MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 6–7 (936–937) Teisipäev, 30. märts 1993 Hind 1,5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Hüdrograafiast lk. 1—3
- Reedereist ja ametiühinguist lk. 4—5
- Eesti supelrandadest lk. 6—7
- Polaarklubist ja „Vegast" lk. 8—9
- Joh. Pitka mälestusi lk. 11
- MerLe XXXVII lk. 11

Hüdrograafialaevad "GS 108" ja "GS 66" on töötanud ka Mosambiigis.

Eesti tuletorni- ja hüdrograafiateenistusest

Lp. peatoimetaja

Viimasel ajal on sagenenud etteheited Eesti Veeteede Ameti ja selle tuletorni-hüdrograafiatalituse aadressil seoses tegevusetuse või vähese aktiivsusega ohutu laevaliikluse tagamisel Eesti vetes. Ilmselt ei ole meresõitjateni jõudnud vajalik informatsioon hüdrograafiaalase teenindamisega seonduvatest probleemidest Eestis ning kaasaegsest olukorrast selles valdkonnas.

/.../ peame otstarbekaks avaldada üksikasjalisem informatsioon /.../ antud küsimuses. Kui ühinete meie arvamusega, siis palume võimaluse korral avaldada /.../ kirjale lisatud materjal käsitletud teemal.

Veeteede Ameti peadirektor
T. Ojamets

Eesti on Läänemere idaranniku kolmest Balti riigist kõige merelisem. Arvukate lahtede, poolsaarte ja saarte tõttu on meie rannarajoone pikkus 3794 km. Maismaa piir on vaid 633 km pikk.

Eesti rannikumere põhjareljeef on samuti suhteliselt keeruline; eriti Väinameres on palju madalikke ja seljandikke. Sealjuures on meri suhteliselt madal — paarist meetrist mõnekümne meetrini. Et külmal ajal tekib ka jääkate, on Eesti rannikuveed meresõiduks üsnagi keerulised ja ohtlikud. Meresõiduohutuse tagamine on siin nõudnud nii valgustatud kui valgustamata meremärkide kasutuselevõttu.

Esimene tuletorn ehitati Eesti territooriumile 1531. aastal: Kõpu tuletorn Hiiumaa lääneranniku. Tänapäevase kuju sai see 1649. aastal. Koos laevanduse arengu ja ohutu laevasõidu nõuete täiustumisega suurenes Eesti rannikul ja meres ka statsionaarsete ning ujuvate meremärkide hulk. Eriti palju ehitati neid käesoleva sajandi esimesel poolel. Praegu on statsionaarseid meremärke 291 (sealhulgas 48 tuletorni, 25 neist mehitatud) ja ujuvmärke 308. (Venemaa Kaitseministeeriumi Navigatsiooni ja Okeanograafia Peavalitsuse ekspertide andmed 1992. aasta 1. jaanuari seisuga.) Tõsi, Hüdrograafiateenistuse Tallinna Rajooni (s/o 87280 Venemaa Sõjamerelaevastiku koosseisus) informatsioonis Eesti valitsusele on juttu hoopis 500 ujuvast hoiatusmärgist Eesti vetes.

Kuni 1940. aastani tegutses Eesti Veeteede Talituse juures Tuletornide ja Meremärkide Osakond ning Eesti Merejõudude juhataja juures oli Hüdrograafiaosakond. Nagu ühele suveräänsele mereriigile kohane, tagasid need meie vetes tolle aja tasemel võimaliku ohutu laevaliikluse. Pärast 1940. aastat need ametkonnad kaotati ja kogu vara, sealhulgas tuletornid ning statsionaarsed ja ujuvad meremärgid, remonditöökojad, laevad, meremõõdistuste andmepank, originaalkaardid jpm., läks NSV Liidu Kaitseministeeriumi ja sõjamerelaevastiku kätte. Kõik kartograafilised materjalid viidi Eestist ära.

Ohutu laevaliikluse tagamine Eesti vetes on tehtud ülesandeks riiklikule ametile — Eesti Veeteede Ametile. Alustada on tulnud üsna nullilähedasest seisust.

Juba 1991. aasta sügisel alustati N. Liidu (hiljem SRÜ ja Venemaa) valitsuse ning nende vastavate ametkondadega läbirääkimisi tuletorni- ja hüdrograafiateenistuse alaste varade ja vastutuse üleandmise/tagasiandmise küsimustes. 1992. aasta algul kuulutas Venemaa end ühepoolselt endise N. Liidu õigusjärglaseks, sealhulgas ka kogu Balti Sõjamerelaevastiku varade ainuomanikuks. Viimase koosseisus oli ka Hüdrograafiateenistuse Tallinna Rajoon, kelle käes olid ja on praegugi veel Eesti territooriumil paiknevad tuletorni- ja hüdrograafiaalased varad.

Ülemnõukogu kuulutas oma 23. jaanuari 1992. aasta otsusega kõik Eesti riigi territooriumil paiknevad endise N. Liidu relvajõudude halduses olevad hooned, rajatised jm. vara Eesti Vabariigi omandiks. Valitsus on oma korralduste ja määrustega (18. märtsist 1992 jt.) püüdnud rakendada meetmeid tuletorni- ja hüdrograafiaalase teenindamise normaliseerimiseks, ent paraku tagajärjetult. Et nii Eesti kui Venemaa on otseselt või kaudselt kuulutanud end Eesti Vabariigi territooriumil paiknevate tuletorni- ja hüdrograafiateenistuse varade omanikuks, pole 1991.—1992. aasta jooksul õnnestunud sõlmida ühtki mõlemat poolt rahuldavat kokkulepet.

1991. aasta lõpus, kui kumbki riik polnud veel omandiküsimusi puudutavaid otsuseid vastu võtnud, pakkus Vene pool välja, et Vene Sõjamerelaevastikule kuuluv hüdrograafiateenistus jätkaks 5—10 aasta vältel Eesti vetes lepingu alusel tuletorni- ja hüdrograafiaalast tööd ning Eesti pool kataks kõik sellega kaasnevad kulud. Meie valitsus ei saanud selle projektiga nõustuda, sest

— võõrriigi sõjaväe tegevuse üle Eesti territoriaalvetes ja territooriumil oleks puudunud igasugune kontroll;

— vastaspool oleks olnud Eestile strateegiliselt ülitähtsa majandusharu — laevaliikluse — suhtes monopoolses seisundis, mis oleks tal võimaldanud avaldada Eestile nii majanduslikku kui poliitilist survet;

— poliitilise situatsiooni muutumisel tulnuks Eestil ikkagi alustada nullist, sest lepingu kehtivuse ajal läinuksid kõik finantsvahendid lepingu kulude katteks ning oma tuletorni- ja hüdrograafiateenistuse struktuuride loomiseks ja vahendite hankimiseks poleks ikkagi midagi üle jäänud.

