal on meeskond ja oma klubi. See kõlab nagu enesekiitus, aga nagu öeldakse, laulust sõnu välja ei viska.

Kapten ütles, et nii ära reostatud laeva, kui "Tõll" sõjaväe käest kättesaamisel oli, polnud tema enne kohanud, ehkki on näinud mahakantud ja isegi äraupunud laeva. Esialgseks restaureerimiseks arvestati 3 miljonit rubla — rohkem kui 400 tuhat ei saadudki. Selle eest tehti terastekk korda. Väikesed summad tulid ka

sponsoritelt autobussikon-disest, teedevalitsusest ja ühiskondlikelt liiklusinspektoritelt.

Kahe kuu jooksul enne Kotkasse minekut tehti hr. Pärna sõnul kogu valge aja tööd. Üksi kilo värvi maksab 75 krooni, aga värvida oli vähemalt 1200 m². Sel aastal pole üldse raha antud. Mindi koguni selle peale välja, et telliti töid, mille tasumiseks veel raha polnud. Õnneks lubas "Tallinna Sadam" 150 tuhande kr. eest arveid kinni maksta.

Olaf Vaarmaa: "Tegi südame soojaks ja selle nimel tasus töötada, et mängu tulid väikesed" sponsorid, kes selle eest reklaami ega midagi ei tahtnud." Hr. Kanteri pukserifirma andis palutud ühe tonni diiselkütuse asemel viis ja vaadi oli lisaks ning tasus ka tankerikulud. Et laeva polnud seitse aastat dokitud, oli vaja laevapõhi üle vaadata. "Nescosub" tegi selle töö ära, mille tund maksab muuseumis meeleitud dollareid. Needivõõd vaadati üle, puhastati ja leiti, et värvi all on haljas metall! 25-aastased laevad kantakse maha, aga "Tõll" saab kohe 80 aastat vanaks...

Mereinspektorid tulid pühapäeva õhtul laeva ülevaatamiseks tasuta välja — inspektori tund maksab 80 dollarit. "Eesti Merelaevanduses", kellega alati hästi läbi on saadud, olid vajalikul hetkel kõik suured mehed ära, aga väikesed ei tahtnud hästi otsustada. Julge mees tehnikametis siiski leidis, ja nii saadi akumulaatorid. "Georg Otsalt" tulid kohvitassid ja Eesti Pukserikompanii viis laeva tasuta välja. Aga Kultuuriministerium unustas lubatud toiduraha 5000 krooni andmata, ministri lubadus ei realiseerunud väikesemate vendade tegudes. Joogid tulid Saku ja Tartu õlletehaselt ning Saaremaa "Varmalt."

"Aga igavesti entusiasmiga kaugele ei jõua, nüüd oleme piiri peal," ütles kapten. "Linnahalli kai äärde jõudnult tundsi meid kohe, et nüüd oleme kodus. Tunni aja pärast öeldi, et see koht tuleb ameerika reisijatega itaallasele vabaks teha. Pukserite eest nõutakse tasu dollarites: andke garantiikiri. Hommikul kell 7 olin sunnitud reidile minema, side lõppes. Pukserimehed ütlesid: kui sa reidile jääd Linnahalli juurde korrasatavat kaikohta ootama ja me nüüd ära läheme, siis reidile sa jäädk: kas tead, mis pukseri uus tulek maksab... Ei süüa ega sidet, hüppa üle parda ja uju kaldale... Kopli sadama kapteni asetäitja laskis lootsil meid ära tuua. Ja siin me nüüd uuesti vanas kohas oleme.

See talv võib laevale olla katastroofiline: ainus soojusisolatsioon oli 7-sentimeetrine puittekk, mis oli mädanenud ja sai ära võetud. Seni

ikka kütsime, aga olid ju soojad talved. Miinustemperatuuriga lendavad laeva unikaalsed torud kus kurat."

Probleeme on veelgi. Ka Kopli sadamas on "Suurel Tõllul" üksikuid külastajaid ja grupe vastu võetud, aga sinna siiski kedagi väga ei kutsuta. Ning ega tuldakski. Kui tõesti Linnahalli juurde saadakse, on hoopis teine asi — planeering näeb ette, et Arigna reisijad, muudest jalutajatest rääkimata, hakavad vanast jäälohkujast mööda käima. Iseasi, kuipal-

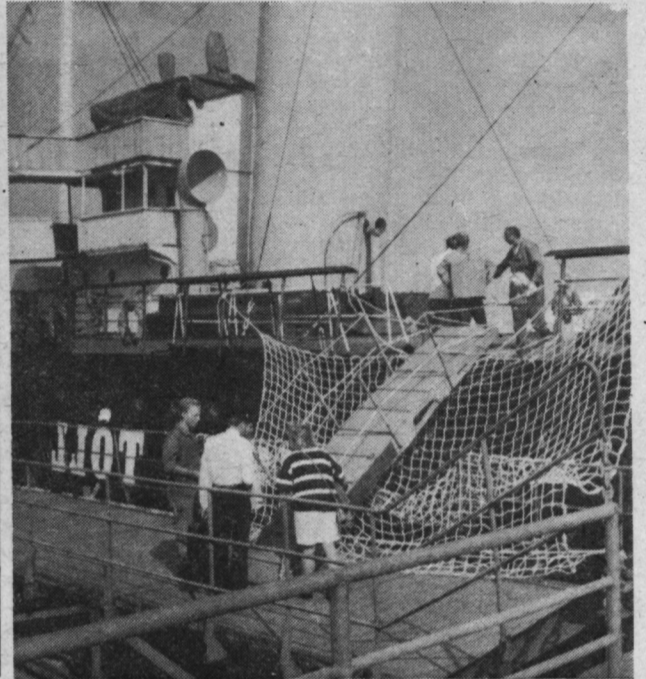
ju sadamamaksu tahtma hakatakse — praegu Koplis ei võta hr. Palu sentigi. Ja üldse ei saa kodus selle laeva peale külastajaid lasta, ilma et iga nurga peal valvur seisaks — liialt palju on seal mitmes mõttes väärtuslikku kraami, ütles muuseumi direktor.

Ega 6-meetrise süvise ja 5000-tonnise massiga laeva jaoks üldse väga palju võimalikke seisukohti olegi. "Suurte sadamate kaide äärde meid keegi ei palu," ütles Ants Pärna. Võimalused ongi

siis praegune nurgatagune, Miinisadam ja kaiäärne Linnahalli juures.

Viimase variandi reaalseks kujunemise loost kõneles **Sulev Roosmaa**, Linnasadama peainsener ja, nagu ta ise ütles, selle laeva patrioot.

"Neli aastat tagasi tegime Tallinna linna juhtkonnale selgeks, et Eesti merelise inseneritehnika ajaloolised näited peavad olema eksponeeritud kui ajaloolise merelina peamised objektid — linna keskel. Hr. Lumi andis 135 000 rubla, tehti spet-



Ilus, kuigi poolik. Pakuks tallinlastelegi huvi.

Soome ajalehed "Suure Tõllu" visiidist

"Helsingin Sanomat" alapealkirjastas oma 29. juuli artikli nii: "Aurulaevad on neli päeva kestvate Kotka Merepäevade aukülalised, peaosas Eesti "murta-javanhus". Põhiideena nimetatakse aurulaevadele suurema tähelepanu pööramist ja seda, et kolmapäeva varahommikul saab muuseumijäälõhkuja "Tarmo" kõrvale tema Eesti ametivend "Suur Tõll".

"Kymen Sanomat" kirjutas "Suure Tõllu" saabumisest juba 27. juulil. "Pukseril "Tekla" oli kavatsus minna Tallinna juba pühapäeval, kuid tugeva tuule tõttu lükati väljasõit edasi. "Tekla" väljub kohe, kui ilm lubab."

Kirjutati laeva ajaloo, ka "Väinämöise" nime all olnud ajast, üleandmisest Nõukogude Liidule. "Eesti Meremuuseum siiski ei unustanud laeva. Kui Leningradist saadi teada, et alus tahetakse hävitada, alustati tegutsemist, et laeva Tallinna tagasi saada. See õnnestus 1988. aastal."

Pikem jutt on 28. juuli lehes. "Suur Tõll" on merepäevade tõmbenumber. Kirjeldatakse ka pukseerimise käiku Usko Terävisse järgi: "Lõunatuule tõttu tuli püsida ranniku varjus ja seejärel idapool pöörata Kotka peale. Kiirus oli ligi 4 sõlme ja "Suur Tõll" keniskles meie ahtris". Kahetsusega märgitakse, et külaliste arv jäi väikeseks. Soome (Saima) siselaevastik oli tänu Viiburi 700. juubeli pidustuste venimisele eemale jäänud.

29. juulil avaldas "Kymen Sanomat" reportaaži juba saabunud "Suurel Tõllul". Paljukogunenud laevast ja temaga kaasasolnud isikutest on juttu nii mineviku- kui ka tuleviku vormis. Eriisil tähelepanu on äratanud noormeeste viirko-hendamistöö.

"Tähtivieras" sai tõeliseks huviobjektiks.

Lehti luges Reet Naber



Uut ajutist, pildist vasakule jäävat lahendust kaaluvad kapten Olaf Vaarmaa, Udo Ulmand Tallinna Transpordiametist ja vesiehitaja Sulev Roosmaa.

siaalne projekt allveelaeva "Lembit", jäälohkuja "Suur Tõll" ja purjelaeva "Vega" paigutamiseks. Nüüd on olemas väga korrektne, kõigi insenerandmete ja heade joonistega 19-kõiteline projekt, mille dominandiks on Meremuuseumi laevade esitamine Tallinna linna ajaloolisel foonil. Et Linnahalli juurde planeeritud madala basseini asemele teha "Tõllu" jaoks 6,5 m sügavune basseini, tuli ühe väga imelise riista, Austria spetsiaalse süvendajaga välja tõsta 180 000 kantmeetrit raketitehase poolt merre loobitud rasket betooni. Töö läks siis maksma 400 000 rubla; nüüd kuluks 2,7 miljonit krooni. Kolme ja poole aasta jooksul, mil valmistasime laevade jaoks kohta, õnnestus linna kassast välja võidelda 4,5 miljonit rubla. Üks firma on andnud 70 000 krooni; teie äraolekul saime veel 100 000 krooni.

Nii et "Tõllu" jaoks on Linnasadamasse sees juba mitu miljonit krooni; see ületab mitmekordselt Pirita sadama maksumuse. Omaaegne linnapea Harri Lumi ja Ivar Kallion Eesti Inseneride Ühingu andnud olulise panuse, et ajaloolised laevad saaksid eksponeeritud. Nüüd on tulekul need insenerid, kes said "Aurora" paigutamise eest leitudustunnistuse. Nad uurivad "Lembitu" kaldale tõstmise võimalusi."

Hr. Levald Inseneride Liidust tutvustas Eesti Tehnikamuuseumi loomise kava, kus meretehnikal peaks olema oluline osa. Kogu kompleks paikneks Miinisadamasse; vesilennukite angaarid, mis ka ise kujutavad endast olulist mälestusmärki, oleksid samuti ekspositsioonipaigaks.

Mari Vamba

Kui me selle laeva ära peidame...

Meremuuseumi teadur Urmas Dresen tegi "Suure Tõllu" Kotka-reisi kaasa. Palusime tal "Tõllu"-probleemataitka üle laiemalt arutleda.

Ma ei pooldanud algul eriti laeva Kotka merepäevadele viimist. Aga takkajärgi võib öelda, et see oli vast siiski otstarbekas. Laev on Eestise tulekust saadik olnud külastajatele suletud, Kotkas tegime esimest korda lahti. See tõi välja asju, mida saab siin "Tõllu" publikule avamisest arvestada. Laevale ja laevaperele oli kasulik ennast tuulutada.

Enne minekut sai laeva juures vaieldamatult midagi ka ära tehtud, ehkki kiirkorras ja mõni asi ka ülepeakaela. Uht-teist sai siiski liikuma. Sõit mõjus ühesõnaga stiimulina. Peale muu said noored poisid "Suure Tõllu" meeskonnast ka natuke Soomet näha: on siiski väike vahe, kas jalutada Paljassaa-rel ringi või Kotka merepäevadel. On sul raha või mitte, aga ikkagi väike vaheldus.

Sõidu kurvem pool on, et paljud asjad jäid ikkagi teemata. Näiteks kaptenisild, ehkki materjal oli olemas, ja ka raha oleks olnud. Silla oleks korda saanud, kui oleks natuke varem alustanud ja õiged mehed tegemas olnud. AS Vinkel ei olnud päris oma ülesannete kõrgusel. Lõhuti liiga pikalt, ilma et midagi oleks saanud ehitama hakata. Nii et see asi läks täiesti nihu. Laeva üldkujule oleks palju juurde andnud, kui kaptenisild väliselt enam-vähemgi oleks olnud taastatud. Aga seegi suur asi, et kõik too vana risu, mis sinna 50.-60. aastatel ehitati, sai gaasiga maha lõigatud. Seda küllalt kallist tööd jäi veelgi teha, aga praegu vähemalt enam nii väga silma ei riiva. See küll riivab, et kaptenisild on kaetud paksu, osaliselt maha pudenenud värvikorrage. See on tüüpiline slaavilise laeva hooldamine, et ei ole viitsitud puitu lakkida, vaid värv peale tõmmatud. Mida seal ongi korduvalt tehtud. All on originaalpuu, ka originaallakki

paistab. Silla puhul tuleb kõne alla just restaureerimine. See, mis alles, tuleb säilitada.

Natuke negatiivselt üllatas mind ja teisigi see, et mõned laeva mehhanismid, mis oleksid võinud töötada korralikult, seda ometi ei teinud. Ma saan aru, majanduslikult oli raske. Oigal ajal ei saanud diislile akusid, diisel küll töötas, aga võttis liiga palju õli, sest õliringad olid läbi. Ja 220-voldist voolu ei saanud. Seetõttu ei töötanud ülesõidu ajal tualetid, kuhu enne oli kõvasti raha magama pandud, ligi 60 tuhat. Sõidu ajal sai neid kasutada ainult ämbriga, sest pump, mis sinna pidi vett ette andma, töötas ainult 220 voldiga. Ja see selgus viimasel tunnil enne ärasõitu, kui kaldavoolu kaabel maha võeti. Muidugi ei töötanud siis ka külmutuskapid köögis.

Kui liiga palju kai ääres seista, lähivad masinad rooste ja inimesed kah. Sellele voolu küsimusele lihtsalt ei mõeldud. Aga üle ei veetud ju mingisugust parsat, kus kaks vahimeest peal, vaid 24 inimest edasi-tagasi. Ega ei tea, kuidas pumpadesüsteemgi töötanud oleks. Selle peale ei taha mitte eriti mõeldagi. Ka ankrupeli oleks võinud tõenäoliselt korda saada.

Võib-olla seal "Tõllu" peal läheb vahel auru natuke vale asja peale.

Mitu tööd oleks saanud ära teha, kui neile oleks varem mõeldud. See ei sõltu niivõrd suurtest kapitalimahutustest, see on üks teine asi.

Meeskonna nooremast osast jäi hea mulje. Aga üks meeskonna määrab ära palgatase. Ei ütleks, et "Tõllul" see kõige parem kaader peal oleks. Mehed on küllalt tihti vahetunud. Kes lõpuks peale jäid, vägistasisid lööd teha küll, ülesõidu ajal kruntisid veel laevatekki, aga jäan ikkagi selle juurde, et paljutki oleks saanud teha varem. Mõnel vanemal mehel ei ole vist päris õiget ettekujutust laeva korrasolekust, just mehaanikute poole peal. Tegid

ju küll, aga kui eluliselt tähtsad mehhanismid ei tööta, mis see siis on?

Eelmistel aastatel mõjus halvasti muidugi ka perspektiivi puudumine. Seismine seal Koplis muudab ajaloolise laeva imelihtsalt vrakiks. Sellega, et asjad on laokil, lihtsalt harjutakse. Niisugune laev peab olema pidevas tähelepanu orbiidis. Kui ta on meie rahvuslik rikkus, siis sedamoodi tuleb temasse ka suhtuda. Sama suhtumine peab olema nii meeskonnal kui muuseumil. Ja kena oleks, kui ka Eesti riigil.

Paigutamise suhtes ei saagi vist olla teistsugust arvamust, et kui Linnahalli juures on loodud elementaarseidki tingimused, tuleb "Suurt Tõllu" hakata seal eksponeerima. Ja juba praegusel kujul. Ega pole häbiasi demonstreerida laeva, kus ehitustööd on pooleli — niisuguseid näidatakse üle maailma kümneid ja kümneid. Varem või hiljem peab meeskond sellega leppima, et ka külastajate teenindamine on väga tähtis ning et sellest sõltub suurel määral taastamistööde edenemine. Ja tuleneb avalik arvamus. Vilksamisi ilmumine uudiste suures tulvas ei aita — kaob teiste vahele lihtsalt ära. Suur hulk rahvast ongi "Tõllu" olemasolu tegelikult unustanud. Peab pidevalt kasvõi pinnuks silmas olema. Kui me selle laeva ära peidame, teeme talle karuteene, see on "Tõllu" häving. Mingeid väga mõjuvaid põhjusi, miks ta seal praeguses sopis peaks seisma, ikkagi ei ole. Iseasi, kas ta alaliseks Linnahalli kai äärde peaks jääma. Võimalik on ka välja ehitada koht Miinisadamasse või paigutada hoopis peale süvendamist sadamatehaste basseini. Aga see on tulevikumuusika.

Too tulekupäeva ajutine lahendus oleks olnud põhimõtteliselt teostatav. Aga natuke peab kaptenist ka aru saama, kes ei tahtnud riskida ja valis tagasimineku Koplisse. Ent võimalik see variant oli. Meil oli läbi räägitud, et öösel reidil oleksime



Vaade linnahalli trepilt. Paremale, paralleelselt kaldaga, kujutlege "Suur Tõll".

muuseumi uurimislaevaga "Mare" "Tõllul" kogu aeg poordis seisnud. Nii oleks ka proviandi küsimus saanud lahendatud. Raadioside oleks samuti saanud — saatjad olid olemas, ainult et muuseumis laadimisil. Ja neid ei viidud pardale, sest enne oli variant, et pukserid paigutavad Kotkast tagasi jõudnud ja Linnahalli juurde sildunud "Tõllu" sealsamas õhtul ümber "Kloogaranna" koha peale. Kuid lubatud pukserid ei ilmunud ei õhtul ega terve öö läbi, tulid alles varahommikul. Aga siis oli juba liiga kiire — reisilaev "Tõllu" senise seismise koha peale tulemas, ja õhkkond närviline. Nii valiti kergem tee, tagasi Koplisse, aga võib-olla oli see tol hetkel õigem, tont seda teab.