1992. aasta esimesel poolel oli kaalumisel hulk variante olukorra lahendamiseks. Arutati Hüdrograafiateenistuse Tallinna Rajooni vara rendileandmist, operatiivsesse haldusse võtmist jpm. Paraku jäid need kõik realiseerimata: poliitilised aspektid ei võimaldanud sõlmida juriidiliselt korrektset lepingut sõjaväele kuuluva vara rentimiseks — pealegi oli tegu veel sõjaväega, kelle staatust oma territooriumil ei tunnistatud.

Oli tekkinud ummikseis. Samal ajal tuletorni- ja hüdrograafiaalase teenindamise olukord meie vetes üha halvenes. Suurenes poliitiline surve. Et Eesti poolt järeleandmistele sundida, ähvardati 1992. aasta veebruaris kõik meie tuletornid välja lülitada. Alustati liikluse jaoks oluliste tulede väljalülitamist sadamates ja nende akvatooriumidel. Suveks olime olukorras, kus kolmandik Eesti territooriumil ja vetes paiknevatest meremärkidest kas ei töötanud normaalselt või üldse ei töötanud või ei asunud ettenähtud kohtades jne. Tihti oli tegemist just kõige olulisemate laevateedega Eesti rannikumeres (parvlaevaühendused Lääne–Eesti saartega). Laevaliiklus polnud enam garanteeritud. Olukorra halvenemisega kaasnes väärteabe levitamine rahvusvahelistes teabekanalites. Püüti kompromiteerida Eesti Vabariiki ja tema valitsust.

Üheks näiteks selle kohta võiks olla nn. Pärnu intsident. Hüdrograafisteenistus (s/o 87280) hakkas möödunud suvel järjekindlalt poisid välja võtma, tulesid kustutama ja optikat demonteerima. 22. juulil alustati hüdrograa-

(Järg 2. lk.)

Eesti tuletorni- ja hüdrograafiateenistusest

(Algus 1. lk.)

fialaeva "GS-108" pardalt poide väljavõtmist Pärnu sadamasse viivalt laevateelt ja reidilt. Operatsiooni õnnestumine oleks Eesti tähtuselt teises sadamas täielikult halvanud laevaliikluse. Pärast esimese poi väljavõtmist sekkusid Pärnu sadamavõimud asjasse ja peatasid laeva tegevuse.

Meremärkide väljavõtmise korraldus oli antud ka juba Väinamere parvlaevateede kohta. Et vältida ühenduse katkemist mandri ja Hiiumaa vahel, pöördusid Läänemere-Eesti kohalikud võimud 28. juulil avaldusega hüdrograafiateenistuse kohaliku osakonna juhataja poole.

Mismoodi aga tõlgendas neid fakte Vene poliitiline propagandamasin? 26. augustil sai meie välisministeerium Venemaa välisministeeriumilt järgmise noodi (nr. 499/2E):

"Vastavalt ÜRO 1982. a. Mereõiguste Konventsioonile, Rahvusvahelisele Konventsioonile Inimelude Ohutusest merel 1974. a. (International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS-1974) ning IALA nõuetele (1980. a.) tegeleb meresõidu ohutuse tagamisega Eesti vetes Venemaa Sõjamerelaevastiku Hüdrograafiateenistus. Kahjuks takistatakse neid regulaarsete tööülesannete täitmisel. Nii peeti 22. juulil kinni hüdrograafialaev "GS-108". 28. juulil esitasid Eesti riigi esindajad Hüdrograafiateenistuse Tallinna Rajooni ülemale ultimaatumi, mida pole võimalik tõlgendada teisiti kui sekkumist nimetatud Hüdrograafiateenistuse otseste tööülesannete täitmisse. Eesti võimude selline tegevus seab ohtu rahvusvaheliste lepete täitmise, mille on endale võtnud Venemaa Sõjamerejõudude Hüdrograafiateenistus".

Meie teada ei piirdutud seekord vaid Eesti poolele adresseeritud noodiga: samasisulist teavet jagati ka teistele riikidele ja rahvusvahelistele organisatsioonidele.

Ei ole õige väita, et Vene poolel on valitsenud ainult niisugused arusaamad ja suhtumised. Paljude spetsialistide lähenemine kõne all olevatele küsimustele on olnud tõeliselt professionaalne ja aus. Suuresti tänu neile on laevaliiklus Läänemere selles osas senini üldse veel võimalik.

Oluline nihe probleemi lahendamisel toimus möödunud sügisel. Septembris arutasid Eesti ja Vene riikidevaheliste läbirääkimiste delegatsioonid esmakordselt Hüdrograafiateenistuse Tallinna Rajooni varade ja vastutuse üleandmise küsimusi ja koostasid vastava kokkuleppe eelnõu. See kooskõlastati ja parafeeriti ekspertide ja delegatsioonide sõjaliste küsimuste töörühmade tasemel 30. septembril. Kokkulepe nägi ette hüdrograafiateenistuse varade ja vastutuse ohutu laevaliikluse tagamise eest Eesti vetes üleandmise-vastuvõtmise lõpetamist hiljemalt 1. aprilliks 1993. aastal. Eesti Vabariigi valitsus tunnetas kokkuleppe kiire jõustumise vajadust ja vaatas 3. novembri istungil eelnõu läbi. Valitsus kiitis selle heaks ning volitas teede- ja sideministrit valitsuse nimel sellele alla kirjutama. Et kiirendada eelnõu läbivaatamist ka Venemaa valitsuse poolt, pöördus meie välisministeerium 13. novembril vastavasisulise noodiga Venemaa välisministeeriumi poole. Seal peeti kahjuks vajalikuks küsimuse veelkordset läbivaatamist riikidevaheliste läbirääkimiste delegatsioonide tasemel. 17. detsembril vaadatigi kokkuleppe eelnõu delegatsioonide järjekordsel istungil veel kord läbi ja parafeeriti see delegatsioonide juhtide tasemel. Ainuke oluline muudatus eelnõu tekstis oli üleandmise-vastuvõtmise tähtaja nihutamine 1993. aasta 1. juulile — kooskõlastamiste venimise tõttu polnud 1. aprill enam reaalne.

Möödunud aasta 24. detsembril vaatas Eesti valitsus kokkuleppe eelnõu veel kord läbi, ning et eelmise volituse tähtaeg oli aegunud, volitas uuesti teede- ja sideministrit sellele alla kirjutama.

Pidades silmas selle küsimuse kiire lahendamise tähtsust mõlema poole jaoks, pöördus meie välisministeerium tänavu 9. veebruaril järjekordse noodiga Venemaa suursaatkonna poole. Noodis avaldati lootust, et Venemaa valitsus leiab kõige lähemas tulevikus võimaluse kokkuleppe läbivaatamiseks ning informeerib Eesti poolt vastu võetud otsusest. Praegu kahjuks puudub igasugune informatsioon Venemaa kavatsuste kohta. Ka noodile pole vastust saadud.

Tänavu toimus Pariisis 26.—29. jaanuaril Rahvusvahelise Tuletornide Assotsiatsiooni (IALA) ja Rahvusvahelise Hüdrograafia Organisatsiooni (IHO) nõupidamine. Selle otsustes tuntakse tõsist muret laevaliikluse ohutuse pärast Läänemere idaosas, s.t. kolme Balti riigi vetes. Seepärast pöördus nii IALA kui IHO Venemaa valitsuse poole palvega kiirendada hüdrograafiateenistuse varade üleandmise kokkuleppe jõustumist. Võib-olla aitab rahvusvaheline surve Venemaa valitsuse otsuse langetamisele kaasa.

1992. aasta algul loodi Eesti Veeteede Ameti koosseisus Tuletorni-Hüdrograafiatalitus. Aasta jooksul on talituse võtmepositsioonidele leitud ka töötajad (juhataja ja tema asetäitja, osakondade juhatajad jne.). Nemad on seni sunnitud olnud tegelema rohkem poliitiliste küsimuste lahendamisega kui tuletorni- ja hüdrograafiatalituse päevaprobleemidega.

Hüdrograafiateenistuse objektidele puudus kuni viimase ajani juurdepääs, sest need kujutasid endast võõrriigi territooriumi (sõjaväeosad). Eestil polnud informatsiooni ei varade koosseisu ega nende seisundi kohta. Kuni 1993. aastani keelduti kategooriliselt neile objektidele lubamast väliseksperte, kes oleksid võinud olukorda hinnata ja moderniseerimisettepanekud koostada. Seetõttu puudub meil kahjuks siiamaani täielik ettekujutus teenindamise tegelikust tasemest, seadmete ja süsteemide füüsilisest ning moraalsest vananemisest jne. Olemasolev informatsioon annab alust arvata, et seadmed on vananenud, suur osa rajatistest (tuletornid, tulepaagid jm.) vajab kas kapitaal- või jooksvat remonti, sest seda pole viis viimast aastat tehtud. Üleandmisele kuuluvad hüdrograafialaevad on äärmiselt ebaökonoomsed ja amortiseerunud.

Kuni viimase ajani oli Eesti territooriumil ja vetes 23 tuletorni või -paaki, mille toiteallikaks oli strontsium-90el töötav tuumageneraator *(radionuclide Thermoelectric generator)*. Viimatinimetatud demonteeritakse ja viiakse Eestist välja. Selleks on korraldus juba antud. Alles jäävad need vaid Tallinna madalale, Vahemadalale ja Vaindlole.

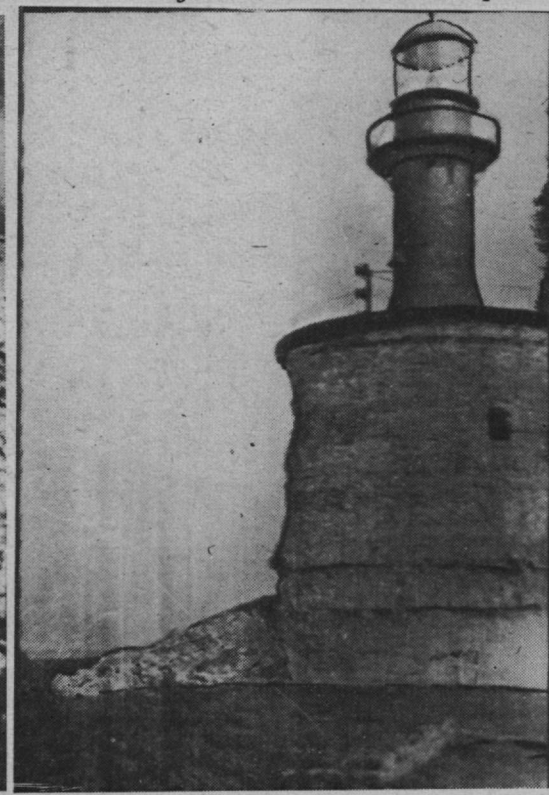
Atsetüleengaasil töötanud tulesid oli Eestis 30; gaasi puudumise tõttu ei ole need 1992. aastast alates põlenud. Patareidel töötavast 60 tulest põles kolmandik — polnud küllalt patareisid. 220 elektrivõrgu toitel olevast tulest töötas osaliselt või üldse ei töötanud umbes 50 tuld. Niisiis ei töötanud möödunud aastal Eesti rannikul 310 tulest tervelt üks kolmandik.

Ka ei ole siiamaani selge, missugused meremärkide ekspluatatsiooniks vajalikud vahendid ja seadmed üle antakse. 1992. aasta jooksul on hüdrograafiateenistuse varasid süstemaatiliselt Eestist välja veetud. On teada, et puuduvad mobiilsed vahendid ja seadmed (näiteks mobiilsed töökojad) statsionaarsete meremärkide remondiks.