Seda tänapäeval loota ei ole, et "Suur Tõll" saab minna kai äärde, kus kõik on viimase jupini ette valmistatud. Elu paraku on selline, et mõnda asja tuleb käigult teha, otsustada ja natuke ka riskida, natuke pisikest jõupoliitikatki kasutada. Muidu jäädk ära veetava seisusse.

Arvan, et kogu selle paigutamise-loo juures oli ka peataolekut. Mõnda asja oleks saanud rahulikumalt teha, emotsioonid kasvasid liiga üle pea, isiklikud meeldivused ja mittemeeldivusedki hakkasid mängima. Aga takkajärgi arutada, kes kellele mida ütles, pole absoluutselt mõtet. Tuleb uuesti üritada. Nii või teisiti on

see ühisettevõtmine, ja võita on pagana palju. Mitte ainult Meremuuseumil ja Linnahalli sadamal, vaid kogu Tallinnal.

Ning laeva enda juures on lähemal aastal jõukohane päris palju ära teha. Ka meie kasinate ressursidega saab kaptenisilla lähitulevikus väliselt korda panna. Ilma tehnilise sisustusest. Kust seda võtta, ei kujuta esialgu ette. Täiesti reaalne on ka vana reelingu taastamine ja võõri ajaloolise kuju taastamine. Need on ülimalt reaalsed asjad, mida on võimalik kohe päris ruttu teha.

Sugugi üle mõistuse ei ole ka meeskonnale korralike pesemis- ja tualetivõimaluste loomine. Mis seni tehtud, jääb kogu meeskonna jaoks nimelt väheks. Ajalooliselt olid meeskonna pesemisruumid ees võõris. Ja on veel palju tehnilisi asju, mida annab korda panna.

Puittekist ei julge selle aastanumbri sees unistada. Aga Eestimaal ikka puitu on, ka see ei ole ületamatu asi. Tähtis on kvaliteet, see peab olema korralikult, lõplikult ära kuivanud ja korralikult töödeldud mänd, nn. hüdroupit. Ning sellegi iga on vaid paar-kolmkümmend aastat, siis tuleb uuesti jupiti vahetama hakata. Ideaalne oleks muidugi tikapuu. Aga et see on väga kalline, siis tänapäeval pannakse oregoni mändi — see on meie omast märksa vastupidavam. Ent see mänd on meist paganama kaugel...

Kirjutas üles
Mari Vamba

Võhiku vaatlusi

Eeltoodule sobiks lisada mõned muljed "Suure Tõllu" Kotkast saabumise järgsest ööpäevast. Ainult muljed, järeldused jäägu asjaosaliste ja asjatundjate teha.

Eelteate kohaselt pidi Kotkast tagasi jõutama 3. augusti hommikul. Kella seitsmeks oli palutud Vana Kalasadama pukser valmis panna, et aidata linnahalli juurde silduda. Kell 10.30 anti ärakell: jäämurdja siirduvat Koplisse. Pool tundi hiljem lahkus laeva juurest lootsikaa-

ter. Raadio teel täpsustusi pärida ei saanud, sest "Suure Tõllu" ainuke sidevahend paistis olevat käed ruuporina kokku panna ja hõigata.

Kopli sadamas värviti samal ajal tõstukilt "Koralli" merepoolset külge, sedasama, mis seni "Suure Tõllu" varjus oli. Suuri kollaseid korstnaid ei paistnud aga kuskilt. Selgus, et oli tellitud teine loots ja sildutud ikkagi linnahalli põhjakai äärde.

Vaatepilt oli mõjus. Värskest värvitud laev ahvatles kohe uudista-

jaid. Seda enam, et samas kail oli keskkonnakaitsenäitus, käidi küsimas nii eesti kui ka mitmes võõrkeeles.

Ent saabunute habetunud (36 tundi elektrivooluta) ja magamata (lainetus) näod olid murelikud. Kapteni kajutis peeti nõu. Ühel pool lauda kapten ja reeder, teisel pool Tallinna Linnasadama esindajad. Õhk tundus elektrit täis olevat. Üle laua lendas vastastikuseid südistusi.

Tore koht, mis huvilisi ligi tõmbas, oli vaba üksnes selsamal päeval. Järgmisel hommikul kell 8 pidi

vastavalt lepingule selle kaikota saama suvel kord nädalas Tallinna külastav merematkelaev. Paberile joonistati skeeme sildumiseks kõrvalkai äärde ja vaieldi võimalike/võimatute variantide üle. Kuni kapten mütsi pähe pani ja vaidlejad toda kaid oma silmaga vaatama kutsus. Teatas, et kolm metallvaia, millest pidavat piisama, ei pea siiski kinni nii suurt ja rasket laeva. Ning rahvusliku rikkusega ei maksa riskida.

Sealsamas küpses uus idee: paigutada ümber ujuvkai ja Aegna-laeva sildumiskoht, nii saaks "Suur

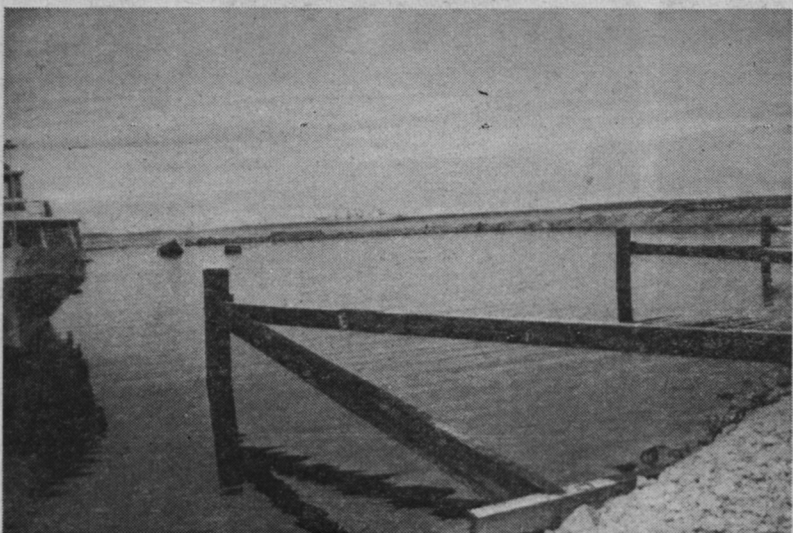
Tõll" varjulise koha. Selle variandi juures lepitigi kokku, telliti õhtul kella kaheksaks pukserid ja mindi kell 18.30 laiali. Püsikali valimine pidavat nõudma veel mõnevõrra raha ja mõnevõrra aega. Hea tahtmise juures arvati kuluvat kaks päeva, kõige rohkem nädal.

Järgmisel hommikul oli "Suur Tõll" Koplis vanal kohal tagasi. Õhtuks tellitud pukserid üks ei saanud tulla, teine öeldi ära ja jäädi hommikut ootama. Aga hommikul kella kaheksaks pidi kai teadagi vaba olema. Nii kutsutigi hommikul pukserid kohale ja jõuti "Suur Tõll" eest ära vedada vaevalt pool tundi enne "Renaissance'i" saabumist.

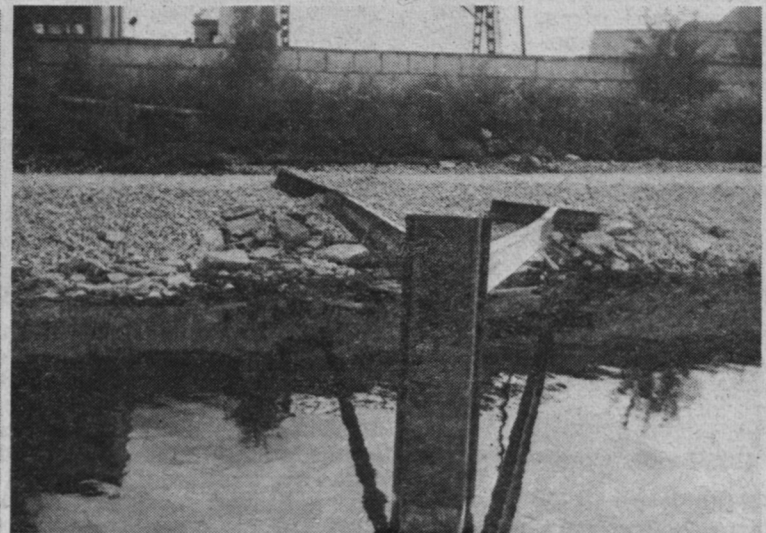
Linnasadama pakkus jäämurdjale võimalust jääda päevaks reidile ning õhtul pärast "Renaissance'i" lahkumist silduda samale kohale, ent kapten keeldus. Ankruta, raadiota ja nende meesteta, kes hommikul õigeaks ajaks kohale ei jõudnud, pidas ta reidil viibimist riskantseks.

Tallinlased ja arvukad turistid said "Suurt Tõllu" lähedalt näha vaid ühel päeval. Linnasadama sai pukserifirmalt "PKL" kopsaka arve. Püsikali polnud valmis veel septembri keskelgi. Ja oluski see valmis, pole teada, kel leiduks veel raha, et "Suur Tõll" Koplilt tagasi tuua.

Vaadatud ja pildistanud
saabumispäeval
ja enne lehenumbri ilmumist
Madli Vitismann



Vaade veidi lähemalt. Septembri keskel on töö veel väga pooleli.



Päränd



Prangli

Augustikuu lõpp on meremeestele kurva alatooniga. 1941. a. Tallinnast lahkumine oli massiliste kaotuste algus. Hukkunute mälestust on elavad hoidnud. Tänavu 21. augustil sõitsid Pranglisse a/l "Eestiranna" hukkumist meenutama Viimsi Muinsuskaitseeltsi, "Suure Tõllu" klubi ja Meremuuseumi esindajad. Initsiaatoriks kunagi Pranglis töötanud Saaremaa mees **Kalju Sepp**. Leppneeme kalapaadid viisid seltskonna saarele ja töid tagasi.

A/l "Eestirand" oli Eesti suuremaid laevu. 1930. aastate lõpul oli ta OÜ "Kalandus" heeringapüügiekspeditsioonide emalaevaks, 1941. aastal võeti nagu enamik teisi Eesti laevu Tallinna evakueerivasse konvoisse. Augustis laaditi laevale Tallinna sadamas mitmesugust vara, 21./22. augusti õel hakati Kadrioru staadionile koondatud mobiliseeritud kolonnid sadamasse viima. "Eestirand" polnud kuigi raskelt laadungis ning 22. augusti päevaks oli laev tihedasti mehi täis tuubitud. 23. augusti hommikul, kui laevale oli toodud lisaks 34 reservohvitseri, anti otsus. Reidil seepool allveelaevatõket jäädi ülejäänud laevu ootama. Kella 10 paiku lahkus 17-laevane konvoi reidilt. Esimesed plahvatused kostsid juba varsti pärast liikumishakkamist, esimesed ohvrid olid peale sakslaste pommirünnakut Keri saare lähedal kell 15.15. Ruumis lõhkenud pomm paiskas rususid inimeste



Pranglile sobiv sõiduriist — auto "00-01 PRA".

peale, hukkus ka neid, kes olid tekile pääsenud ja end merrehüppamisega päästa püüdsid. Kapten Boris Nelke, Käsmu merekooli lõpetanud mees, käskis masinad seisata, kuigi politruk nõudis konvoile järgnemist. Pärast järjekordset lennukirünnakut võeti suund Pranglile, kuhu jõuti kell 20.30. Öösel toimetati maale haavatud ja ka teised. Kokku arvestati ligi 3600 inimest. "Eestiranna" tüüri-mees Lindquist ja kalatööstur Malahhov organiseerisid haavatute maaletoomist, selleks andsid kohalikud oma kaluripaadid. Surmasaanud maeti vanakabeli neemele ühishauda. Sinna olevat XVI sajandil soome merehädalised kabeli ehitanud tänu täheks pääsemise eest. Samasse jõudsid ka "Eestirannalt" pääsenud.

Kalmistu rajati laeva lähedale liivakaldale. Püstitati neljameetrine puurist, millele paigutati "Eestiranna" päästerõngas tekstiga "Eestirand. 24.08.41." Sinna samasse maeti ka hiljem mere poolt väljauhutud laipu. Laev ise jäi Prangli alla 1946. aastani, mil ta ära pukseeriti ja hiljem vanarauaks lõigati.

Hukkunute mälestust on kohalikud kogu aeg pühaks pidanud, kalmistu on korras hoitud. Paraku teeb aeg oma töö ja aeg-ajalt on parandamist vaja. Kaks kohalikku meest, **Väino Lepmets** ja

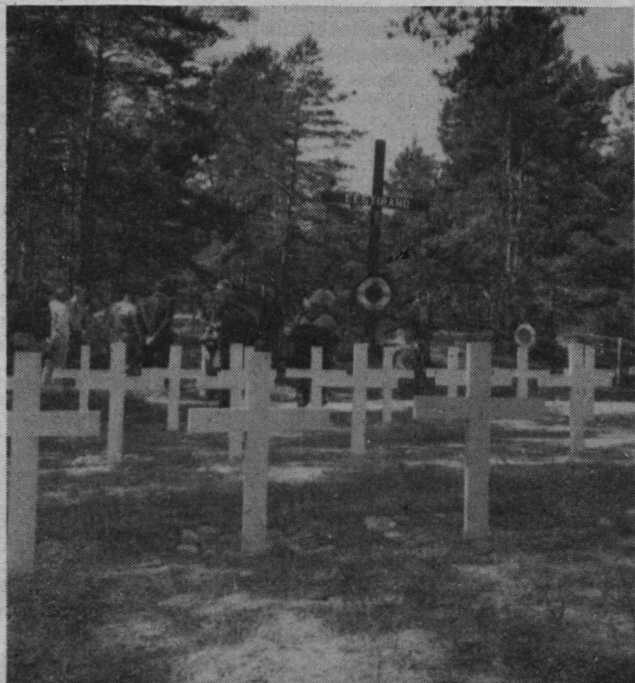
Erich Puuström on ilma igasuguse tasuta kalmistul suure töö ära teinud. Kõik on parandatud, uuendatud, mis vaja, kaasa arvatud suur rist ja originaalne päästerõngas. Kohale tulnud mälestajad lahkunuid, Meremuuseumi direktor **Ants Pärna** jutustas 1941. aasta sündmustest, tunnustussonad sai öeldud saarlastele nende hoole eest. Meeldiv on, et sealsamas on väike stend, mis sõnas ja pildis infot annab.

Saar elab oma igapäevaelu. Kolhoos on kadunud, nüüd majandatakse osaühistut. Sadamas seisib 12 paati, hommikul läks üks Tallinna kala viima.

Vallavalitsuses ajab saare asju **Lembit Tammisaar**, Pranglilt pärit mees, kuigi ise praegu seal ei ela. Ütleb, et üks mure ajab teist taga, kui ühe asja



Risti kõrval on Väino Lepmets ja Erich Puuström.



korda saad, on teine kohe kukil. Praegu on saarel 120 inimese ringis, parematel aegadel olnud kuni 600. Püütakse kala ja kasvatatakse ühtteist põhiliselt enda tarbeks. Suviti on rahvast rohkem. "Isegi ühe soomlase on Lembit leidnud, kes selle venelaste maja ilusti ümber on ehitanud, et seda õõbimiskohana saaks ära kasutada; vaata, kui ilusa koha peal see on," seletavad saarlased. Aga kalasuitsutamiseks polevat luba saadud, sest vesi olevat halb. "Nad võtsid ju proovid otse siit sadamast, siin ta muidugi hea olla ei saa," ollakse natuke

nõutud. Ega kala sellepärast päris suitsutamata jää, oma tarbeks ja külalistele pakkumiseks ikka saab.

Leppneeme sadamas oli postipaati küttepuid laaditud. "See on veel veneaegne seadus, et saare metsast keegi kütet raiuda ei tohi. Kuidas pärast talumaade tagasisaamist läheb, ei tea keegi, aga oma maa peal peaks vist rohkem õigust olema," selgitati.

Veel on Prangli vaatamisväärsuste hulgas kaks toruotsa, mis metsas maa seest välja ulatuvad. Tõmbad tikku ja tuli läheb põlema. "30 aasta eest, Hruštšovi- ajal otsiti siit gaasi. Puuriti sügavale, alguses tuli gaasi päris kõvasti, kõrge leegi löi üles.



Siibri vahelt immitseb gaasi, mis põleb paraja leegiga.

Praeguseni, näe, immitseb, nagu väike gaasipliidi leek." Teises kohas on püütud ava seguga kinni panna, aga sealtki leiab gaas tee välja. Nii see siin metsa vahel juba mitukümmend aastat immitseb, ilma kasuta.

Vaatasime ka tuletorni, õigemini seda, mis neist järele jäänud on. "Saatana sakslased, lõhkusid tuletorni ära, lasid õhku," pahandati vana, 1936.a. ehitatud Lõunatuletorni juures. 1950. aastatel ehitatud tuletorn laguneb ise. Radioaktiivsuse eest hoiatavad sildid on alles, metsaalune on ära visatud vanu akusid täis. Valgustusseadet ei ole. "Vene laev tuli, viis minema."

Prangli kordonihooned on üks vähestest, millel ukseid kinni ja aknaklaasidki ees. Nagis paistis riidepuugi, mis uusi mantliriputajaid ootab. Vald (Viimsi) olevat lubanud raha anda, et katuse korralikult peale saaks ja kooli sinna üle tuua võiks.

Sadamast väljasõidul möödume uuesti tulepaagist, mille kohta 1938. aasta 5. septembril "Teadaanne meremeestele" järgmist ütleb: Nr. 25. Soome laht. Uus tulepaak.

Prangli kalasadama läänepoolse muuli välisotsale — laiusel 59° 33,3' N ja pikkusel 25° 00,8' E — on püstitatud silindrikujuline valgeks värvitud raudpaak ja sellele on üles seatud punane ümberingi nähtav automaat-plinktuli.

Tule iseloom: plink 0,3 s., pime 0,7 s., periood 1 sek. Tule kõrgus merepinnalt 4,2 m. Tule nähtavus 4 miili." Päränd.

Reet Naber



Selle tuletorni lasksid õhku sakslased.

KALAMEES KURUWEE?

"Meremehe" kalanduslisa

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

"Ookeanist" lk. 7

Krillidest ja
krevettidest lk. 8

Kalast Bergenis lk. 9

Jutustab Olev Leino lk. 10

Kuressaare turu ainsa järjekorra oli tekitanud ainus seal müüdud kala — lest.

Madii Vitismanni foto

Riiklik Aktsiaselts "Ookean

konna Toiduainetetööstuse talitusejuhataja Felix Undusk.

Laevastikust niipalju, et praegu on meil 51 alust, millest 4 on sellises seisus, et neid praktiliselt pole mõtetki kasutada. Ülejäänutest on merel tegevuses üle 30 laeva — see on väga hea näitaja, stagnaajalgi polnud sellist. Aga majanduslikud tulemused on tunduvalt tagasihoidlikumad.