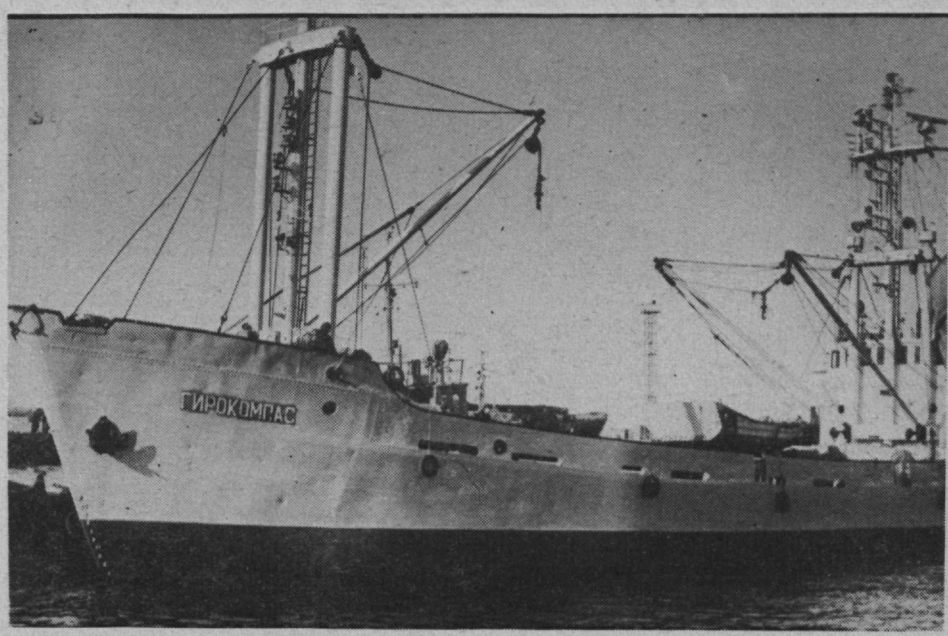
Klassikalise hüdrograafia osas on, vastava teenistuse kõlavast nimest hoolimata, olemas vaid seadmed ja spetsialistid, kes tegelevad möödistamistöödega merel ja saadud tulemuste esialgse töötlusega. Nad koguvad ja süstematiseerivad ka kohahkku navigatsiooniinfot ning edastavad selle Venemaa Navigatsiooni ja Okeanograafia Peavalitsuse Kaliningradi Osakonda. Merekaardid kogu endise N. Liidu merealade kohta koostati ja valmistati Leningradis/Sankt-Peterburgis. Nii et hüdrograafia-alase teenindamisega tuleb meil veel suuremaid probleeme kui tuletornide-meremärkide korrashoiuga. Peame alustama sama hästi kui nullist, sest olemas on vaid vananenud mõõtetehnika.

Jääb loota, et üleandmise kokkulepe jõustub kõige lähemal ajal ning Eesti Veeteede Amet ja selle Tuletorni-Hüdrograafiatalitus saavad alustada tegelikku tööd meie vetes laevaliikluse ohutuse tagamisel.

Tuletorni-Hüdrograafiatalituse juhataja
Vaido Kraav



Üleantavat vara on alates remontivajavaist tuletornidest (ülal Keri tuletorn) ja meremärkidest remonti vajavate laevadeni (all).



Madli Vitismanni ja Isi Trapido fotod

EESTI TERRITOORIUMIL JA VETES PAIKNEVAD NAVIGATSIOONIMÄRGID

Venemaa Kaitseministeeriumi Navigatsiooni ja Okeanograafia Peavalitsuse andmed seisuga 1. jaanuar 1992

(1 — kuuluvad Venemaa Sõjamerelaevastiku Hüdrograafiateenistusele; 2 — nende ekspluatatsioonikulud miljonites rublades; 3 — kuuluvad teistele ametkondadele; 4 — kokku navigatsioonimärke)

	1	2	3	4
Tuletornid	44	29,9	4	48
Valgustatud meremärgid	165	32,0	23	183
Valgustamata meremärgid	53	5,1	—	53
Valgustatud poid	71	4,1	—	71
Valgustamata poid ja toodrid	237	4,6	—	237
Raadiomajakad	9	1,7	—	9
Raadiolokatsiooni automaatvastaja	1		—	1

Tagaõues

Vaido Kraavi pika artikli ilmestamiseks fotosid otsides jõudis lehetoimetaja soovini saata fotograaf hüdrograafialaevu pildistama. Ning ühtlasi minna ja vaadata, kuidas too Tallinna sadam välja näeb. Merenduslehes üsna harilik objektile minek. Aga kui pole enne käinud, tahaks kedagi kaasa, kes asjast paremini teab.

Kaliningradis teatakse, kuidas Tallinnas lehte teha.

Lehetoimetaja süütu soov hüdrograafiasadamasse minekuks kokku leppida leidis vintsket vastuseisu. Telefonikõned jõudsid redelit mööda välja läbirääkimistele kiirustava admiral Belovi abideni. Kolm meeldejäävamat repliiki eri ohvitseridelt:

See on Vene sõjaväe territoorium, siin ei saa ometi ringi käia ja pilte teha.

Pöörduge Kaliningradi meie ülemuste poole, me oleme ainult alluvad.

Kui see on nii tarvilik, siis pöörduge Vene saatkonda, või veel parem, las Eesti valitsus pöördub Vene saatkonda — nemad siis küsivad luba mööda vastavaid ametlikke kanaleid.

Ohkasime lahkete ohvitseridega teine teispool telefoniliini ja leidsime, et jah, ega tegelikult ikka ei saa. Seda enam, et järgmisse lehenumbrisse vaja. Aga lehetoimetaja ei suutnud ütlemata jätta, et nii raskesti ligipääsetavat sadamat pole ta veel kohanud.

Kui kuidagi ei saa, küllap kuidagi ikka saab

Kui maa poolt ei saa, ehk saab mere poolt. Telefonikõne Eesti rannavalvetalitusse kinnitas, et rannavalvelaevaga peaks ometi võima patrullsõidule kaasa minna. "EVA–007" kapten Eedi Ojanurm kinnitas, et kui kai ongi Vene sõjaväe oma, siis sadama akvatoorium peaks küll Eesti vesi olema.

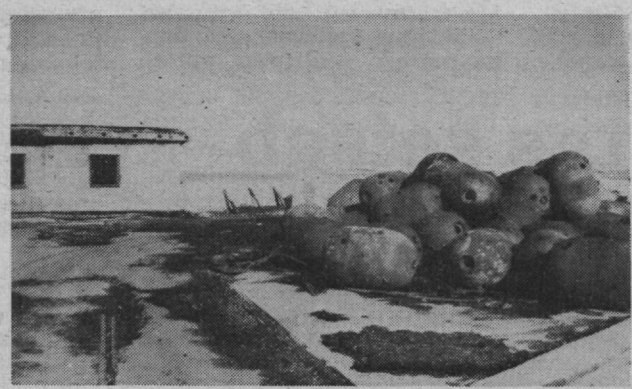
Lühikesel teekonnal Vanast Kalasadamast Uude Kalasadamasse, nüüdse nimega Kopli sadamasse on pärast Patarei vanglat mitu sadamat, millele maa poolt õieti ligi ei pääse. Kaardil on need kirjas kui *Gidroaviatsionnaja gavan* (rahvasuus Lennusadam), *Petrovskaja gavan* (rahvasuus Seitsmes tehas), *Novaja gavan* (Miinisadam) ja *Kabotaznaja gavan*.

Plank ehitatakse selleks, et võõra pilgu eest varjuda

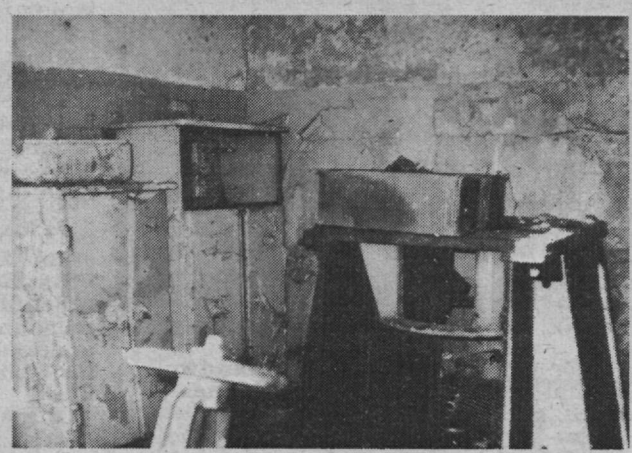
Kui meenutada ida- ja läänepoolseid elutavasid, siis küllap teatakse, kuspool õuepoolset maltsa planguga varjatakse ja kuspool maja ette muruplats või iluaed tehakse. Prangli piirivalvekordoni planguehitajad ei paistnud teadvat, et sealse sõiduriista, veoauto "PRA–001" kastist ka üle plangu paistab, et õues korralagedus on.

Üldmulje Tallinna tollest merepoolsest küljest on selline, nagu oleks luba küsimata plangu taha tagaõue piilunud. Lainemurdjaile ei või väga ligi kippuda, sest nende taha on mõndagi merepõhja lastud. Ainus kindel puhta merepõhjaga koht olla 50 meetrit Kopli sadama suust linna poole, sest seda kasutati laevade demagnetiseerimiseks.

Et südametunnistus ongi must, näitas 26. märtsi juhtum, kui varustuse väljaveo katsel tabati hüdrograafialaev "Kompass".



Miks küll enda järelt kokku ei rehitseta? Kiviputka väljast (ülal) ja seest (all).



Telefonikõnede põhjal sõjaväeülematega jäi mulje, et tõrjuva hoiaku on põhjustanud must südametunnistus. Ega hüdrograafiasadamas erilist sõjaväelist korda näha olnudki. Kaid ja õu meenutasid pigem laoplatsi, kus kõiksugust tarvilikku vara üsna läbisegi maas oli. Üksteise kõrval seisid sadamas kaks kaunis suurt hüdrograafialaeva, "GS–108" ja "GS–66", esimesel tuletornivahtide küttepuud tekil. Kõrvalkai ääres väiksemad hüdrograafialaevad, nimeks "Bolšoi Gidrografitšeski". Kuivale olid tõstetud kaatrid, millega väikesaartele ligi pääseb. Ühe kai äärde olid sildunud suured kalalaevad. Keset sadama akvatooriumi vedelesid ujukid, mis varem arvatavasti allveelaevade püüdmise võrgu küljes olid.

Huvitav oli see, et Eesti rannavalvelaeva lühivisiit nii palju tähelepanu äratas, et igal laeval vähemasti üks mees mitte lihtsalt valves, vaid lausa valvel seisis, ning hoone ukseavast uudistas korraga kolm ohvitseri.

Üks suuremaid hüdrograafialaevu, "Girokompass", saabus aga möödunud nädalal 7. tehasesse. Võiks ju arvata, et remonditakse selleks, et Eestile korras laev üle anda. Kui ei teaks, et sedasama "Girokompassi" pakuti mullu ühele aktsiaseltsile müüa.

Peatselt nagu Paldiskis

Soov plangu taha varjuda sai selgeks esimesel paarikümnel meetril piki kaid astudes. Must südametunnistus ei piirdunud ukse-akendeta kiviputkaga, mille põrandal peale hulga tühjade pudelite paarikümne sentimeetri paksuselt muud risu oli. Halvem on see, et Miinisadama poolel on uppunud laev. Kai ääres seisab krobeline ankruteta vahilaev, osa illuminaatoreid irvakil. Maha jäetud, üks kruvib üht ja teine teist küljest ära. Ühel päeval aga upub või uputatakse ja pea sealt õlilaik ei tule. Kai sees on toruots puupunniga kinni löödud, torustikuluugi alt on tunda kütuselõhna. Mis seisukorras ülejäänud tol päeval sadamas rivis seisnud 15 laeva on, ei oska öelda. Kaks olla igatahes *käpuli*, räägitakse. Aga üks sõitis parasjagu sadamasse sisse.

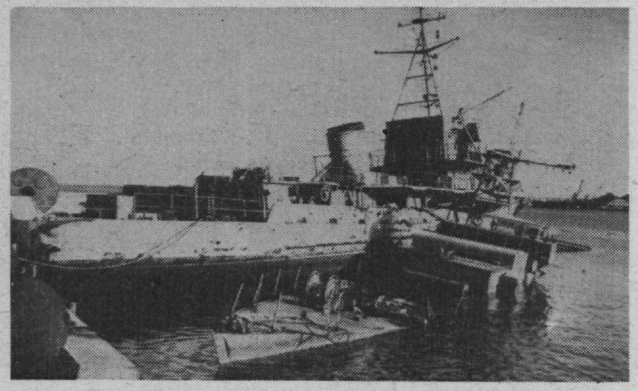
Kui tagaõu oleks korras

siis ei pruugiks ju ajakirjanikku karta. Nagu ei karda need, kes, vähemalt enda arvates, õigesti toimivad. Tollelt lühivisiidilt jäi meelde veel üks plekk mustalt südametunnistuselt. Hüdrograafiatööde rohkust ja keerukust ei maksa alahinnata. Ent siiski ei näita tolle talituse täpsust see, kui niivõrd käidavasse kohta, Vanasse Kalasadamasse, ei saa sisse sõita liinitulesid mööda. Sest liitsiht juhatab valesti.

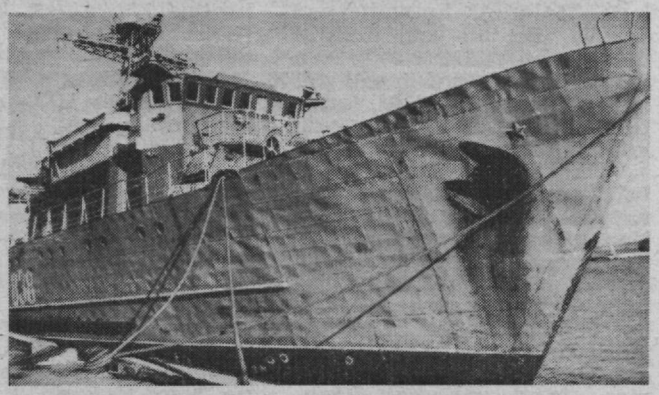
Kui härrad ohvitserid soovivad, võib lehetoimetaja juhatada mitu moodust, kuidas Kaliningradist luba küsimata oleks toda paari fotot saanud teha. Igatahes tehtud sai seekord rohkemgi kui paar fotot ning need jõudsid õigeks ajaks lehenumbrisse.