Praegu on kala püüda võimalik vaid koostöös mitmete partneritega, olgu need siis lähemad naabrid või kaugemad kolleegid. Kõige suurem rühm laevu töötab Mauretaania vetes, seal tegutseb ühise ettevõtte **MaurEst**. Selle piirkonna kõige suurem probleem on väljaarendamata struktuurid.

Augustis moodustati RAS "Ookean" ja India firma "Fortune International Ltd" varade baasil väliskapitali osalusega aktsiaselts "*Fortune Oceanic Products Ltd*" asukohaga Indias New-Delhis. Eesti Vabariigi osa aktsiakapitalis on 49%, Majandusministeerium volitas Eesti poole huve esindama RAS "Ookeani".

"Ookeani" varadest antakse aktsiaseltsile üle kaks "Atlantik-333"-tüüpi laeva: "Ontika" ja "Kadri".

Möödunud aastast on Eesti NAFO (Põhja-Atlandi Kala-

püügi Organisatsiooni) liige, seal esindab Eestit "Ookean". 1993. aastaks eraldati Eestile, Lätile, Leedule ja Venemaale plokk-kvoot, samasugune ühine kvoot on määratud ka 1994. aastaks. Aprilist augustini oleme sealt püüdnud 4300 t mereahvenat, tööl oli 8 laeva. Naabritest niipalju, et Venemaa 5 laeva püüdis 4100 t, Läti 15 laeva 6600 t, Leedu 6 laeva 3900 t. Koostöös Murmanski

Ja Riia partneritega on õnnestunud saada veidi odavamalt kütust.

Sellelgi poolel ei suuda me oma inimestele alati õigel ajal palka maksta, aga neil on vä-

hemalt töö olemas. Kui meie 4500 inimest lahti lasta, milline sotsiaalne probleem see oleks! Ja neil on pered ka. Tulevikku me vaatame, aga ei näe seda mitte selles vormis, mis praegu.

Ja mulle teeb tulist viha see, kui mõni oma arust nõuandja tuleb ütleva, et misasja te sinna tsoonidesse trügite, püüdke keset ookeani, seal ruumi küll."

"Ookaani" peahoones on väljanägemine kõvasti muutunud. Väljaotsitud töötöend jäi taskusse — enam keegi ei küsinudki, miks trepist üles tahad minna

Reet Naber

Peadirektor Jaak Põllu.

Majandusministeeriumi 31. mai 1993.a. käskkirjaga kinnitati RAS "Ookean" põhikiri ja nimetati Juhatus liikmed:

Ervin Hopp — Ühendriikide Rahvusvahelise Ettevõtluse Abi Korpuse Eesti Regiooni direktor

Lauri Vaarja — EV Kalameti peadirektor

Felix Undusk — Riigiettevõtete osakonna Toiduainetetööstuse talitusejuhataja

Veikko Varik — EV Rahandusministeeriumi nõunik

Endel Eero — EV Rahandusministeeriumi nõunik

Natali Martjanova — EV Majandusministeeriumi õigusosakonna juhataja

Hille Raud — RAS "Ookean" peadirektori ase-
täitja

Valitsuse vastav määrus oli

välja antud Juba 29. detsembril 1990, teine 6. Juulil 1992.

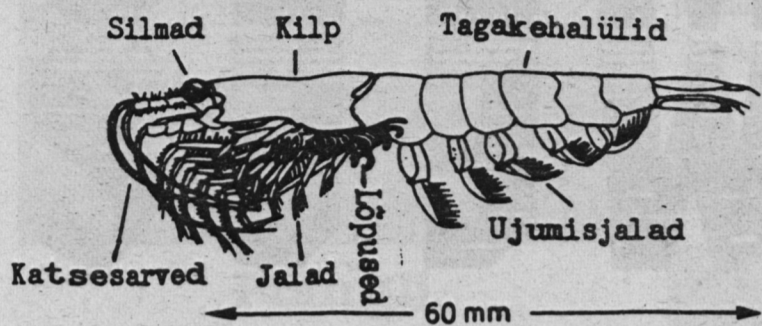
Peadirektor Jaak Põllul sai aasta töis praegusel ametikohal. Mis on muutunud?

"Lõpuks on meie staatus konkretiseeritud, oleme riiklik aktsiaselts. Samuti on lahendatud laevade mahakandmise küsimus. "Ookean" kui ettevõtte on registreeritud Tallinna Linnavalitsuse Ettevõtluse osakonnas ja selle kohta on antud vastav tunnistus 1. Juulil 1993. Aktsiaseltsil on oma juhatus, mille esimees on Rahandusministeeriumi nõunik Veikko Varik, energiline noor mees. Loodame, et saab ka kalandusega kurssi. 13. septembril tehti Juhatusse muudatus, uueks liikmeks määrati Riigiettevõtete osa-

Laevu jääb peatselt vähemaks.

Albert Truuväärti (ETA) fotod

Krillid ja krevetid



- Krill.
- Hobu- ehk liivakrevett (*Crangon vulgaris*).



Maailma kalatoodang on umbes sada miljonit tonni aastas. See on suurenenud umbes 30% kolmekümne aasta jooksul ja jõudnud piirini, mis kannatab aastast väljapüüdmist, ilma et mere bioloogiline tasakaal saaks rikutud. Kalatoodangut võiks tõsta, kui püüda lisaks 100 miljonit tonni krilli aastas, ilma et mariinne tasakaal saaks kahjustatud. Toodangu tõstmine oleks tarvilik, et rahuldada tarbimist. Kolmkümmend aastat tagasi tarvitas näiteks iga rootslane 22 kg kala isiku kohta aastas, tänapäeval aga 32 kg. Samavõrd on tõusnud liha-saaduste tarbimine, mis oli kolmkümmend aastat tagasi 50 kg, tänapäeval aga 65 kg isiku kohta aastas.

Hilgevähk ehk krill (*Euphausia superba*) on läbipaistva või punase krevetilaadse kehaga vähk (u. 90 liiki). Krillid on 0,8–6,5 cm pikad, nende silmavarrekestel, osal rindmikujalgadel ja tagakehalülidel on helenduselundid. Krill koeb 5000–10 000 marjatera, mis langevad 100m sügavusse, kus kooruvad vastsed. Toituvad peamiselt sestonist ja arenevad keeruka moondega. Esinevad koos krevettidega nn. norrasüvikus Skagerrakis, Kattegatis ja Põhjameres. Krille on avamere loomastikus palju; nad on tähtsad eriti kiusvaalaliste, samuti heeringaliste jt. kalade toiduna. Krill on sobiv ka inimtoiduna; ta sisaldab 50% proteiini, mida ekstraheeritakse suure rõhu all kuumendamise teel. Jaapanis süüakse krilli valku juustu, pasta, kalakookidena või kasutatakse joogiks. Jaapanlased püüavad aastas umbes miljon tonni krilli ja see suureneb tulevikus veelgi. Ka venelased püüavad paar miljonit tonni krilli aastas, kuid valmistavad sellest jõusööta.

Massiliselt leidub krille Antarktika vetes, kus nende varud on umbes 1,3 miljardit tonni. Lõunanaba piirkond on suuremalt osalt uurimata ala ja me ei tea, millised maapõuevarad leiduvad selle paksu jää all. Küll aga on seal rikkalik elu pingviinide

ja hüljeste näol. Peale hüljeste ja pingviinide on krillid toiduks vaaladele. Nad ahmivad koos veega krillid suhu ja kurnavad vee välja. Kui nad on end täis nuumanud, siis lähevad nad soojematesse vetesse poegima. Poegimise ajal ei söö vaalad kuude viisi. Kuid pärast poegimist lähevad nad jälle krille sööma.

Krille elab ka arktilises meres. Sealsed vaalad (küürvaalad) poegivad suvel Havai vetes ja siis nad ei söö 5 kuud. Pärast seda lähevad nad Põhja-Jäämere piirkonda krille sööma.

Krillide näol on olemas tohutud toidureservid, mida saab kasutusele võtta maakera iga aastaga suureneva elanikkonna tarbeks.



Krevetid (rootsi k. räka, saksa k. garneele, prantsuse k. crevette) on ujuhännakulised (*Natantia*) saleda, külgedelt lameda kehaga kümnejalaliste vähkide alamselts (umbes 2000 liiki). Krevettide pikkus on 2–30 cm. Nende peaarindmik on suhteliselt lühike; pikal tugevate lihastega tagakehal on tugevad ujumisjalad; see lõpeb ujumislehvikuga. On lahksugulised, kuid osale on omane proterandiline hermafroditism e. eelisasus: pärast suguküpsuse saabumist on vähk isane, aga muutub hiljem emaseks. Krevetid elutsevad peamiselt meres mitmesuguses sügavuses, vahesed troopika ja subtroopika mageveekogudes. Krevetid on toiduks kaladele ja mereimetajale. Maitstva liha tõttu püütakse eriti troopikas elavaid viburhännaklaste (*Pennaeidae*) sugukonda ning garneeli (*Crangon*), kreveti (*Palaemon*) jt. perekondade liike. 1991. aastal püüti krevette umbes miljon tonni – peamiselt USA-s, Jaapanis, Indias ja Mehhikos. Ka välis-eesti kalurid püüdsid 1950–60. aastatel Mehhiko lähel krevette.

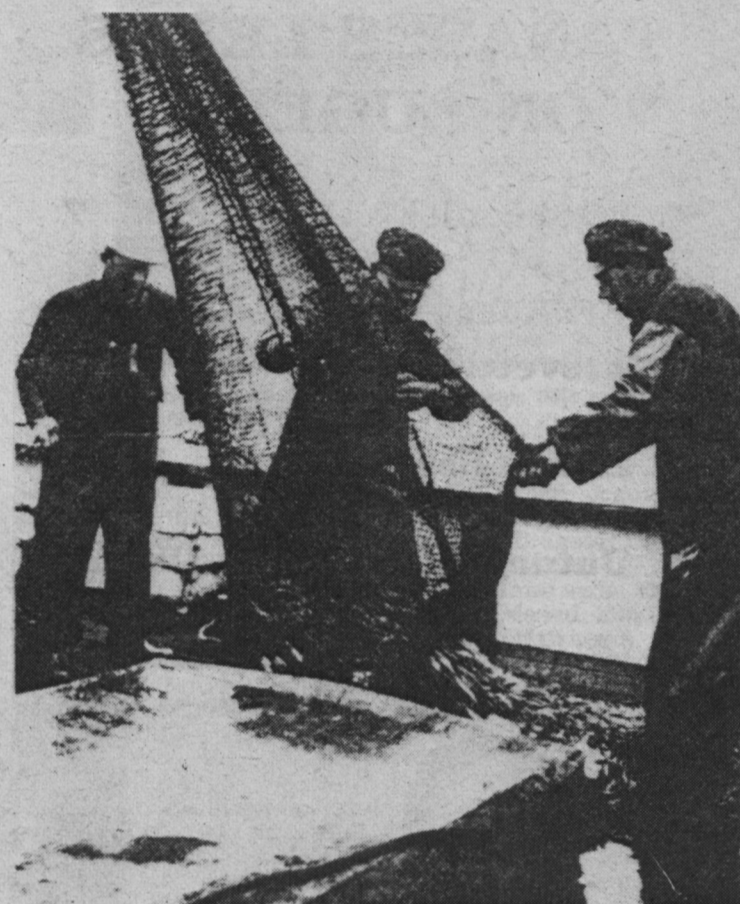
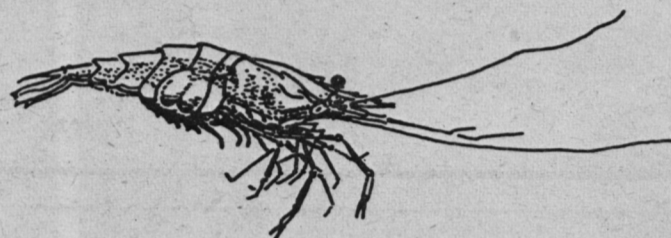
Skandinaavias püütakse krevette peamiselt nn. norrasüvikus Skagerrakis ja Kattegatis ning Põhjameres. Rootsi kalurite krevetitoodang on aastas umbes 2000 tonni, mis on 8% kogu Rootsi kalatoodangust ja mille väärtus on 50 miljonit Rootsi krooni.

Krevettide tarvitamine toiduks on laialt levinud. Neid kasutatakse salatite valmistamisel, võileivakatteks, suppidel, pasta ja pizza valmistamisel.

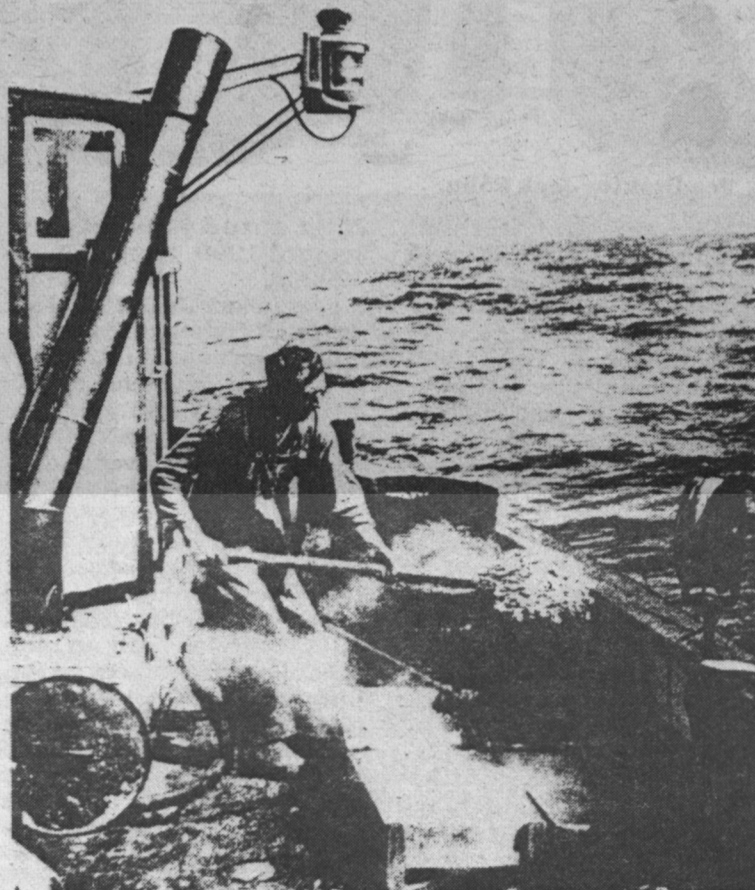
Elmar Pettai



- Põhjamerere krevett (*Pandalus borealis*)
- Adrukrevett (*Leander aspersus*)



- Krevetinoodapära tühjendatakse traallaeva tekile.
- Krevetid sorteeritakse kohe, kui traalnoot on tekile tühjendatud.
- Krevetid keedetakse kohe traallaeva pardal.



Reisilaevad kalasadamas

Alustasin Pärnu jahtklubis 8-aastaselt. Esialgu tuli jahtidest vett välja loopida, et mõni onu sõitma võtaks. Suveti purjetasime, teenimiseks lossisime laevu. Lugesin tol ajal läbi kõik merendusliku, mis eesti keeles ilmunud, ja kirjutasin välja terminid. 1954. aastal püüdsin merekooli astuda, kuid daam mandaatkomisjonist soovitas dokumentid välja võtta ja kas või TPI-sse minna, sest eesti meest läänepoolsetele meredele niikuinii ei lasta.

Lõpetasin hoopis Moskva Mikojan-nimelises Kalamaanduse Tehnilises Instituudis töndusliku kalapüügi tehnika teaduskonna ja kaugsõidu tüürimehe programmi. Hoolimata meremehediplomist viisat ei saanud olen sündinud "kodanlikus Eestis" (1936. a.) ja okupatsiooni ajal samuti siin olnud. Siiski, "bez zahhoda v inportõ" õnnestus töötada Läänemere Mustal merel, Barentsi ja Norra merel.

1959. aastal suunati mind Eestisse Kalatööstuse Tootmisvalitsuse käsutusse. Sõnades rõõmustati seal rahvusliku kaadri saabumise üle, kuid mere asemel saadeti mind Võrguvabrikusse inseneriks. Järgnevat kaks aastat olin võrguvabriku peainsener. Oli seal võrgu- ja ka noodalina kudumine, ning valmistasime kuni 48 000 heeringa triivvõrku ja kuni 300 traali aastas. Oli väga tore kollektiiv: töölisteks põhiliselt naised põllistest ranaperedest, mõni suutis vahetuses isegi neli (!) 30x12 m heeringavõrku rakendada. Kuldsete kätega mehaanikud, kellest üks leiutas võrguüldikute niidiga täitmise masina. Tõl valmis masina, vabandades, et jooniste tegemine oleval keerulisem.

Kolm aastat hiljem kutsuti mind Kalatööstuse Tootmisvalitsusse püügiosakonna juhatajaks. Välissadamais ma ise käia ei saanud, palusin ekspeditsioonitulemaal välismaist teavet (raamatuid, ajakirju, merekaarte) kaasa tuua. Üldistasime sealset positiivset kogemust koos Läänemereinseni Kalaluurega ja oma laevade kogemuse analüüsimisega iga püügrajooni kohta. Täiustasime püügi tehnikat ning kapten Songa ettepanekul spetsialiseerime Põhjamere ja Briti saarte ümbruse paremale evitamisele. Püügijuhendeid täiendasime pidevalt, küsitledes merelt tulevate püügilaevade kaptenid ja traalmeistreid. Põhjamere-töö sai igatahes selgeks, meie laevad püüdsid pidevalt kaks korda rohkem kala kui Kaliningradi või teiste laevastike omad. Enamaks ei jätkunud baaslaevu.

1965. aastal alustasime SRTR-tüüpi laevade ümberehitamist heeringapüügiks seinloodaga — see tähendas 10 ha võrkseina heitmist ümber heeringaparve. Meie mehed said alati paremaid saake. Esimesena hakkasime suuri külmutustraalereid üle viima pelaagilisele siht-traal-püügile, kasutades suuresilmalist lina. Olime ees isegi Kaliningradi sellealast teadustööd. Aga see projekt algas lausa anekdootlikult.

Tuli meile oma traale müügi pakkuma ühe Skandi-

Jutustab Eesti Laevaomanike Liidu vastne peasekretär

Olev Leino

naaviamaa traalitehase esindaja. Nagu vastavad KGB eeskirjad ette nägid, pakkus Kalatööstuse tootmisvalitsuse ülema asetäitja Georg Kask mulle läbirääkimiste pidamiseks oma esinduslikku kabinetti ja soovitas tungivalt läbirääkimiste juurde võtta mõni (soovitatavalt vene kolleegist) tunnistaja, et mind hiljem ei saaks süüdistada poole Venemaa mahamüümises. Niisiis, näitas see külaline oma firma traali ebamastaapset eskiisi. Kohe torkas silma, et selle traali aktiivses, suunavas suudmeosas oli traalilina viirutatud märksa hõredama silmaruudustikuga. Aga see probleem oli mind vaevanud rida aastaid. Murmanskis PINRO-instituudi koolkond oli 1957. a. avaldatud uuringute tulemustes väitnud, et traali aktiivosa võrgulina silmasuurust ei tohi suurendada üle 100 mm — üha suurem osa saagist hakkab sellest läbi pagema. Kahjuks külmutas see järeldus insenerimõtte 10 aastaks. See järeldus võis õige olla väikestel traalimiskirustel. Hõredast linast traali takistus on palju väiksem ja võimaldab kümnekordselt suurendada traalilava pinda ja kahekordistada traalimiskirust. Traali avaosas viirerivad niidid on piisava peletava efektiga, et kalaparu püsiks traali avaosas keskmis ja kanduks traalipäraste ilma põgenemisteed otsimata.

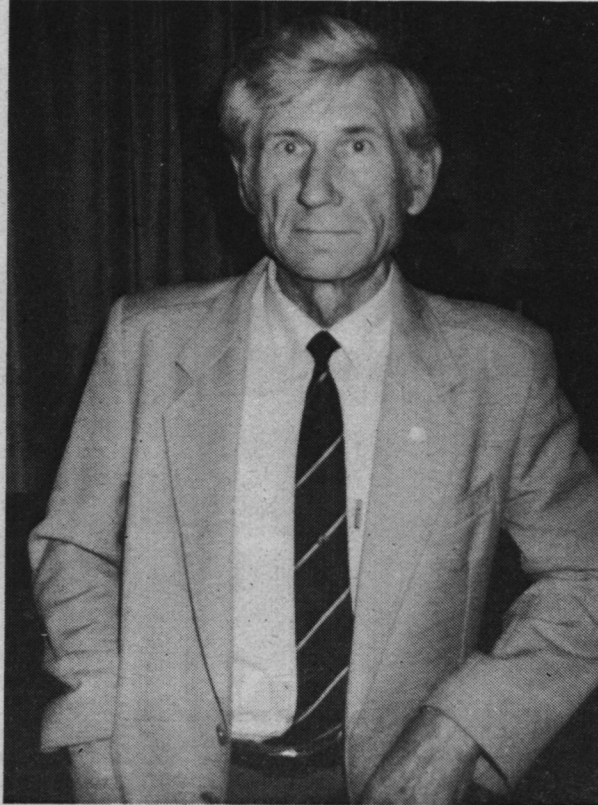
Selle loogika rakendamiseks praktikasse puudus seni vaid võimalus viijata välismaisele eeskujule. Nüüd oli see argument taeva kingituseks saanud. Esimene traal sai koos traallaevastiku baasi püügiosakonnaga projekteeritud 300 mm silmasuurusega, järgmised 600 mm, hiljem jõuti ka 6000–8000 mm silmasuurusega köistraalideni, mille ava võimaldab vabalt sisse traalida "Viru" hotelli. See oli just see, mida vajadis püügivõimsuse säilitamiseks meie liig väikeste (1200 hj) võimsusega ja subtroopikas kiiresti "habemisse" kasvavad külmutustraalerid.

Kirjeldaksin veel teist juhtumit, mis näitab, kui juhuslikest asjaoludest sõltus totalitaarses riigis tehniline progress. Niisiis, 1964. aastal tellisin Inglismaalt raamatu "Stern Trawling" ("Ahtertraalimine"), mis sisaldas vastava tehnilise kongressi ettekandeid ja diskussioone. Tõetasin raamatu korraldajalt läbi ja tegin kriitikat NSVL ahtertraalereid projektide läbivaatustel "Zaprõba" Tehnikanõukogus. Ja kujutlege, selgus, et uute püügilaevade projekteerimisinstiituitides ei teatud selle ala maailmapraktikast midagi. Võõrkeeli need spetsid ka tavaliselt ei tundnud. Ja pandigi Leino ühest juhuslikust raamatust hangitud "suurte" teadmiste eest NSVL Kalamajanduse

Ministeeriumi uute kalalaevade projektide läbivaatamise nõukogu liikmeks.

Võttis vaeval ja aega, kuid õnnestus tõestada, et laevade traalvintside veojõud ja -kiirus peavad tagama traali väljavõtmisel mitte väiksema kiiruse vee suhtes kui traalimise ajal, sest muidu kala väljub traalilt. Vastuargument oli lausa naljakas — aga selleks tuleb ju traalivintside mootorite võimsus neljakordistada, mis läbi Riikliku Plaanikomitee olevat väga raske protseduur. Siiski, 1960-ndatel aastatel alustatud uutele suurte külmutustraalerite (tüübid "Horison", "Meridiaan", "Altai") seeriatega plaaniti juba normaalsed traalvintsid. Siin tuleb veel lugupidamisega mainida tolleaegset "Zaprõba" Projektbüroo Tallinna Filiaali peakonstruktorit (praegu prof. dr.) Heino Levaldit, kes projekteeris esimesed NSVL väikesed ahtertraalerid, mis läksid ka seeriatootmisse.

1971. aastal kutsuti mind EKP KK-s kalandust kureeriva L. Sipria jutule — olete kritiseerinud kohaliku kalandusteadust, hakake nüüd ise seda juhtima. Eesti Mereihetüloogia Laboratooriumis oli 28 töötajat, kes uurisid mereplanktonit ja vetikaid ning kilu, räime, merisilla ja koha varusid — see oli rohkem kirjeldav, mitte konstruktiivne merebioloogia. Et reaalselt kaasa aidata vääriskalavarude tõusule, oli vaja iga kalaliigi osas välja selgitada, millises arengustaadiumis põhjustavad keskkonnamõjud või püük olulist kadu, kuidas negatiivseid faktoreid elimineerida, kuidas kasvatada vääriskalade elujõulist asustusmaterjali. Seoses sobivate mageveeresursside vähesusega Eestis tuli välja selgitada kaubakala kasvatamise võimalused merevees. Õnneks oli võimalus nendele töödele panna rida väga tublisid, andunud teadureid nagu Ilmar Sõrmus, Vaike Siirak, Aleksei Turovski jt. 1972. aastal panime tööle eksperimentaaltööde väli- baasi Kõiguste lahe ääres. Kasvatasime seal merevees kuni kümme liiki lõhelisi. Vikerforell kasvas paremini kui magevees. Selgus, et meres on vaja hoopis teise koostise-



ga sööta kui magevees — sellest kasvas välja biokeemialabor. Ka kalahaiguste ja -parasiitide labor tuli luua. Hankisime kolm laeva, vajalikud välibaasid, autod ja muu.

Sageli korraldasime rahvusvahelisi sümposioone, et infot hankida. Nii saime paljuski eurooplasteks: tutvusime läänemaiste teadustöödega, inimesed said oma (sageli head) võõrkeeleoskust lihvida ja väärtuslikke kontakte luua. Koostöös Riia kolleegidega ning teaduritega Poolast ja Saksa DV-st ühtlustasime Läänemere põhiliste kalaliikide varude seisundi uurimise meetodid ja kooskõlastasime ettepanekud maksimaalselt lubatavate saakide kohta regiooni.

Meie ühisinitsiatiivil laienes koostöö kõigi (tol ajal) seitsme Läänemere riigi tasemeni, nii et 1974. a. õnnestus sõlmida riikidevaheline Gdanski konventsioon Läänemere elusresursside kaitseks ja ratsionaalseks kasutamiseks. Tänu sellele on Läänemeri praegu ainuke maailmamere osa, kus heeringa (meie keeles räime) varud on rahuldavas seisundis.

Väga mitmekülgne Soome lahe vete ja kalavarude uurimise ühisprogramm käivitus samal ajal ka koostöös Soome kalandusteadlastega. Stimuleerituna sõbralikust konkurentisist, võtsid soomlased meilt õppust forellikasvatusest merevees ja viisid toodangu kiiresti 12 000 tonnini, meil oli aga kõiksuguseid sotsialistlikke objektiivseid põhjusti... Soomlased taastasid lõhede kudejõgede puhtuse ja tagavad iga-aastaste istutustega 300-tonnise lõhesaagi Soome lahel. Muuga sadama ehitustöödega põhjustatud kahju kalamajandusele pidi Merelaevanduse Ministeerium kompenseerima.

lõhepoegade tehase ehitamisega Eestisse. See jäigi tegemata ja Eesti kalurite õigus lõhet püüda on kümme korda väiksem. Niipalju siis kahe süsteemi võistlusest.

Veel ühest huvitavast tolleaegsest tööst, mille tulemuste juurutamine on täna eriti aktuaalne. Nimelt meie Väinameres mererantšo tüüpi karpkalakasvanduse asustamine. Bentosetoiduliste kalade (siig, säinas, angerjas jne.) varude madalseisu tõttu jääb Väinameres igal aastal kasutamata ligi 100 000-tonnine toidubaas, mis sobib hästi karpkalale. Asustasime sinna 6500 märgistatud noorkarpi, eeldusel, et neil puudub stiimul lahkuda hästi läbisoojenevast ja rikkalikult toidubaasiga akvaatoriumist. Märgistega kalade taaspüükide andmed seda hüpoteesi kinnitasidki. Kala juurdekasv oli 1 kg aastas, maitse parem kui magevees, suured taaspüütud kalad kaalusid üle 10 kilo.

Suur karpkala on väga hinnatud harrastuskalapüügi objekt. Skandinaaviaaades ta praktiliselt puudub. Kui Väinamere karbiga asustamiseks rajada noorkarpkala-majand, annaksid tuhandeid "karbituristid" tööd paadilae- nutajatele, motellipidajatele, suitsutajatele, teenindajatele jne. Ja oluliselt elustaks Eesti Läänemeri ja saarte majandus üldse. Sada tonni asustusmaterjali annaks 1000 tonni tagasisaaki, arvas teadusemees Mart Kangur.

Püügiinsenerile on kala käitumine püünise mõju- toonis alati ülimalt huvipak- kuv teema. Olen ka ise akva- langiga või ilma kalade käitu- mist vaadelnud või allveeka- lapüügi erinevaid meetodeid katsetanud. Noore inseneri Ahto Järvi ku saabumise- ga Kaliningradi Kalandusinsti- tuudist sai põhjalikult alus- tatud ka selle teemaga. Kasu- tades veelust vaatluskambri- rit, allveetelevisiooni, spetsi- alset kitsa impulsskiirega hüdrolokaatorit jm., selgitas A. Järvik välja kuderäime parvede liikumise seaduspä- rasused. Ta põhjendas oluli- sed konstruktsiooni-paran- dused räime seisvnootades ja mõrdades, tõestas, et sei- sevnoodad annavad sama saagi ka neli korda väiksema püüniste arvuga. Aga ehk esi- neb praegune Eesti Mereins- tituudi direktor Ahto Järvik ise artikliga tänastest töö- dest.

Mis minusse puutub, siis aastail 1985–86 töötasin Kalamajanduse Valitsuse ülema asetäitjana, hiljem te- gelesin Tallinna Kalakombi- naadis industriaalse kala- kasvatuse ja järvepüügi probleemidega. 1992. aastal kutsuti mind Eesti Merehari- duskeskusesse püügitehnika lektoriks ja õppelaevastiku direktoriks. Koos EMK rektori T. Kõutsiga võtsimegi ette Eesti Laevaomanike Liidu or- ganiseerimise. Juulis valiti mind selle peasekretäriks. Püüdes oma tööga õigustada Liidu loomist ja kasulikkust laevafirmadele, valisime embleemiks kahelipusignaali "CP" — "Liigun Sulle appi".

Üles kirjutanud
Madli Vitismann

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

Käesoleva numbril valmimise eest täname Elmar Pettaid, Hans E. Seimi ja Olev Leinot.

Järgmine number ilmub, kui on kirjutajaid

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

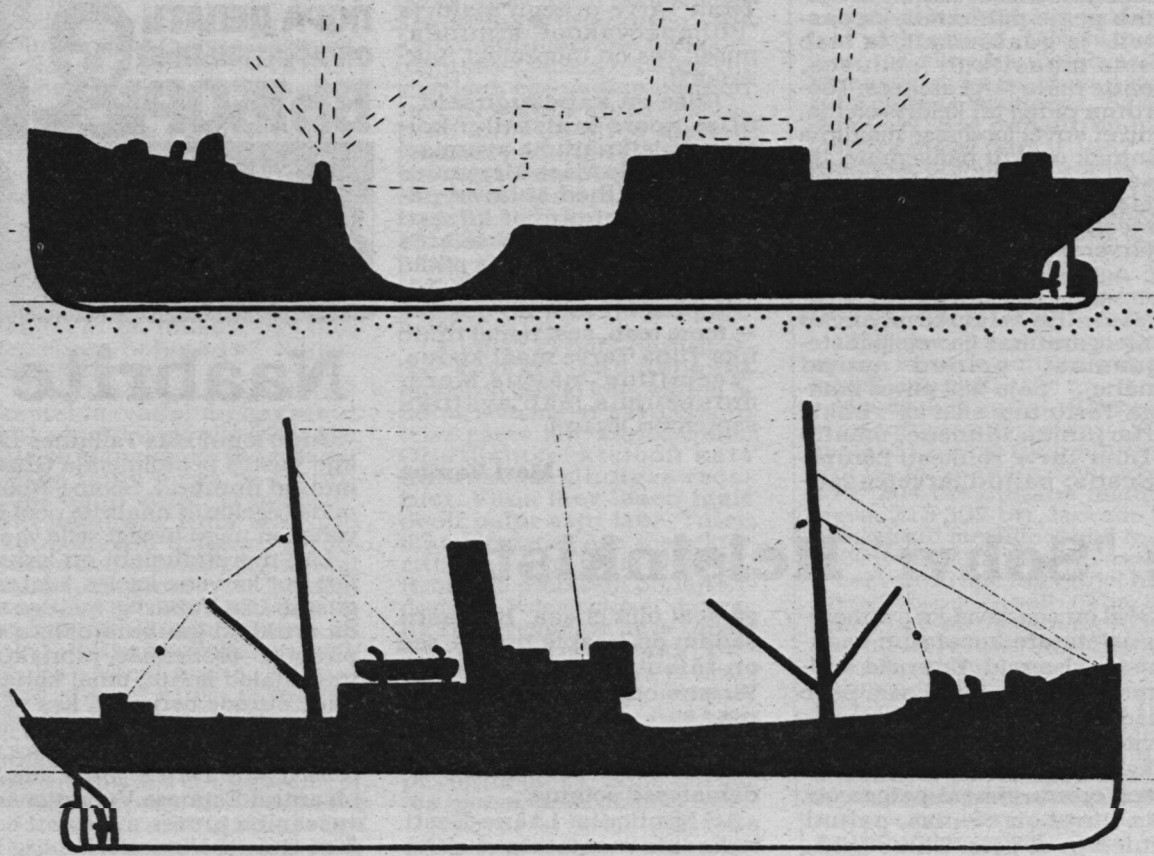
"Printall"
Tellimuse nr. 4131

Toimetaja
MADLI VITISMANN

Mulluses aastalõpu "Mere-mehes" oli artiklis "Jälle võlgasena uude aastasse" juttu Eesti meresõiduajaloo uurimisest, allveearheoloogias ning tulelaeva "Hiiumadal" hukkumisest koos aurikuga "Liisa". Tuleb tunnista, et meremuuseumi teadurite paljudest uurimustest ja praktilistest töödest on just Eesti avalikkust üsnagi tagasihoidlikult informeeritud. Hulk inimesi on aastaid tööd teinud. Kirjutatud on huvitavaid uurimusi, millega on esinetud paljudel rahvusvahelistel konverentsidel Soomes, Rootsis, Taanis, Norras, Inglismaal ja Saksamaal. Üht-teist on siiski viimastel aastatel avaldanud "Mere-mees" ning sedagi üldjuhul toimetusepoolsele pealekäimisel.

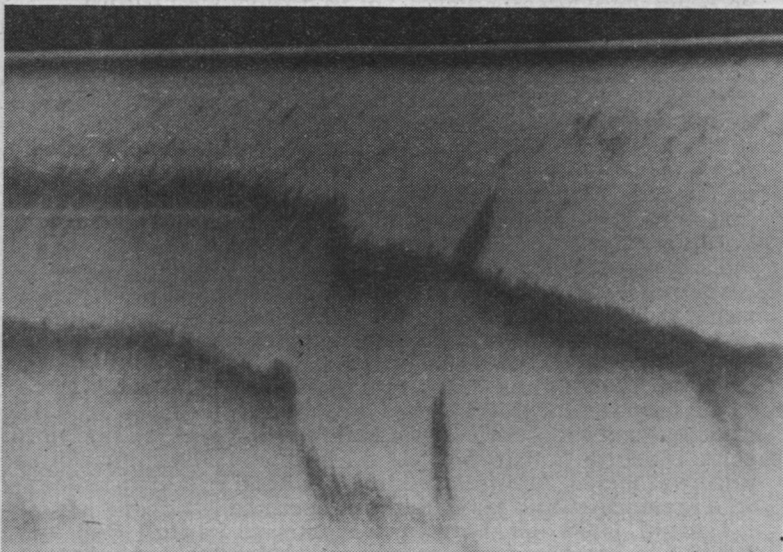
Ent ajad on muutunud. Paljutki, mida aastaid tehti puhtast entusiasmist ehk siis minimaalsete kulutustega (näiteks naeruväärsuseni odava diiselkütusega), ei ole tänapäeval enam võimalik samas vaimus jätkata. Sponsorlusele lootmiseks peab aga avalikkus olema hästi informeeritud, sest potentsiaalsed toetajad peavad täpselt teadma, millesse tasub investeerida. Oma ülemere kolleegide tööaruandeid sirvides hakkab silma, et tõsisemate tööde taga seisavad toetajatena ülikoolid, instituudid, mitmesugused fon-

Võlgade tasumise aeg



Kajaloodi lindi katkend.

A/I "Liisa" siluett vee peal ja torpedeerituna merepõhjas.



did, meremuuseumi teadurid, jõukad üksikisikud, aukartustäratavad suured firmad ("Volvo" ja "Saab" näiteks), merevägi, Kaitseministeerium jms. Samad sponsorid toetavad tänapäeval ka keskkonnakaitselisi uurimusi merel. Toetatakse muudki: meregeoloogiat, okeanograafiat jms. Eesti merearheoloogia kuludega maadleb senini peamiselt Eesti Meremuuseum üksi. Tõsi, on olnud ka üksikuid

toetajaid, kuid neist vähegi allpool, jutu sees.