Rannavalvetalitust ja "EVA–007" abivalmis meeskonda tänades

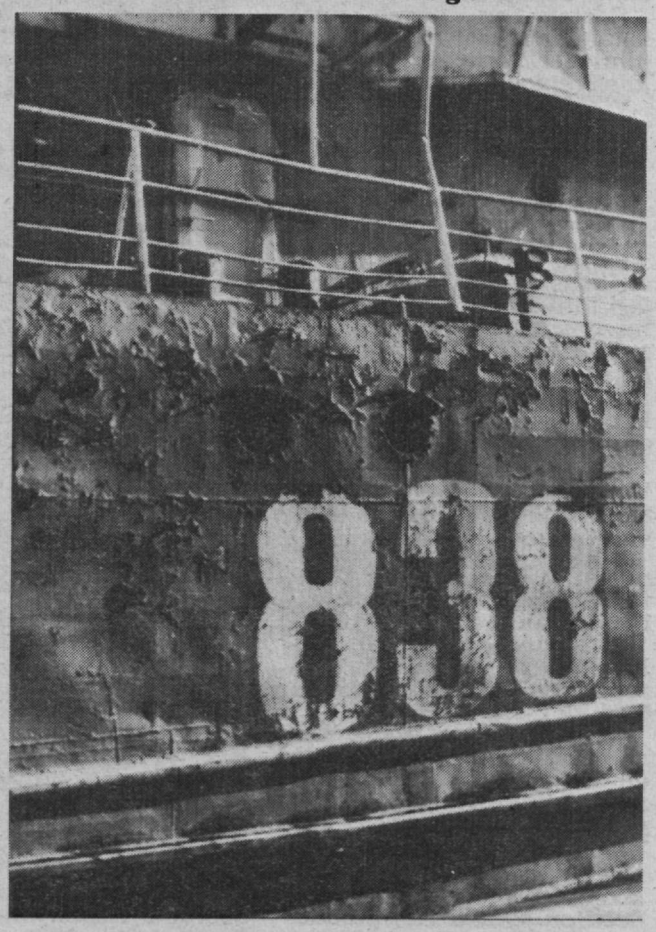
"Meremees"



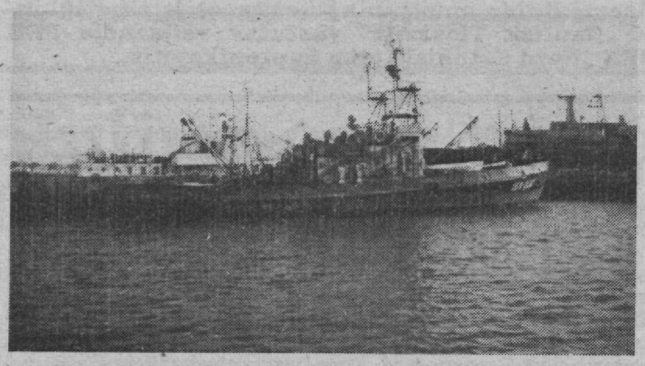
Uputamist on juba alustatud. Kuid admiral Belov tunnistas peaminister Laarile, et tema probleemiks on kuus Miinisadamas *uppunud* laeva.



See laev ei sõida siit enam kuhugi.



"GS-108-le" laaditi parasjagu puid.



Väiksemate laevade nimi on "Bolšoje Gidrografitšeskoje".

Akvatooriumi risustavad poid.

Eesti reederiäridest

Rootsi Laevajuhtide Ametiühingu esimees istub igal aastal reederiteühingu esindajatega laua taha töövõtja–tööandja lepingut sõlmima. Eestiski on reederiteühingu tekkeks eeldusi — laevaomanikke on juba 74.

Laevanduse detsentraliseerumine on jätnud suurema jao, 45 laevaomanikku siiski Tallinna. Järgnevad Kuressaare 6 (Saare maakonnas kokku 11), Pärnu 5, Harjumaa 4, Kärdla ja Narva-Jõesuu kumbki 2 laevaomanikuga. 1 laevaomanik on Haapsalus, Toilas ning kuival maal Toris, Rakveres ja Pajusis.

Valdav omandivorm on aktsiaselts, neid on nimekirjas 40. Lisaks 3 riigiaktsiaseltsi: Eesti Merelaevandus, Eesti Vesiehitus ja Eesti Rannaehitus. On 3 osaühingut: "Esmar" (end. Kirovinim. kalurikolhoos) Harjumaal, "Tralflot" (end. Leningradi ettevõtte filiaal) Narva-Jõesuus ja "Viru Rand" (end. kalurikolhoos "Oktoober") Toilas. On ka veel kaks kolhoosi: kalurikolhoos "Majak" Tallinnast ja Pajusi kolhoos Jõgeva maakonnast. On 2 "Westi", üks neist aktsiaselts Haapsalust (end. kalurikolhoos "Lääne Kalur") ja teine samanimeline kooperatiiv Pärnust. On merelisemaid, näiteks nimekirja esimene — Meremuuseum või viimane — Ruhnu vallavalitsus, aga ka merega pealtnäha mitteseotud laevaomanikke, näiteks "Mistra", Tallinna Vineeri- ja Mööblikombinaat või Hansapank.

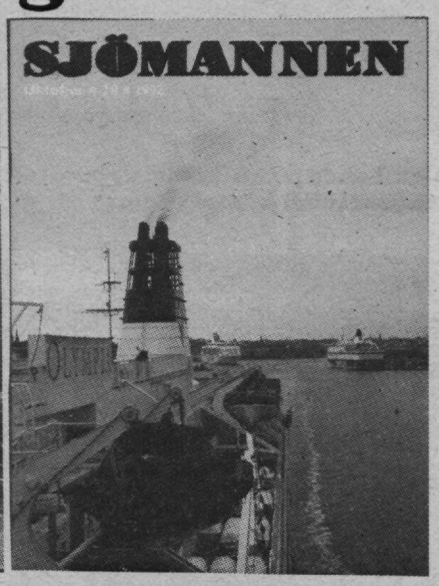
Laevaomanikud on muidugi erineva kaaluga: suurimad Eesti Merelaevandus ja "Ookean" oma suurte laevadega, väiksemate hulgas palju neid, kel üks paarikümne meetri pikkune alus, millel kogu aktsiaselts ise laevapereks. Ehk teisiti võrreldes — ühtedel reederitel on suur kontorihoone peadirektori, sekretäri, abide, kantselei ja arvutitega, teistel paneelmaja tüüpkorter, loodetavasti telefoniga.

Ent kummal pool lauda tekib tugevam organisatsioon, reederite või meremeeste poolel? Ja kumma poole ühishuvid ilmnevad varem? Rootsi meremeeste ühtsust demonstreerisid "Nord Estonial" tööta jäänud väliseltki: seljas hallid T-särgid, mille seljal kiri EX "NORD ESTONIA" MEESKOND ja rinnal ROOTSI MEREMEHED JÄÄVAD KUIVALE, sõitsid nad "Estoniaga" koju.

Liina Velland

"Õhtuleht", 5. märts 1993

Reederite vastas seisab ametiühing



"Mida sa siin korrespondeerid? Kas sa ei saa aru, et 150 inimest jääb homsest tööta!" pahandas daam infoletis "Tallinki" lipuvahetuse päeval. Tal oli veel jäänud mõni tund viimase tööpäeva lõpuni, nii kaua tuli veel reisijaile naeratada. Ent varjatud ärritust oli laeval tunda kogu viimase tööpäeva vältel.

Vaikset kibestumist oli tunda ka "Nord Estonia" laevapere liikmetega vesteldes. Nad ei saanud erilist lohutust meeldetuletusest, et neil on ju tugev ametiühing seljataga, Eesti meremeestel sellist veel pole. Nende noorte jaoks on ametiühing harilik asi, sest see on kogu aeg olemas olnud, vähemalt käesoleval sajandil.

Rootsis on meremeestel kolm ametiühingut: laevajuhtidel *(Sveriges Fartygbefälsförening)*, mehaanikuil *(Svenska Maskinbefälsförbundet)* ja tekimeeskonnal *(Svenska Sjöfolksförbundet)*.

Igal on oma ajakiri, laevajuhtidel *"Nautisk Tidskrift"* ("Laevandusajakiri", ilmub 86. aastat), mehaanikuil *"Maskinbefället"* ("Masinavõim", ilmub 103. aastat) ja tekimeeskonnal *"Sjömannen"* ("Meremees"). Peale selle on oma ajakiri laevaomanikel, *"Svensk Sjöfartstiding"* ("Rootsi merendusleht", ilmub 89. aastat).

Kõige lihtsam oli huvi tunda Rootsi laevajuhtide ametiühingu vastu, sest selle esimees, ühtlasi ajakirja "Nautisk Tidskrift" vastutav väljaandja **Per Ringhagen** sõitis "Nord Estonia" kaptenina Tallinna vahet.

Kapten sai vabal ajal ametiühingujuhi ametit pidada tänu sellele, et jooksvaid asju ajab palgaline tegevdirektor **Christer Lindwall** ning ajakirja teeb toimetaja **Marie Andersson.** Laevajuhtide ametiühingul on omaette juhatustega sektsioonid: eraldi välisriikides ja siseriigis sõitvaile laevajuhtidele, raadiotelegrafistidele, intendatuurile (konverentsi-, restorani- jm. juhid, stjuuardid jt.) ning riigilaevnikele (enamasti kohalike parvlaevade laevajuhtidele, kelle tööandja on riik, sest näiteks rannavalvurid kuuluvat hoopis riigiametnike ametiühingusse, kuigi on ka meremehed).

Rootsis on ettevõtjad ühinenud ühele poole lauda, ametiühingud teisele poole. Ning nende vahel sõlmitakse juba 100 aastat igal aastal kollektiivleping, mis mahendab konflikte. Seetõttu on Rootsis streigid haruldased ja tööturul rahulik. Tööpuudus on 7% (Soomes 12—14%) ning puudutab eeskätt nooremaid, kes ei saa peale kooli kohe tööd. Kuid sedagi mahendab 1984. aastal vastu võetud palkamiskaitseseadus.

Rootsi on IMO, ITF, ILO liige ning üks suuremaid liikmete arvult ka IFSMAs, mis on otsekanal Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni. Laevajuhtide ametiühing, mis loodi 1907. aastal, on saavutanud töökohtade ja palgataseme hoidmise laevaomaniku ja ametiühingu vahelise lepinguga palga, puhkuse jm. kohta. See eeldab vastastikuseid järeleandmisi, kuid arvatakse, et reederid peavad võtma suuna sellele, et oleks hea palk ja korralikud töötingimused, selle asemel et otsida kogu aeg madala palgaga uusi meremehi.

Laevajuhtide ametiühing oma 3500 liikmega pole suur, kuid sellesse kuulub 95% Rootsi laevajuhtidest. Ametiühingul on 9 töötajaga palgaline direktsioon, lisaks ajakirja toimetaja ja sekretär. Liikmemaks 264 SEK kuus on umbes 0,25% palgast. Kuid need, kes on vähemalt aasta töötanud, võivad terve aasta saada töötu abiraha.

Ametiühing peab täies ulatuses ülal oma ajakirja, et anda liikmeile teavet. Muidugi edastab "Nautisk Tidskrift" samuti kui teiste meremeesteametiühingute ajakirjad pidevalt üldhuvitavaid merenduslugusid ning ka merendusreklaami. Korraldatakse merendusteemalisi jutu- ja fotovõistlusi, informeeritakse vaba aja veetmise ja puhkevõimalustest.

Loodetavasti on midagi niisugust kunagi Eestiski, ent millal? Praegu igatahes reedereist sõltumatut meremeesteühendust pole. Kardetakse, et see ei saa niipea tekkidagi, sest kodumaine reeder võib esialgu eelistada ametiühingusse mittekuuluvaid meremehi. Jääb loota, et Riigikogu jõuab enne järgmisi valimisi meremeeste seaduseni.

Madli Vitismann

Rootsi laevajuhtide ametiühingu esimees ja ametiühinguajakirja „Nautisk Tidskrift" vastutav väljaandja PER RINGHAGEN „Nord Estonial" oma kaptenikajutis.

Aktsiaselts kollases portfellis ehk sõprus on läbi

Kuigi meie ajaleht ilmub alles neljandat aastat, on sellegi lühikese aja kestel palju huvitavat sündinud. On ette tulnud merendusfirmade sündi ja tugevnemist pealt näha. Aga kahjuks ka mõne langust. Seetõttu on kasulik aeg-ajalt vanu ajalehenumbreid ja märkmikke sirvida, et veenduda — merendusajalugu sünnib meie ajal ja meie silme all.