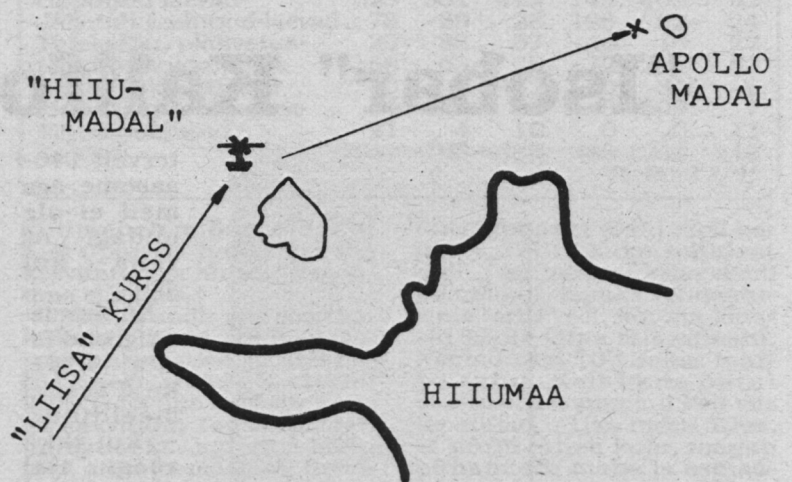
Järgnevalt püütakse mõnes ajalehenumbris jutustada sellest, mida uuritud, mida saavutatud ning mis plaanis edaspidi. Juttu tuleb allveetööde iseärasustest, nende tööde tegemiseks vajalikust (nii olemasolevast kui ka puuduvast) varustusest jms.

Nii nagu ülalmainitud artikli lõpus lubatud, tehtigi tänavu suvel uurimistööd

Apollo madala lähisel, tulelaeva "Hiiumadal" oletataval hukukohal. Terve kuu kestnud ühistöö Rootsi Kuningliku Tehnoloogiainstituudi lipu all sõitva uurimislaevaga "Altair" algas edukalt. "Altair" alustas merepõhjas kompimist hüdrolokaatori abil, meremuuseumi "Mare" ristles vraki otsinguil kalurite osutatud kohal ja püüdis uppunud laeva tabada kajaloodi kiirega. "Mare" töö tegi lihtsamaks Rootsi Tehnoloogiainstituudilt laevale kingitud satelliitnavigaator "Garmin" GPS-50. Juba poole tunni möödudes avastaski meremuuseumi laev otsitava vraki osutatud kohast ligikaudu poole miili kauguselt. Peagi laskusime merepõhja ja leidsime seal 34 meetri sügavusel raudlaeva vraki. Torpedo (?) plahvatus oli täielikult purustanud laeva parema parda esimese masti tagant, murdnud osaliselt maha ka vasaku parda koos kõrge korstna ja mastidega ning ära pühkinud terve roolimaja. Vrakki oli osaliselt kaetud kalatraalide jäänustega, milles rippusid kalajahil võrku takerdunud ning uppunud hülged. Nüüd algas kõige raskem.

Et lubatud sukeldumisaeg selles sügavuses piirdus 15 minutiga, tuli selle lühikese aja jooksul üle vaadata kogu vrakk, jätta meelde kõik ehituslikud iseärasused, orienteeruda purustustes, hinnata laeva osade omavahelisi proportsioone jms., et peale pinnale tõusmist kõik nähtu tõepäraselt paberile visandada. Suuta seda kõike teha suurde sügavusse sukeldumisel loomuliku psüühilise pingega, hea, kuid siiski piiratud nähtavusega ning kroonilises ajapuuduses on küllaltki keeruline. Jõudsin teha siiski peamise ning üles tõustes haarata kaasa ka mõned iseloomulikud esemed.

Vahepeal uuris "Altair" vrakki oma elektroonilise aparatuuri abil. Piinlik küll, kuid meil puudub selliste



"Liisa" hukukoht Hiiumaa lähisel.

tööde tarbeks kõige elementaarsem jäädvustamistehnika: allveevideokaamera või sellest palju odavam allveefotoaparaat "Nikonos V" koos lainurkobjektiiviga. Kui lihtne oleks hiljem videot või fotosid vaadates kõrvutada neid arhiivist leitud vanade fotodega, neid rahulikult võrrelda, kontrollida ning siis otsustada. Ei ole ülearune mainida, et sügavustes üle 30 m hakkab inimesele mõju avaldama lämmastikuraukkoos ehk sügavusjoobumus. Seda küll algul enesele märkamatu, kuid mõtlemisküür, otsustamis- ja tähelepanuvõime on pärsitud. Kõik vee all tehtav tuleb enne laskumist üksikasjalikult läbi mõelda ja siis tegutseda juba "sissesõdetud programmi" kohaselt. Väga raske on olukordade muutudes vee all konstruktiivselt mõelda ja oma tegevuses teisele programmile ümber lülituda.

Võib ette kujutada, kui raske on üksikult nähtud ja mällu talletatud detailidest purustatud laeva tõepäraselt visandit paberile panna.

Sukeldumised tehtud, laskusime Apollo madalalt, et sinna mõne päeva pärast veel kord tagasi tulla. Vaatasime vrakki veel kord, mõeldasime ta ning töömehe välja veel mõned esemed. Muu-

seumi fondihoidja Katrin Sepalaan leidis fotokogust a/l "Liisa" pildi ning meeste tehtud skitse, fotot ja sukeldumiste juures täheldatud asjaolusid kõrvutades võib suure tõenäosusega väita, et tegemist on tõesti 23. juunil 1941. aastal torpedeeritud Mihkel Utovile kuulunud kaubalaevaga "Liisa".

Millised need asjaolud siis oleksid?

1. Vrakki asub täpselt seal, kuhu pidi jõudma "Liisa" tema Liibavist lahkumise kellaaega ja laeva kiirust arvestuste aluseks võttes.

2. Vrakki mõõtmed ca 60x9 m vastavad "Liisa" mõõtmetele; L=59,44 m ja B=9,19 m.

3. Purustustele vaatamata langesid vraki olulised ehituslikud iseärasused kokku a/l "Liisa" fotoga.

4. Vrakki oli enam purustatud just parem parras, kuhu peafnägijate sõnade kohaselt sattus torpeedo.

5. Vrakki purustatud teises trümmis nägime tsemendikotte. Mäletatavasti oli "Liisa" viimas tsemendi Liibavist Paldiskisse.

Tundub, et need kõik on kaalukad argumendid. Üllatusena leiti vraki pardalt kaks väikest eestlaetavat pronksuurtükki. Esimene neist leiti lahtiselt laeva katvast kalatraalist ja arvati, et see on tõmmatud sinna mõnelt teiselt lähediasuvalt vrakilt. Teisel sukeldumisel avastati aga teinegi, veel omal alusel seisev suurtükk. Ilmselt olid sellel 1902. aas-

tal Stavangeris ehitatud ning tol ajal "Garibaldi" nime kandnud kaubalaeval signaalkahurid hädasignaali andmiseks. Saatuse ironia tõttu ei olnud laeva meeskonnal põhjustki neid kasutada. Aluse uputasid ju need, kes ühiskonna arengu käigus õppinud laevu ehitama ja merd sõitma — teised inimesed. Püssirohu urgitses rauaõõnest välja muuseumi konservator Margus Tooming.

Paistab, et laeva ärapähitatud roolimaja all asus midagi messitaolist. Selle laevaruumi asemel haigutava hiigelsuure augu põhjas lebasid tervelt (ime küll) tore fajanssvaagen, klaasist koorekann, paar kõvasti kinnikorgitud pudelit, rohutopse laeva apteegist ja muudki. Tulevikus tahetakse võimaluse korral põhjalikumalt uurida vraki kõrval lebavaid roolimaja rüüsid ning laeva siseruume. Leitud esemed pannakse välja Meremuuseumi järgmisel allveearheoloogia näitusel. "Liisa" hukukohale on meil asja ka veel teisel põhjusel. Täiesti kindlasti asub tema lähedal tulelaeva "Hiiumadal" vrakk. Ka see tuleb leida. On ju võlgade tasumise aeg.

(Järgneb.)
Vello Mäss

Norralased on sõlminud kollektiivlepingud

Norra Laevaomanike Liit (Norges Rederiforbund) on Eesti Laevaomanike Liidule koos muu infomaterjaliga saatnud tutvumiseks ka Poola ja Vene meremeestega Norra laevadel töötamiseks sõlmimise kollektiivlepingute näidised. Lepingute tekst on alla kirjutatud vastavalt Norra Laevanduse ja Selfiteeninduse Föderatsioonile (Norwegian Shipping and Offshore Federation) ja teiselt poolt Poola Meremeeste Uniooni (PSU) või St. Peterburi Meremeeste Ametiühingu ning Balti Merelaevanduse Ametiühingukomitee esindajate poolt. Poolakatega sõlmitud leping on kehtiv 1. juulist 1992 kuni 30. juunini 1994, venelastega 1. märtsist 1993 kuni 31. augustini 1994. Samasugune leping olevat sõlmitud ka ühe Norra laevakompanii ja Läti ametiühingu vahel.

Lepingus on pea samad punktid nagu näiteks Eesti Merelaevanduse kollektiivlepinguski, aga seal on toodud ka palgamäärad. NIS-i (Norra paralleelregistri) laevades on näiteks Vene kapteni põhipalk 1526 \$, Poola omal 2699 \$.

Reet Naber

Algab kunstniku elu



Vello Mäss õnnitleb Tiina Tarvet. Reet Naber foto

1. septembril avati Meremuuseumis flöödhelide saatel **Tiina Tarve** maalinäitus pealkirjaga "Veepildid". Kevadel graafikuna Kunstiülikooli lõpetanud noor naine harrastab peale põhiala ka pastell- ja guasšmaali; ta teeb oma maastikud looduses, mitte mälu järgi ateljees. Tööruum pidigi tal keldris olema, nii et suvel looduses maalima minek on kui pääsemine. Ja sestap ongi need vaiksed soojades toonides *madala vee meeelolupildid* meie mere- ja järverandadele nii omased.

Aga pildiallkirjad on tal põnevad: "Heinakuu Hiiirelinnas", "Ka teisipäeval saadas Kloogarannas (ja vetelpäästejaamast polnud muud näha)", "Saju ajal pilves ilmaga Tartu uue silla all". Ehkki Harjumaal inimese, maalib Tiina Tarve rohkesti Lõuna-Eestis; paljud järve- ja jõe- ja jõelõppude pildid on just seal tehtud. Ja diplomitöö aines oli täielikult Tartust pärit: maalid kujutasid ülikoolilinna ning graafilised raamatuillustratsioonid olid tehtud omakoostatud luulekogule, kus sees Tartuga seotud autorid.

Graafikuoskusi kasutab Tiina Tarve praegu ajakirja "Pühapäevakool" kujundamisel; ees on tööprojekt Saksa maal.

"Pilte on kahesuguseid," ütles noore kunstniku kolmanda isiknäituse avamisel kapten Vello Mäss Meremuuseumist. "Ühed sulavad pärast ülesriputamist kiiresti tapeediga ühte, aga teistes avastad üha uut. Tiina pildid kuuluvad viimaste hulka."

Kapten Mäss võib uskuda — tema teab, sest temal ripub üks Tiina Tarve maal kodus. "Veepildide" näitus Meremuuseumis jääb avatuks septembri lõpuni.

Mari Vamba

27-jalane "Sohvi" Helsingist

seisis 1. augustil Virtsus kai ääres. **Markku Konttinen** ja **Merja Marjoniemi** tulid just duši alt ning ootasid soodsamat tuult. Et tegemist on purjetajatega, kes kõik oma puhkused merel veedavad ja Eesti vetes esmakordselt ei olnud, sai küsitud tänavusi muljeid.

"Meil on 1991. a. Vene merekaardid, neid saab osta Helsingi teabekeskusest.

Seal on saadaval ka avamerepurjetajate koostatud sadamate skeemid. Ega neid andmeid just usaldada saa, peab ise vaeva nägema ja väga ettevaatlik olema. Hea, et Vene kaartidel vähemalt sügavused enam-vähem paigas on, ka liinid on olemas, paljud tuled ju ei põle. Olime Lehtmas sees — muidu pole viga, aga lõunatuulte eest pole mingit kaitset, ja selle tuule-

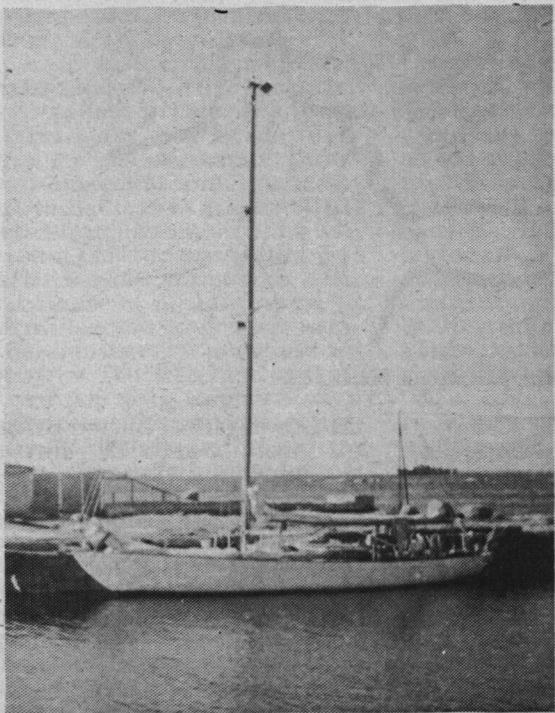
ga seal olla ei saa. Kuivastu sadam on hoopis hull — see on täiesti kaitsemata. Siin Virtsus on kõik hästi ja korras."

Nii arvasid ühed neist, keda me pikisilmi oma külalissadamatesse ootame.

AS Minilootsi Lääne-Eesti sadamate raamatukest oleks Virtsust 90 krooni eest ka osta saanud.

Reet Naber

"Isobar" Kaliforniast



"Tulge siia, meil on uudist — tuli üks Ameerika jaht," öeldi Vanast Kalasadamast telefonitorusse. Oligi, nimi "Isobar", kodusadam San Francisco.

Richard Steinke oli oma kolme noorema kaaslasega teel olnud poolteist aastat: kodust purjetati välja 1992. aasta veebruaris. Läbinud Panama kanali, sõideti Kolumbiasse ja Venetsueelasse. Karibi merelt alustati ookeaniteed. Bermuuda kandis kohtuti Ameerikasse sõitva Vene jahiga. Euroopas veedetakse võib-olla veel üks aasta.

Inimesed, keda teel kohati, olla soovitanud Tallinna tulla. *It's beautiful* Järgnes pikk ja kaunis jutt Tallinna kiituseks, mille iva on kõigi ameeriklaste jaoks ühesugune: San Francisco on vana linn,

tervelt 140-aastane, aga meil ei ole midagi nii vana kui siin.

Nii vormistatigi end Pirital sisse, kuid seal ei meeldinud — kui ikka söögi ajal paistavad tekiilt vanalinnatornid, on see hoopis midagi muud. "Meile meeldivad niisugused vanad sadamad. Mis sest, et vett tuleb ämbri-ga tassida; elektrit saame oma masinast. Aga Kopenhaagenis ja mõnel pool mujalgi aeti meid vanast sadamast välja." Esimesel päeval oli äsjaostetud

reisijuhil abil Toompeale ja vanalinnale põhjalik tiir peale tehtud. Meremuuseumi leitud, aga ukse taha jäädud — puhkepäev. Ent kuigi külalised olid näinud teisigi vanu linnu, ei ole Tallinna-sugust veel kohatud. Üksnes Hollandis olnud midagi säärast, seal kohati ka palju vanu laevamuuseume.

Mr. Steinkele meeldis noorpõlveski San Francisco vanas kalasadamas vanade kala-laevade vahel. Seal olnud krabid ja tuunikalad. "Aga Tallinnas ei ole me näinud ega süüa saanud ühtki kala, ometi melle kala meeldib. Mõned kalamehed armastavad meid, mõned mitte."

Tallinna Vanas Kalasadamas ühtki kala muidugi ei leidunud, aga hoolt ja tähelepanu küll. Ka jalgratas, mille vanahärra Tallinna vallutamiseks ostis, tehti ühisjõul kiiresti sõidukorda. Ja nii ta lehvitas ja läks, jalgrattal munakivilinna.

Madli Vitismann



Юрас Вестис

МОРСКИЕ ВЕСТИ

№1 (49)

июнь 1993 года

ПОРА ДЕЛАТЬ
ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ
ВЫБОР!



Кандидаты в депутаты 5-го Сейма предлагают... стр. 4, 5, 6, 7.

Будет ли "Via Baltica" платной?

Это всего лишь один из множества вопросов, которые рассматриваются в журнале "Юрас Вестис".

Загрузка и эксплуатация объектов портов Рига, Суккарети, Сабала и Райна-Вентспилса. Также на страницах 4 и 5. Также рассматриваются вопросы, связанные с проблемами (логистика, и т.д.) в портах Балтийского моря, которые являются частью Северо-Балтийского и Южно-

Naabrite mereleht

Juuli lõpul käis Tallinnas Läti ajalehe "Juras Vestis" ("Morskije Vesti") peatoimetaja **Gints Šimanis**, kaasas sel aastal ilmunud numbrid. Soome-Rootsi infot on harjutud otsima, aga mida tegelikult naabrite pool Lätis tehakse, seda alati ei tea, ja vahel on nagu huvigi selle vastu kadunud.

Läti merendusleht on kakskeelne, s.t. ilmub mõlemas, nii läti kui ka vene keeles, alates juulist kord nädalas. Leht valgustab Läti Vabariigi merega seotud küsimusi. Seal võib lugeda artikleid kaubandusliku meresõidu, sadamate töö, kalapüügi ja -töötlemise, rannakülade taasaselustamise, mereväe ja mereajaloo kohta, omal kohal on ka näiteks õpetussõnad vanade autode ostjatele, kes välismaale neid tooma kavatsesid minna, relvahuviilistele jne., jne.

Juulikuu lehes on näiteks ülevaade *Läti meremeeste kongressist*, mis avati 9. juulil Riia Läti Ühingu ruumes. Avamise au oli antud Esimese Vabariigi aegsele mereväehvitserile, Vabadussamba juures mälestati eelkäijaid, saadeti tervitus president Guntis Ulmanisele ning kuulati Seimi esimehe Anatolijs Gorbunovsi tervitust. Kongressist võttis osa 320 meremeest, põhiliselt kaldaametites või merehariduse alal tööl. Märgitakse, et kalamehi ja kaubalaevastiku meremehi võis kokku lugeda sama palju kui oli külalisi. Oli ka 9 välismaalt tulnut.

Peaettekande pidas *Läti Merenduse Seltsi* esimees **Gunars Šteinerts**. Ta nimetas kaubalaevastikku Läti rahvamajanduse üheks "vaalaks". 1992. a. oli riiklikes merendusettevõtetes tööl üle 31 000 inimese, nad andsid riigi üldtuludest 25%, valutatuludest 32%. Praegusaja tõsisemad probleemid on seotud kalamajanduse ja merehariduse ümberkorraldamisega, meremeeste tööhõivega nii Läti kui ka välismaa laevades. (Läti on ITF liige, aga ametiühingute tööga pole ikkagi kõik korras, neil on näiteks Kalurite Sõltumatu a/ü. — R. N.). Ka Läti olevat kuulnud etteheiteid, et neil ei peaks nii suurt laevastikku olema, olgugi et see suurt tulu annab. Läti on ühinenud vaba meresõidu 11 põhiprintsiibiga, mis määravad ära vaba konkurentsi ja kõikide lippude võrdõiguslikkuse kõrgis maailma sadamates. Sellega oleks nagu otsene protektsioonivõimalus Läti lipult ära võetud. Laevaomanikud aga loodavad, et valitsus saab aidata mõistliku maksu- ja krediidipoliitikaga.

Läti laevad suunduvad mugavslippude alla sinna, kus pole makse, kuid kust võib saada krediite laevanduse taastamiseks. Libeeria ja Küprose lipud lehvivad 15 Läti omandusse kuuluval laeval. Administreerimisega seda ei takista, aitaksid vaid majanduslikud ja õiguslikud meetmed.

1. juulil 1993 oli Läti laevaregistrisse kantud 646 laeva 1 328 544 brt. Nende efektiivset majandamist segab riigiettevõtete vana stiili pärand: suurearvuline ja väheefektiivne juhtimisaparaat. Privatiseerimine pole olnud efektiivne. Ühe võimalusena pakutakse välja laevade riigi omandiks jätmist samal ajal kui *management* läheks erakättesse, mis ei tähendaks uute laevaomanike tekkimist. Senini on eraomanikke vähe ja nende valduses on peamiselt väikesettonnaazilised laevad: laevaregistris on 332 sellist laeva 102 055 brt, see moodustab 7,6% üldisest tonnaazist (Läti laevaregistrisse olevat juba kantud ka välismaiste ettevõtjate laevu).

Ja kuigi laevanduse areng võimaldaks töökohtade arvu kasvu ning stimuleeriks kõigi merenduse harude arengut, ei tohtivat unustada seda, et kontorites ja laevades kõlab pea ainult vene keel, vahel harva ka inglise, et palka ollakse harjunud saama, arvestamata töö kvaliteeti ja intensiivsust. Lätlaste meresõidu juurde tagasitoomiseks loodetakse valitsusele, et professionaalsete merendusspetsialistide ettevalmistamine saaks majanduspoliitika loomulikuks osaks nagu see on Indias või Filipiinidel. "Kui ei saa olema professionaalset meremeest või *manageri*, siis jääb meil üle vaid mälestusi heietada ennesõjaaegsest Läti laevandusest ja meresõidust," nentis Gunars Šteinerts.

Teine merendusküsimuste oluline plokk on sadamad. Riia ja Ventspils sadamad on välja tulemas Nõukogude Liidu kokkuvõrarisemise tingitud kriisist. Pärast Vene laevastiku väljavõtmist peaks perspektiivi olema Liepajal. Rannasadamad on peale kalurikolhooside krahhi haletsusväärseid olukorras. Holatati, et naabrid, sealhulgas eestlased, arendavad kiiresti oma sadamaid ja lähevad seega eest ära. Läti sadamate käive 1991 oli 33,7 milj. t, 1992 — 27,5 milj. t.

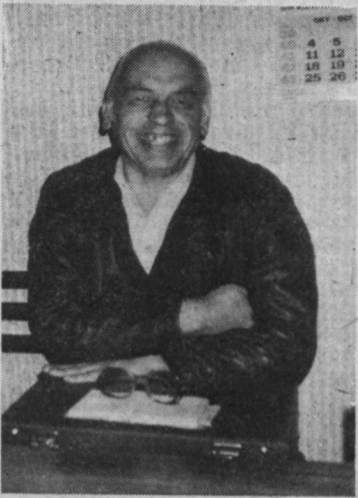
Tehti ettepanek sadamakaptenite teenistuste baasil luua ühtne Läti Merendusadministratsioon, et saavutada laevanduses ratsionaalne administratiivne kontroll. See administratsioon peaks ühendama sadamakapteniteenistused, laevaregistri, meremeeste registri, avari- ja päästeteenistuse, hüdrograafiateenistuse.

Lätis arvatakse, et merendus on nii tähtis majandusharu, et ilma Mereministeeriumita selle probleeme ei lahenda. Meresõitjad on nõrduinud, et hoolimata vajadusest pole Merekoodeksit valmis jõutud.

Reet Naber

Seekord Euroopa vetes

Mait Põllu: "Kus on see õige meremeeste ametiühing?!"



Vanemmehaanik Mait Põllu on meie lehes juba paaril korral oma välislaevades sõitmise kogemustest rääkinud. Nii seegi kord.

Alustasime Rotterdami eeslinnast Dordrechtist. Dokis näidati: siin see laev on. Sakslasest omanik ostis ta seal ära. Vana laev, 1971. aastal Hollandis ehitatud, 1000 hj, 1263 brutoregister-tonni, netto 850, 70 m pikk ja 11 m lai. Mingi asi tal tegelikult ei töötanud. Läksime dokist alla — ei saanud peamasinarki käima. Olid seal saksa-hollandi segakeelsed instruksioonid, tegin siis kirvetõlget ja pool tundi enne lootsi tulekut sain peamasina käima ka. Kõik olid õnnelikud.

Poleks ma vaadanud, oleksime dokist katkiste kingstonniklappidega välja läinud. Omanik oli ainult kaks väljakäiguklappi remonti pannud. Laevakeres on auk, võrk ees, siis kingstonikast ja klapp, siis filter ja teine klapp, ning sealte lähed laeva tuleveesi pumpa. Teised klappid on *sehr gut*, ütles sakslane, neid pole vaja remontida. Aga mina ei usu kedagi. Tegin paar tükki lahti — polegi klappi sees. Klappi kere on, aga nii ei pea ju. Ma siis delikaatselt mainisin. "Ei või olla!" Kujunes hea komme võtta tal kõrvust ja tassida masinasse — talle endale see meeldis ka. Sai aru, ja endise omaniku arvel tehti need 8 klappi korda. Eks mõeldakse ju, et vana ja roostes värk, mis tast parandada. Aga oma elu pärast peab neid asju tegema. Kui mõni toru läheb lõhki ja laev hakkab uppuma, siis keerad vähe-malt klapi kinni, et põhja ei vajuks. Ega seal suuremaid ideaale ole. Katkiste klappidega oleks üks potentsiaalne oht juures olnud. Torud läksid katki plinn ja plönn, vesi

uhab. Lülitad midagi ringi, keerad seal klapi kinni, kust vesi tuleb.

Sõitsime Antigua lipu all, enamjaolt vedasime Soomest ja Rootsist metsa. Meeskonnas oli 8 meest, kusjuures üksainuke mehaanik. Ei olnud telefoni ega telegraafi, tihti tuli viis korrust silda joosta. Aga see on normaalne mereelu. Ütlesin omanikule, et näe, telefonijuhtmed ripnevad... Tema: "Ah, ei hakka raha raiskama, sul peab masinas niikuinii kõik käima. Ja kui ei käi, laev seisab, siis on teada, et asi mokas, mis mõtet enam helistada." Nojaa, õige kah.

Ma uurisin, ITF lubab väikestel laevadel mehaanikul kaks kuud ükski olla küll. Aga üle ka ei maksaks pingutada. Anna teine mees 5-6 tunniks minu kätte, et ma võiksin kogu aeg ilma läbi une kuulatamata magada, ja ülejäänud ajal tehku ta midagi muud: Magamatuse viga ongi see kõige suurem: võib ju üleval olla küll, aga tunned, et oled sihuke poolloolakas, kõik kukub käest maha. Kui panned silmad kinni ja magad kasvõi pool tundi korralikult — kohe teine asi. Ma tean vanast ajast niisuguseid hirmsaid mehi, kes ei maganud, ei maganud, aga siis kukkusid ümber ja surid infarkti. Ega Lääne inimesed niimoodi nõus ole, minu koha peal oli varem ka kaks meest. Ja palk oli kaks korda suurem kui mul. Kuigi mina sain enamiku meil laevas olnud poolakatega võrreldes suhteliselt korralikult. Vaat siis, kui palju omanik minu pealt kokku hoidis. Tema ei või palju maksta ega laeva peale kulusi teha, muidu läheb pankrotti... Oli ettevõtlik noor mees, seiklejaverrega. Tegi endale Maltal firma. Kas ta sinna ülespoole ka välja poeb, et tea muidugi, aga hakkamist tal on.

Mul oli pihustiotsi vaja. Väga kallid detailid, 8 tükki komplekt. Lõpuks kaks nädalat enne koju tulemist need ikka sain. Sinnamaani kogu aeg vingusin ta kallal. "Kallis on, maksab palju..." Ükskord Kieli kanalits tuleb, suured kastid kaenlas, kribinal-kribinal tehakse lahti — uued televisiorid! Salongis ja igal pool olid meil vanad "Samsungid" — lööd rusikaga, vajutad nuppe, ja näitavad küll. Ei kõlvanud, tõi "Grundigid" asemele. "Aga kus pihustid on?" Ei mingit juttu, ruttu-ruttu oli telekat vaja vaatama hakata...

Tahtmine on tihti suur, aga tarkusest jääb puudu. Laadungit märkidega mängitakse: vanade laevade jaoks on

piirangud, aga nad keevitavad neid meeter ülespoole kui õigus. Laev tohib laadungiga ainult margini vajuda. Nii käib tohutu laevade ülekoormamine. Läänes on kõik nii viisakad, ega sadamakapten tule ju naljalt kontrollima. Kieli kanalits ühed mehed vaatasid küll tükk aega imelikult, aga saime kuidagi läbi. Nii me siis oösel ja suurte pühade ajal läbi kanali käisime. Mõnikord tuli omanikult käsk, siis läksime ringi... Ei tea, mis sellega oli? See pole minu ampluaa, niisama tähelepanekud.

Ohutus? Ei noh, harjutasime kõvasti, päästepaadi mootorid läksid kõik käima ja puha, sõitsime ringi, ükskord terve päeva läbi harjutasime. Ohutusinspektsioon käis uurimas, sealhulgas reostust. Vana laev laseb igalt poolt palju asju läbi. Tuleb ikka reostada. Aga inspektorite jaoks on kõik olemas. Reostuse probleem on lahendamata. Pole soliidset, korralikku agregaatit, mis tõesti automaatselt töötaks: puhastaks ja pumpaks ja eraldaks. Uutel suurtel laevadel on biopuhastajad. Aga mis vanadele laevadele peale pandud — see kõik on ainult inspektorite jaoks. Selle pärast ma parem laeva nime ei ütle.

Kahju, et meil vahetus kolm kaptenit — ainult algul oli kapteniks omanik ise. Igaüks rebis üleval neid juhtimiskange oma moodi, nii et mõnikord tõesti ei läinud selle pärast käima. Kui midagi päris valesti tehti, siis jooksin üles: milles asi, härrased?

Juuakse seal jah päris palju, poolakad meeskonnas... Oli kusagil lugu: kõik viis inimest lootsilaevas juua täis. Aga kui palju nad täis olidki, ehk lihtsalt väsinud. Olid ehk pidevalt vahis, polnud õiget vahetust? Üks suur kasumi tagaajamine käib.

Aga kui tõesti masinasse veel kedagi vaja oli, siis ma vilistasin. Meil oli poolakast kokk, keda kõik kapteniks pidasid — nii kõva poiss oli. Kui kärakat pani, oli lai pomm. Tema oli vahendajaks, kes poolakaid laeva organiseeris. Ta tõi meile ühe väga hea mehe.

Pärast teist reisi avastasime, et laev oli täiesti läbi roostetanud. Ballaststernid olid kõik omavahel ühendatud: ühte pumpad, aga voolab igale poole, kreeni õigeks ajada ei saa. Hakkasime tsisterne lahti tegema — tuli välja, et seitse on augud sees. Mina mingu keevitama. "Mina ei lähe masinaruumist rohkem kui 10 meetri kaugusele: mingisugunegi automaatika ei tööta, kogu aeg

Merel hukkunutest 1992. a.

Lloyds'i laevaregistri statistika kohaselt olid inimkaotused merel laevaavariide ja muude juhtumite tagajärjel 1992. aastal võrreldes kõigi eelmiste aastatega alates 1980. aastast väiksemad. Mõeldunud aastal hukkus merel 246 inimest maailma kaubalaevastikut. 1991. a. oli see arv 1204. Viimaste hulka kuuluvad ka need 400 inimest, kes hukkusid Egiptuse reisilaeva "Salem Express" katastroofis Puna-sel merel. See on suurim inimelude kaotusega seotud katastroof merel pärast 1987. aastat, mil kokkupõrkes tankeriga läks põlema ja uppus Filipiinide reisilaev "Dona Paz", viies kaasa 3841 inimest. 1992. a. oli maailmameredel seitse laevaavariid, milles hukkunute arv ületas 10 inimest.

Laevahukke oli 1992. a. 213, 42 juhul kaansesid inimkaotused. Suurimad kaotused olid m/l "Dacyang Honey" hukkimisel taifuunis Collen — 28. Konteinerlaeva "Ocean Blessing" ja tankerit "Nagasaki Spirit" kokkupõrkel ja stütmisel Malaka väinas hukkus mõlemal laeval 21 meremeest.

Suurem osa hukkunuist mõeldunud aastal — 119 — said surma laevade põhjaminekul. Laevade kokkupõrgetes hukkus 63 inimest.

Mõeldunud aastal vähenes samuti hukkunud laevade arv ning tonnaaz võrreldes 1991. aastaga. Nii hukkus 1991. aastal 213 laeva üldmahutavusega 1 223 135 brt. Neist 23% ehk 94 laeva mahutavusega 283 343 brt uppus, 44 laeva, 245 204 brt hukkus madalikule sattumise tagajärjel, 25 laeva, 215 302 brt, laevade kokkupõrgetes. Peaaegu pooled hukkunud laevadest olid mahutavusega vähem kui 500 brt ja 80% vanemad kui 15 aastat.

Laevaavariide tagajärjel hukkunud laevade riiklikku kuuluvust võrreldes võib näha, et kõige rohkem, 31, hukkus Panama lipu all olevaid laevu (üldmahutavusega 355 354 brt). See on 29% hukkunud laevadest. Teisel kohal hukkunud laevade mahutavuse poolest oli Liibüa 4 laeva 183 048 brt, kolmandal Malta — seitse laeva 134 214 brt ja neljandal Marshalli saared — 1 laev 120 734 brt.

Lloyds'i registris märgitakse, et mõeldunud aastal oli eelnevatega võrreldes suurim aktiivsus laevade vanarauaks müümisel 1987. aastast alates. Vanarauaks müüdi 1004 laeva üldmahutavusega 6 569 314 brt. Kõige rohkem ostis vanu laevu Hiina, omandades ühe kolmandiku vanarauaks müüdü laevadest. Teisel kohal oli India, kolmandal Bangladesh.

Hukkunute arv laevaavariides

Avari põhjus	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Uppunud laevad	523	561	443	149	400	92
Jäljetult kadunud laevad	78	29	26	128	62	24
Tulekahju, plahvatus	29	83	57	40	16	22
Laevade kokkupõrge	3156	63	76	72	214	63
Muud kokkupõrked	0	0	42	80	30	0
Madalikule sattumine	34	23	34	0	509	7
Muud põhjused	21	4	10	0	0	11
Kokku	3641	763	688	389	1204	246

Roland Leit

kuumeneb midagi üle. Kui just uppuma hakkame, siis keevitan, aga lihtsalt remontima ei hakka.

Omanik andis siis poolakale-kokale käsu, see pani igavesse lonksu sisse, jooksin natuke aega mööda Szczecini linna ja tõi ühe kuldsete kätega keevitaja. Too vormistati madruseks, aga tegi kõiki töid, aitas ka masinas. Keevitas torusid; kui laev oli laadungis ja ballaststernidesse ei pääsenud, siis ka igal pool mujal.

Kord läks Poolas kompressor katki, kaks lukkseppa tegid kolme tunniga korda. Ilus vaadata, kui ilusasti tööd teha. Kahjuks aga said nemadki vähe raha.

Hästi teenivad spetse nägin siiski ka. Diiselmootorit generaatoriga ühendavad muhvid läksid katki, see oli

ühel laupäeva õhtul Kieli kanalits. Telliti kaks soliidset selli. Tegutsesime kella viieni hommikul, lõpuks vennastusime, eriti veel, kui ma klaasid poola viina täis valasin. Nemand said 100 Saksa marka tundi. Kell kuus õhtul alustasid, hommikul kell viis lõpetasid... Üks mees ütles, et nüüd läheb koju, magab pühapäeva maha ja esmaspäeval lendab Jaapanisse. Seal oleval ühel Saksa laeval midagi vaja teha. Mina küsisin, et Jaapan on ju suur laevahitusmaa, miks seal korda ei tehta? Ei, omanikud tahavad, et ka iga väikese asja omad mehed ära teevad. Meid peetakse vahel lolliks ja mõnikord oleme ka, aga mõnes asjas oleme targemad.

(Järgneb)

Kirja pannud Mari Vamba

Suvekiri

"Carinat" oodates

Kui oled ühepoolse anginiiga nädala kodus vedelnud, ja su kohati palavikulist und on kogu selle aja valvanud truu viiekuune mägraverd kutsikas Muri, siis vahel ei tundugi, et oled maailmas päris ükski jäetud. Ja kui ka sadamasse helistada saad, kus sõbrad sinu eest "päevi teevad", mis sa ümtingimata tagasi teed — kuniks elu —, ja kui siis veel su kunagine kalanduskoolivend Jaan Klaas Kihnust helistab ning lubab "Kajakaga" korra ka Pärnu sadamasse tulla, et siis taas oma asukohamaale Kanadasse sõita, lükkadki vanade mälestuste varal päevi üha edasi.

Ega Pärnu sadam palju sellest küsi, kas sind olemas on

või ei. Tema on mereasutus, institutsioon — vesiehitus, kaid, kui soovite. Tema teeb iga päev oma tööd — puit ja turvas, saematerjal —, ei parem ega halvem kui teised Eesti sadamad. Ta toob nüüd tulu Pärnu linnale ja paljudelegi veel. Ning pole tema süü, et veel ei lähe meilt välja traditsiooniline või ja peekon, mis meile endilegi esialgu hingehinnaga kätte tuleb. Koos konkurentkaidega jõudis Pärnu sadam poole aasta jooksul vastu võtta ja ära saata 105 laeva. Koos aprillikuise viie Rootsi sõjalaevaga on see tervelt 52 aluse võrra enam kui mõeldunud aastal.

Konkurentkaideks on kujunenud Vana-Pärnu ehk endi-

ne "Pärnu Kaluri" remondikajale üle Vallikraavi asetsev teadlaste ehk rahvasuus Tensoni kai, kus väiksemad Eesti omanike alused laadida ja lossida saavad.

Tänavu on paljude teiste maade lippude kõrval ära nähtud ka Ukraina rahvuslipp, mis pole vist päris igapäevane sündmus. Ja tervet Eesti kaubalaevandust peaks rõõmustama fakt, et Pärnu linnal on nüüd nimekaim, AS Centrali kaubakas "Pärnu".

See hea töö, mida AS Reldor mõeldunud aastal sadamas alustas, kestab. 2. ja 3. kai on saanud uued vendrid, ja kui vasevargad oleksid sadama rahule jätnud, oluaks raudbetoonist kaipealne juba vaimis. Siin on iga jumala päev oma ala tundvad mehed ametis ning ükskord peab sellest ka ilu ja tulu tõusma.

Ent sina istud kodus ja mõtled ja ootad seekord hoopis

oma "Carinat", 93 meetri pikust Rohdenbeschiffungi laeva — selle vanemtüürimeest ja oma sõpra Theo Schweringit ning endist kaptenit Kaspar Schepersit või tema vahetusmeest Heinrich Heßelmanni. Veebruaris sai uues kohtumises kokku lepitud, kuigi — issanda ja tuulte teed olla imelikud. Just "Carina" laevaraamatukogust sai Pärnu Humanitaargümnaasiumi saksa keele osakond tubli materjalilisa. Eriti väärtuslikuks võib selle hulgast pida jutukogumikku "Sommerfestival", kus teiste seas on esindatud ka kuulsamaid tänapäeva saksa kirjanikke Heinrich Böll, nüüdseks manalamees.

"Carina" kodusadamaks on Elsfluth, ent kõik meeskonna juhtliikmed on pärit Harem-Emsist. Kui oleks sinu võimuses, siis tahaksid sa, et Pärnu sõpruslinnaks saaks just Põh-

jamere-äärne Harem-Ems, umbes samasuguse elanike arvuga linn kui Pärnu. Praegu on kodulinn kaelapidi uppunud Rootsi ja Soome sõpruslinnadesse, aga Saksamaal pole tal minu teda ühtegi. Kuid kõik see pole ju ühe inimese otsustada.

Kui kirjad ei valeta, erakirjad nimelt, siis augustis peaks jõudma — kui jõuab — taas Pärnu randa ka sakslaste "Odin". Härra kapten Engelbrecht võtab kaasa ka kaks-kolm reisijat. Üks mõeldunud aastal käinud Berliini vanahärra on jälle tulekul. Nii ja ainult nii saab õnnetu 1927. aastakäik mehi taasluua sidemeid, otsida kadunud ja kaotatud, olla kultuuriliselt seotud nendega, kes oma vaimu meile jätnud ja seda siit ka vastu saanud.

Pärnu, juuli 1993

Otto Taul

Riikliku mereasjanduse algus

Aastatel 1920–1940 oli Eesti Vabariigis üheks mereasjandust korraldavaks ja juhtivaks organiks riiklik keskasutus, mida algul nimetati Mereasjanduse Peavalitsuseks, hiljem Veeteede Valitsuseks ja lõpuks Veeteede Talituseks. See keskasutus lõpetas oma tegevuse saatusliku 1940. aasta detsembril viimastel päevadel.

Ent sel keskasutusel olid ka oma eelkäijad, mis alustasid tegevust juba 1918. aasta novembris. Tänavu möödub neist sündmustest 75 aastat.

Käesolev kirjutis on katse teha lühike ülevaade 1918. aasta novembrist kuni 1920. aasta märtsini mereasjandust juhtinud riigiasutuste ja nende koosseisu kuulunud ujuvabinõude tegevusest.

Neli aastat meie vetes kestnud sõja tagajärjel oli kohalik mereasjandus 1918. aasta sügiseks kandnud suuri kaotusi. Sõja algus tähendas kõigepealt selle ala ümberkorraldamist, alates aluste mobiliseerimisest ja lõpetades merekoolide ümberpaigutamise. Peale laevade hukkumise, majakate ja tulede hävimise lahingutegevuse käigus tõi sõda kaasa ka laevateede ja sadamate sulgemise vrakkidega, laevaehitustehaste evakueerimise vaenlaste poolte taandumisel, alles jäänud sõidukõlblike ujuvabinõude äraviimise jne.

1918. aasta veebruaris teigi seda kõike venelased. Sama aasta novembris, Eesti Vabariigi loomise ajal, oli see käsil sakslastel, ehkki 11. novembril tegevust alustanud Ajutine Valitsus püüdis seda nii kohapeal kui sõja võitnud Entente'i riikide pealinnades asuvate Eesti Maapäeva välisesindajate kaudu takistada. Vaherahuleping Entente'i riikidega keelas Saksamaal okupeeritud aladelt majanduslike väärtuste väljaveo. Kuid üks asi on kõrgetasemeline kokkulepe Pariisi lähedal metsas ja teine tegelik olukord Eesti rannas.

Kohapeal kehtis vana reegel: kel jõud, sel võim. Ja jõud oli paraku sakslaste käes. Siiski püüdsid eestlased oma tahtmist maksmata panna, eluviijaks samal 11. novembril avalikult välja kuulutatud ja tegevust alustanud Eesti

vara ülevõtmine, takistamiseks revolutsiooniliselt meelestatud madrustel seda maha hangeldamast. Sadamate komandant määras seda tööd korraldama kauge-sõidukapten Willem Dampfi. Kolmas põhiülesanne oli ujuvabinõude ülevõtmine.

Mõnepäevaste läbirääkimiste tulemusena jõuti nii kaugele, et Oskar Treilmann võttis 13. novembril mereväe-



Tallinna Sadama komandant Oskar Treilmann.

leitnant Wulfilt üle Tallinna Sadama Komandantuuri. W. Dampf võttis kaptenleitnant Blankenburgilt üle nn. Küstendeziirksamti.

Järgmisel päeval, 14. novembril loodi ja alustasid tegevust esimesed Eesti Vabariigi mereasjanduse asutu-

sed – Tallinna Sadama Komandatuur ning Tuletornide ja Meremärkide Valitsus. Teiste Eesti sadamate komandatuuride tegevuse alguspäevaks peaks lugema 15. novembrist.

Enamikul Eesti Vabariigi riiklike struktuuride korraldajail oli sel alal kogemusi, mis pärinesid endises Vene impeeriumis elamise ja töötamise ajast. Ilmneski, et oma riigigorganeid hakati moodustama tollase suure riigi eeskujul järgides.

Vene impeeriumi mereasjanduse riiklikust struktuurist leiame hulga ministeeriume, mille pädevusse see valdkond kuulus.

Esimene ja kõige tähtsam oli Mereministeerium ehk lihtsamalt öeldes sõjalaevastik. Selle koosseisus oli Hüdrografia Peavalitsus; Balti mere majakate ja lootside direktioon ohutu meresõidu tagamiseks oli omakorda selle allüksus. See peavalitsus tegi ka uurimis- ja kaardistamistööd. Nimetatud direktiooni alla kuulusid Peterburi, Eesti, Liivi- ja Kuramaa kubermanguga piirnevad merealad. Soome veed kuulusid teisele samasugusele asutusele.

Tähtselt teisel kohal oli Kaubandus-Tööstusministeerium, mille koosseisus oli kaks selgelt mereasjandusega tegelevat departemangu. Laevasõidu departemang teostas riiklikku poliitikat läbi eraettevõtluse reisi- ja kaubalaevanduse alal ning sadamate departemang tegeles sadamate väljajahitamise, korrashoju ja eksploatatsiooniga.

Siseveelaevanduse küsi-



Uue Sadama komandant Rudolf Schiller.

mused (Peipsi ja Pihkva järv) kuulusid teedeministeeriumi Peterburi veeteede ringkonna alla.

Merekoolid allusid haridusministeeriumile. Piirivalve ja toll tegelesid rahandusministeeriumi koosseisus.

Kõigil neil asutustel, laevasõidu departemang välja arvatud, oli oma laevastik. Mõnel suur, nagu mereministeeriumil, mõnel vaid paar alust, nagu haridusministeeriumil (õppelaevad). Laevastik oli ka poliitsel, metsaametil ja veel mõnel riigiasutusel.

Riiklik merepäästeteenistus praktiliselt puudus. Vene Keiserlik Vetelpääste Selts oli ühiskondlik organisatsioon; sellel olid vaid randades vastava varustusega päästejaa-

mad. Selts sai riigilt osaliselt toetust. Päästejaamade ülesanne oli inimeste päästmine; päästetööde korraldamine laemas mõttes oli eraettevõtluse käes. Eesti vetes tegeles sellega Vene-Balti Pääste-selts, millel oli ka oma laevastik. Pärast esimeste Eesti riiklike merendus-asutuste loomist kujunes välja omapärane olukord. Juridilisest küljest paistis kõik korras olevat, kuid tegelikult jäi kõik kuni okupatsioonivõimude lahkumiseni Tallinnast 12. detsembril endiseks.

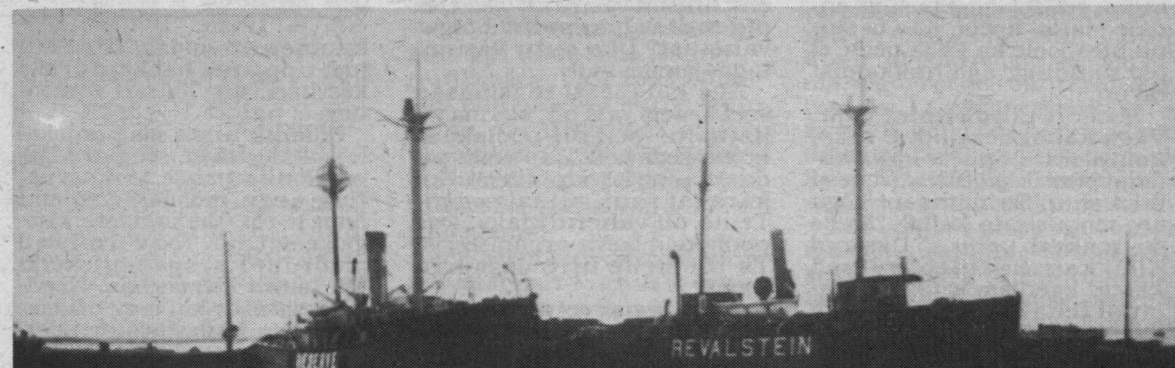
Endistviisi lahkusid laevad laadungiga lõuna suunas.



Kopli Sadama komandant Valentin Grenz.

Vaid tänu eestlastest meeskonnaliikmete tegevusele õnnestus paljud alused sellest teekonnast päästa. Nii oli see tulelaevadega "Revalstein", "Neumangrund", "Saritsev" ja "Reserve". 1918. aastal seisis need laevasõiduteel üldjoonel Tallinna reid–Suurop – Pakri – Osmussaar – Tahkuna – Ristna – Saritsevi madalik. See oli peafaarvaater miiniväljade vahel. Peale otseste ülesannete täitmise olt tulelaevad veel ka miinilootsijaamadeks. Meeskonnad ja miinilootsid olid ametis enamjaolt Vene ajast. Nüüd tehti muidugi kõik selleks, et sakslased ei saaks tulelaevu ära viia. Samal ajal siin töötanud Saksa tulelaevad "Aussenjade" ja "Elde II" ei raatsinud aga isegi ankrute

Tulelaevad "Reserve" ja "Revalstein" (ex "Neumangrund").



Kaaslaevade "Loos".



...Mõnede Tallinna Sadama komandantide ...

...Sõjasaad olt sadamate ...

...Sadamate komandatuur ...

...Mõnede Tallinna Sadama komandantide ...

...Sõjasaad olt sadamate ...

...Sadamate komandatuur ...

Joh. Pitka. Minu mälestused

(Algus "Meremehes" nr. 3)

"Mis kirju te mulle kirjutate?"

Tund aega pärast kirja ära saatmist ilmus hr. D. kahehobusetroskas ja saatis laeva mind sillale kutsuma.

Võttes kaasa charter-party ja konossementi ära kirjad, sõudsin silla äärde, kus hr. D. mind troska juurde kutsus ja juba eemalt kõrgendatud vihasele häälele hüüdis: "Mis kirju te mulle kirjutate, ma teile ütlesin, et teil tuleb korra oodata. Niisugune ordnung on siin. Mina ise olen hulga laevade reeder, olen siin palju aastaid laevadega tegemist teinud ja ütlen, et väikeste laevadega niisuguseid asju ette ei tule kui suurte laevadega, kes tulevad välismaalt."

Ma vastasin rahulikult: "Missugune ordnung teil siin on, ei puutu minusse. Mul on siin charter-party ja selles ei ole juttu korra järele ootamisest, vaid selles on päevade arv kindlaks määratud, mille kestel tuleb laadung vastu võtta. Vastasel korral tuleb teil mulle laeva üldseisu päevad maksta."

"Mis charter-party? Mina pole mingisugust charter-partyt alla kirjutanud ega ole mul sellega midagi tegemist!" hüüdis D., häält aina kõrgendades.

"Seda ma usun, et teie seda pole alla kirjutanud," vastasin ma, "sest see on sõlmitud Tallinnas Girardi kontoris, kuid tegemist teil sellega on, sest konossement on teie vabriku peale välja antud ja seal on tähendatud, et kõik muud tingimused on charter-party järele, seal hulgas arusaadavalt lossimise tingimused."

"Ka selle konossementiga pole mul midagi tegemist, kõik rannasõidu laevad lossivad ja laevad järjekorra järele, ja siis, kui suurtest laevadest aega saab," hüüdis D. väga ärritatult.

"Kui teil selle konossementiga midagi tegemist ei ole, siis pöördun Girardi kontori poole, kes kogu selle asja eest vastutab, sest nagu näha, pole teie vabrik neid propse ostnud," seletasin ma rahulikuks jäädes.

"Need propsid on vabrik ostnud, aga teil tuleb järjekorda oodata, pealegi pole teie laev sillale küllalt ligidale toodud. Mis üleseisu-päevi teie sel viisil nõuda võite?" vastas D. järsku oma tooni pehmemdades.

"Laeva ligemale toomist ei saa minult keegi nõuda, ta on nii ligi toodud kui võimalik," vastasin ma endise kindluse ja rahuga.

"Kutsu sealt see kapten mu juurde," ütles D. kutsarile, näidates eemal seisva S. ranna kapteni R. peale.

Kübarat käes hoides ligines kapten R. troskale.

"Kuulge, võtke ja loodige kohe selle aluse juures vesi ja teatage, kas teda saab ligemale tuua!" käsutas D. kaptenit.

Kiiresti tõttas see käsku täitma ja tuli vähe aja pärast, raporteeris vee sügavuse ja laeva vees istumise moodsid ja lisas juurde, et alust ilma suure riisikota ligemale tuua ei või.

"Kui tekklaadung ära võtta, kas ta siis ujub silla äärde?" küsis D. kaptenilt.

"Siis ta ujub küll," vastas kapten.

"Noh, võtke siis sealt need kaks tühjalt tulevat uisku ja asetage sellele alusele üks ühele ja teine teisele poole. Tooge oma alustest mehi nii palju kui töö juurde mahub ja võtke tekklaadung pealt ära. Tooge siis alus silla äärde ja lossige õõ läbi, et hommikuks enne kella kuut laev tühi oleks," käsutas D. kapten R.-i ilma minuga rohkem tegemist tegemata, ja sõitis minema.

Tarvilised korraldused teinud, pöördus kapten R. minu poole ja lausus pahaselt: "No mida pärglit see tähendab? Meie alused magavad siin juba kolmandat nädalat koksi ja kivisõega ega ole välja vaadet, et nad enne kahte-

kolme nädalat vabaks saaksid. Nüüd tuleb siia aga üks hiidlane ja selle lossimiseks pannakse kõik rattad käima. Ütelge, mis kunsti ja võimuga te seda teete?"

"Ega siin muud kunsti ega võimu ole midagi, kui nõuan oma õigust, mida mulle vastav leping annab," vastasin ma.

"No jah! Mis lepinguid teil siin on ja mis võim teil siin nõuda on. Hakkad midagi nõudma, näe, võtab oma osaraha alusest välja ega anna kunagi enam prahti. Mis sa selle alusega siis peale hakkad?" kurtis mees.

Selgus, et kõigis neis laevades, mis koksi ja kivisõega all magasid, oli hr. D. kaasosanikuks (väikeste summadega võetud, tagamõttega, et D. siis nendele laevadele tsemendivedu kindlustab). Kuna aga D.-i suuremad huvid vabrikus olid, siis eksploateeris ta laevaomanikke, makstes neile vähem kui võrastele oli sunnitud maksma ja kasutas nende laevu praamideks väikeste tasu eest, et vabastada suured laevad laadungist, enne kui need üleseisu päevade peale tuleksid, mis väga kalliks läheks.

Varsti kihas "Kalvine" meestest ja õhtuks oli tekklaadung pealt võetud, mille järel laev silda varbiti, kus töö käis vahetpidamata kogu öö.

"See kõik maksab hirmsat raha!"

Huvitav oli lugu "Kalvine" reederitest madrustega. Kogu see asi oli neile võõras ja arusaamatu. Nad teadsid, et laev oli kohustatud laadungit üle reelingu andma, aga nüüd tuuakse hulk võõraid mehi laevale ja tehakse veel õõsel ületunde.

"See kõik maksab hirmsat raha! Mis kiiret nüüd siis nii on, et niisuguseid kulusid tehakse, kust see vaba raha

kõik võtta? Seal nüüd on see koolitatud kapten!" kõneldi omavahel, aga nii, et ma seda ka ikka kuuleksin.

Et minu poole selles asjas otsekohe ei pöördutud, siis ei hakanud ma neile seletust andma. Kui nad pärast õhtusööki jälle töö juurde tahtsid asuda, kutsusin ma nad ära ja käskisin puhkama minna. "No nüüd on hull väljas, meie läheme magama ja maksame võrastele kallist raha! Kust see raha kõik välja võetakse, küllap sedaviisi asju ajades sügiseks kogu laev käest on läinud," urisesid hiidlased, kuid täitsid siiski käsku.

Laevaruumist aga kostis üles Viru ranna meeste kirumine: "No mis see pärgli hiidlane õige mõtleb? Kutsu oma mehed oma laadungi lossimise juurest ära — kes niisugust asja enne on näinud?" "Ja laseb nüüd siin meid võõraid tööd teha," lisati juurde.

Hommikul enne kella kuut oli laev tühi ja sillale veeres oma troskas ka jälle hr. D., kellele juba kaugelt vastu jooksis lossimist juhataja kapten — teatama, et laev on tühi.

Laeva ääres peatudes küsis D. minult pilkaval toonil: "Kas teil veel midagi kirjutada ja nõuda on?" Ma vastasin naerdes: "Kirjutada küll enam ei ole, aga nõuda on veel."

"Noh, mis nõudmist v e e l on?" küsis D. erutatult.

"Prahiraha," oli minu vastus, mille peale D. naerma hakkas ja hüüdis: "Tulge, istuge peale, sõidame kontorisse!"

Kui ma Viru ranna meeste salga lähedalt mööda läksin, sosistasid mehed imestunult: "Mis see suur lahus selle pärgli hiidlast vastu peaks ometi tähendama?"

Teel kontorisse pöördus D. minu poole ja lausus naljatoonil: "Ise alles päris noormees, aga niisugused vana soolase merekapteni võtmed. Kus te neid olete õppinud?"

"Merekoolis," vastasin ma.

Edasi pärides, kus merekoolis, ja saades vastuseks, et Kuressaares, lisas ta juur-

de: "No seal peab üks vana tubli soolase merekapten õpetajaks olema, kes poisid nii hästi välja õpetab."

"Hiidlasele antakse tsementi!"

Kontoris maksti mulle prahiraha korralikult kätte, ja siis kutsus D. mind oma puldi juurde, kus istet palus võtta ja hakkas küsima, et kas ma ei tahaks mitte võtta laadungit tsementi peale Kroonlinna ja Peterburi viimiseks — kahes kohas lossida. Kuid ma seletasin, et mul on veel üks laadung propse Kundasse tuua ja pean sellepärast otseteed Hiiumaale selle järele minema. Selle peale tähendas D., et nendega polevat kiiret, kuid laadung tsementi olevat tarvis kohe ära saata, sest ta olevat telegrammi saanud, et seal olevat ehitustööde juures tsemendist puudus tulnud ja tahetavat seda viibimatult saada.

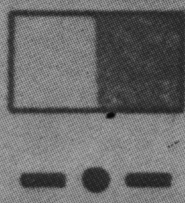
Pikema kauplemise järel leppisimegi kokku, kusjuures mulle palju kõrgemat prahiraha lubati, kui teistele maksti, peale selle vabriku kulul puksiir Kroonlinnast Peterburi ja prii stoovimine ning lossimine. Niipea, kui charter-party alla kirjutati, ilma milleta ma üldse laadimise eest kõnelema hakata ei tahtnud, tegi D. korralduse "Kalvine" kohe silla ääres laadima hakata nii palju kui seal võib, ja siis lahes lõplikult täita ning töötada päev ja öö läbi, kuni laev täis on. Charter-party teist eksemplari mulle andes palus D., et ma sellest kellelegi midagi ei lausuks, sest see komme ei tohtivat tema kaptenite seas kehtima hakata.

Teade, et "Kalvine" antakse tsementi, levis rannalaevastikus kulutulena: "Hiidlasele antakse tsementi Peterburi," käis suust suhu, millele järgnes tosinat kaupa "pärgleid".

(Järgneb)

MERLE

K
Kilo



kašelot, vöidis-vaal (Physeter catodon), suurim hammasvaalaline; isaste pikkus kuni 20 m, emaste kuni 15 m. Massiivne pea moodustab kuni 1/3 hallikas-kuni mustjaspruuni keha üldpikkusest. Peas paiknev padjand sisaldab kuni 6 t rasvaint spermatseeti, mis t^o-i langemisel alla 31°C kristalliseerub, väheneb mahult. Reguleerides spermatseedi t^o-i (jahutamise ninaõõnt läbiiva külma veega), saab kašelott muuta oma keha mahtu. K. toitub kalmaaridest, süvaveekaladest, harvemini hülijestest, võib sukelduda kuni 2000 m süg-ri, jäädes kuni 1,5 tunniks vee alla. Nähtavasti aitab spermatseet siduda lämmastikku, mis eraldub verest rõhu vähenemisel (k-i pöördumisel sügavatest veekihtidest pinnale hoides ära "kessoonõve tekke). Isased esinevad kõigis ookeanides ja peaaegu kõigis (v.a. arktilised) meredes; emased esinevad ainult soojades merevetes (pl. 40° ja ll. 40° vahel), hoiavad koos noorloomadega 10–20-pealistes

se ainsa täiskasvanud isasega haaremitesse. Vastsündinud on 4–4,5 m pikkused; suguküpsus saabub 4.–5. elua-l. K-i peas sisalduvat rasvaint spermatseeti kasut. kreemide ja põletusravimite valmistamiseks, isasloomade sooltorust leitavat ambrat lõhnaõli püsivuse saavutamiseks.

katoodekaitse, cathodic protection, menetlus terasest laevakere ja mahutite kaitseks merevee korrodeeriva toime eest, elektroosilise korrosioonitõrje viise. Kaits-tav (laevakere, lastitanki, kingstonikasti jm.) teraspind muudetakse katoodiks sellele pinnale kinnitatud kemoaktiivsemast metallist (nt. tsink) kaitseelektroodide abil. Nende ja pinna vahel tekib potentsiaal, mis on piisav, et korrodeeruma hakkaks tsink kui anood ja teraspind jääb terveks.

kattimine (holl katten, catting), tugiankru tõstmise vee-pinnal *kraanpalgi alla ja seal kinnitamine. Pärast ankrust lahkimist haagitakse kattimistali kattiplokk klüüsil rip-

puva ankru rõnga (seekli) külge ning kattimistali abil tõstetakse ankur kraanpalgi alla, kattimiskett sääratakse ankru rõngast (seeklist) läbi ja kinnitatakse kraanpalgi külge. Siis haagitakse kattiplokk ankru küljest lahti.

kaubanduslik meresõit, (merchant shipping), tegevus, mis on seotud laevade või teiste *aluste kasutamisega reisijate, lasti, pagasi või posti veol, kala ja mereloomade püügil, maavarade allveekae-vandamisel, pukseerimisel, jäälõhkumisel, päästetöödel jt. maj., teaduslikel ja kultuurilistel eesmärkidel.

Kaubandus-Tööstuskoja laevasõidusektsioon, üks kuuest Kaubandus-Tööstuskoja sektsioonist, mille ülesandeks oli laevanduse maj. huvide kaitsmine, tegutses 1925–40. Anti välja "Bülletään", mis kajastas sektsiooni tööd, kuid kus käsitleti ka laevanduse üldprobleeme.

kaugenemine, analüütilise *laakimise element, mis näitab lähte- ja sihtpunkti vahelist laeva asukoha muutumist meremillides pikl pa-

ralleeli E või W suunas. Teades lähtepunkti koordinaate, laeva kurssi ja läbitud vahemaad meremillides, võib vastavate valemite abil välja arvutada sihtpunkti koordinaadid ja vastupidi, lähte- ja sihtpunkti koordinaatide põhjal võib saada nendevahelise kursi ja vahemaa.

kaugsõit, (deep sea sailing), *ligisõidu piires kaugemale ulatuv meresõit. Olenevalt riigi geograafilisest asendist ja rkl-st korraldusest võivad k-u piirid tunduvalt erineda (nt. Eestis loetakse k-ks meresõitu Läänemerest, Soomes alles Inglise kanalist ja Põhjamerest väljumisel). Kindlaksmääratud kestusega k. on aluseks laevajuhtidele kaugsõidukapteni ja -tüürimehe diplomil andmisel. Purjespordist loetakse k-ks avamerepurjetamist (s.t. purjetamist väljaspool kodulahete).

kaugmooteseadmed, (range finding outfits), navigatsiooniseadmed ja -riistad, mille abil on võimalik määrata mingi objekti kaugust laevast. Raadionavigatsiooni k. (*raadionavigatsiooni süsteemid) võimaldavad määrata laeva ja kaldajaama vahelist kaugust või kauguste vahet laevast kahe kaldajaamani. Geograafiliste nähtavuskau-guste piires kasut. k-tena "radareid. Väiksemate kauguste puhul kasut. monoku-

laarseid või sereoskoopilisi optilisi kaugusmootureid, vealusel kauguste mõõtmisel aga akustilisi kaugusmootureid (*hüdrolokaator). Perspektiivsed on valgus- ja laserkaugusmooturid.

kavitatsioon, cavitation, vedeliku pidevuse katkemine: vedeliku vooluses rõhulanguga alal kohtaurustumise tagajärjel tekkinud aurumullikeste hetkeline kondenseerumine vooluse rõhutõusu alas. Tekkinud tühikute (k-ikavernide) täitumisel tekkivad tugevad hüdraulilised löögid ning pidevaist löökidest tingitud kõrgsageduslik vibratsioon. K. häirib sõukruvide, labapumpade jm. hüdro mehhanismide tööd. Sõukruvi puhul on olnud k-i teke kruvilabade msg. pinnasoi uhtuva vooluse kiirusest (mis on keerukas sõltuvus kruvilaba, kruvi ja laevakere hüdrodünaamilistest omadustest laeva liikumisel). Sõukruvi pöörlemisageduse järgi eristatakse kaht k-iptirkonda. Tõuga esimeses k-iptirkonnas kaasnevad kruvi pinnakahjustused (pitting), kusjuures laeva kiirus säilib kuni mõne kruvilaba purunemiseni. Töö teises k-iptirkonnas ohustab sõukruvi vähem, ent laeva kiirus kahaneb suuresti. Sõukruvi projektatakse tööks k-iohutul pöörlemisagedusel. Vt. ka sõukruvi.

Rahvamehed

"We walk and walk, and we talk and talk." Nende sõnadega iseloomustas oma tööd Cutty Sark Tall Ships' Race'i etapisadamas Bergenis mees, kelle nimekaardil neli rida tiitleid. Oppepurjelaevade Assotsiatsiooni esimees viitseadmiraal Sir George Vallings K. C. B. Kaasas kaks "kolmerealist" tiitlitega meest: Oppepurjelaevade Assotsiatsiooni aseesimees Brigadier Robin Duchesne O. B. E. ja regatidirektor kolonel Ron Dadswell. Nad leidsid siiski aega ka regati pressikeskuses tulla ja ajakirjanikega veerandtunni rääkida.

Sir Vallings iseloomustas Bergenit kui perfektset sadamat laevadele sissesõiduks. Ühtlasi on laevad kõik koos, mistõttu laevaperedel on kerge üksteisega kohtuda. Ning korraldus on suurepärase.

"Tahtsime tänava Norrasse tulla ja Bergenit linnapea, kellega olime varemgi kohtunud, kutsus meid siia. Nii et mitte meie ei valinud Bergenit, vaid pigem valis Bergen meid.

Kõik kohad on erinevad ning me ei ütle üalgi, et üks koht on parem kui teine. Ühel on vanem kindlus kui teisel, teine on aga millegipoolt omapärasem kui esimene. Newcastle erineb Bergenist, Bergen Larvikist. Kuid Bergen on absoluutselt suurepärase, väga hea korralduse ja väga hea vastuvõttuga.

"Meeldiv on näha, et siin on ka Eesti ajakirjanik. Kas te ikka teate, et eestlased sõidavad tänava Rootsi lipu all?"

"Kolm päeva enne laevade saabumist töötasime kõvasti korralduse kallal. Aga nüüd oleme kogu oma aja veetnud laevadel inimestega vesteldes. Tänu on siin üle saja.

Oleme käinud laevalt laevale, käinud ja käinud, rääkinud ja rääkinud.

Paljud kaptenid ja meeskonnaliikmed on meie head sõbrad. Kõik see käimine ja rääkimine võtab palju aega, ei saa ju kahe minutiga laevalt läbi joosta. Ometi oleme püüdnud kõigini jõuda."

Purjetajate hulgas on sir Vallings populaarne, seda võis arvata kisa- ja pa-sunakoorist, mis tema autasustamislavale ilmumist saatis. Ning huilgeist ja kisa-koorist, millega tema kõne igale teisele lausele punkt pandi.

Regatist endast tuleb meie ajalehes põhjalikumalt juttu edaspidi, aga siinkohal täidame sõõri palve ja avaldame tema tänukirja bergenlastele ka eesti keeles.

Madli Vitismann

Viitseadmiraal Sir George Vallingsilt
Toimetaja.

25. juuli 1993

Kallis Sir,

Ma oleksin tänulik, kui te annaksite edasi kõigi Cutty Sark Tall Ships' Race'is osalenud laevade kaptenite ja laevapere-de tänu Bergenit linnapeale ja elanikele teie ajaloolises linnas osutatud külalishukuse eest.

Neil kõigil olid kolm päeva, mida nad kunagi ei unusta, ja nad loodavad, et nende kohalolek sadamas on väikest viisi tasuks Bergenit elanikele nende sõbraliku ja külalishukuse vastuvõtu eest.

Nad kõik loodavad, et ühel päeval kutsutakse neid tagasi.

Palju-palju tänu.

Lugupidamisega Teie Georg Vallings



Vasakul brigadir, paremal kolonel, keskel sõõr.

Aitüma aitamast!

Suvi olevat liikumise ja energiakogumise aeg. Ilma ringiliikumisteta ei saa aga ka infot, mida teistega jagada tahaks. Tänavuste suvekuudega on seda tänu sõbralikele toetajatele palju enam kogunenud kui varemalt.

Suur tänu Eesti Merelaevandusele, Toivo Ninnasele, Roland Leitile ning m/l "Kapten Voolens" meeskonnale, tänu kellele sai omal nahal kogutud, mis üks liini pidava laeva meresõit on.

Aitäh Arved Mägile Stockholmist, kelle abiga sai võimalikuks tutvumine Rootsi meremajoni ja meremeeste teenindusega tegelevate asutuste tööga. Koos David Pappi, Voldemar Konga ja Ervin Koolmeistriga aitas ta Stockholmis viibimise aja äärmiselt tihedaks muuta, selgitades, näidates, juhatades — ja kui palju veel tegemata jäi!

Aitäh Elmar Pettaile, kelle vahendusel Eestisse jõudis väärtuslik kogu kalanduslikke materjale, mis kuulusid varem kalandustegelasele Albert Endile.

Suur tänu Tallinna Sadamale ja Peeter Palule, kelle abiga sai võimalikuks võtta vastu kutse Bergenisse Cutty Sark Tall Ships' Race'i vaatama.

Aitäh Veeteede Ameti rannavalvetalitusele ning "EVA-007" ja "EVA-008" meeskonnale, kelle abiga on väikesaartel pärandiga tutvumas käidud.

Juhtuski nii, et kuigi ajaleht kaks kuud puhkas, jagus lehetegijale puhkust märksa vähem. Suvelugusid uute uudiste kõrval kirja panna jätkub vist ajani, kui jälle valgema hakkab minema.

Toimetus

Eesti Veeteede Amet

v a j a b

lootsikaatritele ja rannavalvelaevadele:

laevajuhte ja laevamehaanikuid tööks Tallinna, Narva-Jõesuu, Kunda, Haapsalu ja Saaremaa sadamates;

lootse ja lootsiõpilasi tööks Tallinna ja Loksa sadamates.

Nõutav eesti keele valdamine ja minimaalne kutsealane inglise keele oskus.

Pöörduda aadressil

Tallinn, Viru 9, tel. 39 77 76, 42 38 43.



ESTLINE



Inreko

KOMMERTSKESKUS



ESTIMA

Estonian Maritime Agency Ltd.

EEL
Estonian Euro Lines Ltd



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 20. septembril:

ELMAR KIVISTIK" — Alexandrias
ALEKSANDER ABERG" — teel Rouenist Batumi
PAUL KERES" — teel Pusanist Vancouverisse (USA)
KRISTJAN PALUSALU" — teel New Orleansist
Aaugale
GUSTAV SULE" — teel Singapore'ist Geraldtoni
ALEKSANDER KOLMPERE" — Bell Bay's
EMHAVEN" — teel Lattakiast Malagasse
VILJANDI" — Kaliningradis
TALLINNHAVEN" — Szczecin
NARVA" — teel Puerto Cabellost Cristobali
WAALHAVEN" — remondis Koplis
ANTSLA" — Södertäljes
KEILA" — teel Tallinnast Las Palmasesse
KUNDA" — Peterburis
KADRINA" — teel Batasi Leixoes'i
PALDISKI" — teel Loviisast Jeddah'sse
LOKSA" — Freetownis
MAHTRA" — Antwerpenis
SOMPA" — Tallinnas
KEHRA" — teel Cotonoust Abidjani
AEGVIIDU" — teel Loviisast Jeddah'sse
KUIVASTU" — teel Tallinnast Las Palmasesse
KUUSALU" — Visakhapatnamis
PARILA" — teel Liverpoolist Dunkerque'i

Neile, kes ootavad ...

"RAKKE" — teel Viana do Castelost La Pallice'i
"VALKLA" — Freetownis
"TAMSALU" — Brestis
"PIHTLA" — Sao Francisco do Sulis
"ORJAKU" — teel Aqabast Tuticorini
"TOOTSI" — teel Felixstowe'st Famagustasse
"GRUMANT" — teel Felixstowe'ist Famagustasse
"GULBENE" — Brindisis
"RISTNA" — teel Constantast Piiteasse
"HELTERMAA" — Izmitis
"NAISSAAR" — teel Nouakchottist Centasse
"VAINDLO" — teel Peterburist Kemisse
"FRISOHAVEN" — teel Frisohavenist Gemilisse
"MUHU" — teel Rijekast Saksamaale
"ABRUKA" — teel Aqabast Koperisse
"VILSANDI" — teel Murmanskist Rotterdami
"KAPTEN KONGA" — teel Antwerpenist Helsinkisse
"KAPTEN VOOLENS" — Tallinnas
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Rotterdami
"POOTSMAN KIBUS" — Tallinnas
"KESSULAI" — Helsinkis
"VIIRELAI" — Tallinnas
"MANILAI" — teel Antwerpenist Stockholmist
"SUURLAI" — Helsinkis
"HEINLAI" — teel Stockholmist Antwerpenisse

"VIINISTU" — teel Kaliningradist Antwerpenisse
"KOLGA" — teel Calais'st Kaliningradi
"PURTSE" — teel Tallinnast Peterburi
"VOOSI" — Antwerpenis
"PAKRI" — Rouenis
"AMBLA" — teel Rouenist Klaipedasse
"ANGYALFJÖLD" — Rotterdamis
"AEGNA" — Ventspilsis
"KABALA" — teel Peterburist Inglismaale
"MOHNI" — Calais's
"RAPLA" — Kaliningrad
"RAUGI" — teel Kaliningradist Holmestrandi
"TORMA" — remondis Loksal
"VIRTUSU" — teel Helsingborgist Tallinna
"SUURUPI" — Tallinnas
"OSMUSSAAR" — Norrköpingis
"OTEPA" — teel Tallinnast Gunnes'i
"TAHKUNA" — teel Poole'ist Tallinna
"SOODLA" — Viiburis
"KLOOGA" — teel Salonicast Ghentist
"GEORG OTS" — Tallinnas
"TRANSESTONIA" — teel Helsinkist Århusi
"TALLINN" — Tallinnas
"SAINT PATRICK II" — Tallinnas

Väljaandja

Eesti
Meremeeste Liit

Arvuütlendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaž: Maie Sell

Järgmine number ilmub oktoobris	Toimetuse aadress: EEO 100 Tallinn, Estonia pst. 10. Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15—17, sel ajal telefon 44 48 39	"Printall" Tellimuse nr. 4131	Toimetaja MADLI VITISMANN
---------------------------------	---	----------------------------------	------------------------------

EESTI
RAHVUS-
RAAMATUKOGU