Kõigest kaks ja pool aastat tagasi, **25. septembril 1990** ilmus "Eesti Meremehes" allakirjutanu sulest artikkel *"Kooperatsioon või aktsiaselts ehk kuidas kasvab peremees"*. Sissejuhatuses on öeldud:

"Üks nähtavasti vanemaid väikeettevõtlusi on kooperatiiv "Meteos", kel on nüüdseks juba kolm laeva. Oma püüdlusi Eesti meresõidu arendamisel tutvustavad Heino Rüütel ja Villu Pilvet kooperatiivi juhtkonnast, need on pikitud vahepaladega omandi ja töössesuhtumise kujunemise teemal."

5. septembril 1990 toimetust külastanud Heino Rüütel ja Villu Pilvet põhjendasid oma vestluses, kuidas kooperatiiv kui omandivorm on end ammendanud ning aeg on üle kasvada aktsiaseltsiks. Aastalõpunumbri lühiintervjuus teatas "Meteose" aseesimees Heino Rüütel, et kooperatiiv on **19. novembril** üldkoosoleku otsusega likvideeritud ning loodud aktsiaselts "H & V", millega liitus 90% "Meteose" töötajaid. Ning: *"Suuremad kasvuraskused on seljataga: nüüd teame, et kooperatsioon merenduses on absurd."*

Ent laevaomanike nimekirjas pole tänavu enam kolme laevaga aktsiaseltsi "H & V". Likvideeruti. Enne aga vabaneti laevadest. Ja nüüd käiakse kohut. Ühel pool lauda istub Heino Rüütel, teisel pool Villu Pilvet ning kõnetoon on kõike muud kui sõbralik. Allakirjutanu kuulis teatava üllatusega 12. märtsil Tallinna Linnakohtus, et aktsiaselts "H & V" asutati **1. septembril 1990**, seega mõni päev **enne** seda, kui toonased partnerid toimetuses tulevase aktsiaseltsi kasulikkusest rääkimas käisid.

Mullu müüdi laevad üksteise järel maha, esimesena 1990. aasta sügisel ostetud tüüpkalalaevast teaduslaev "Salme". Nõukogude Liidult *ca* 137 000 rubla eest ostetud laev müüdi 1992. aasta jaanuaris Eesti Vabariigile 25 000 USD eest (pluss tollane käibemaks 10% ja mõningane hulk rublasid). Tollane dollarikurss oli igatahes üle 100 rubla. Arvata võib, et ka "Linda" ja "Sulevi" müügil kahjudega ei kaubeldud.

Ent nüüd, kui jäänud on vaid portfellitäis aktsiaseltsi pabereid, jätkub kohtuprotsess aktsiate pärast. Kas tõesti on ka aktsiaselts merenduses absurd?

Madli Vitismann

Põhjamaadele on ümber kogu

'2. veebruaril võtsid Viru tänaval teedeministeeriumi saalis laua ääres istet kaks poolt: ITF-i (Rahvusvaheline Transporditöötajate Föderatsioon) delegatsioon, mille juhiks Åke Selander, ITF-i peasekretäri abi, liikmeiks ITF-i Rootsi koordinaator Malte Segerdhal, ITF-i Soome inspektor Lauri Heinonen ja Soome Meremeeste Liidu esimees Per-Erik Nelin. Teisel pool härrad Nathan Tõnnisson, Heino Jaakula, Tarmo Ojamets, Erik Laidvee, Peeter Veegen, Heiki Lindpere, Kalju Visnapuu ja Tiit Kaadu, viimane Ametiühingute Keskliidust. Saalis veel asjasthuvitatuid. Kõne all vaidlusalune küsimus — kas Eesti lipust on saamas MUGAVUSLIPP või ei.

Külalised olid tulnud kindla veendumusega, et Eestis ei ole asjad korras ning mugavuslipuriikidele on kohe lisandumas uus. Sest nagu väljendas hr. Selander: me oleme arutanud ametiühinguga, oleks vaja ka laevaomanike poolega läbi rääkida, ehk annab midagi leida, millega võiks leppida. Kui oleks tegu väikese banaanivabariigiga, siis me ei tõstaksi lärmi, aga...

1933. a. tõstatas ITF küsimuse mugavuslipust. Praeguseks on nimekirjas järgmised maad: Antigua ja Barbuda, Bahama, Bermuuda, Caymani saared, Küpros, Gibraltar, Honduuras, Liibanon, Libeeria, Malta, Marshalli saared, Mauritius, Madalmaade Antillid, Panama, St. Vincent, Sri Lanka, Tuvalu, Vanuatu.

Millistel tingimustel arvatakse register mugavuslipu omaks?

Üldjoontes siis, kui laevaomaniku kodakondsus ei ole sama kui lipp.

ITF-i meelehärmiks aga kasvab nende riikide arv, kelle registritel ei ole nii rangeid nõudeid, kui soovitaks näha. 1970. a. pandi kirja nn. Rochdale'i kriteeriumid, mis lipu olemuse peaksid määrama. Need on järg-

Laevareisidest Põhja–Ameerikas

Keelpillikvartett esineb kell neli ja õhtul toimub loeng pelargooniumide kasvatamisest

Miami *Carnival Cruise Lines*'is valmistati reklaamivideo, kus laeva võimaluste tutvustamiseks filmiti üht töötajat jalutamas läbi laeva aatriumi. See oli seitsmekorruselise hoone kõrgune. "Carnival" on reisijate arvult maailma suurim laevafirma. Tema alused "Fantasy" ja "Ecstasy" on ujuvhotellid enam kui 2000 reisijale. Ümbritseb vaid ookean.

Firma tellis Itaaliast uue, 95 000 brt laeva, mille maksumuseks on arvestatud üle 400 milj. dollari. Nelja aastaga peaks valmima 1300 kajutiga laev 4400 inimesele. (Võrdluseks. "QE 2" on 67 000 brt.) *"Carnival"* on kasumis, kuigi enamus väiksemaid firmasid on majandusraskustes. Alates 1990. aastast on lennukompaniid ja hotellid olnud raskustes seoses nende teenete kasutamise vähenemisega. Arvatakse, et merereisid on kasvava nõudlusega, sest nende kulud on suuremal määral enne kindlaks määratud, toitlustamine ja meelelahutus on enne hinna sisse arvatud.

1992. a. on Põhja–Ameerikas merereisil käinud 4,4 miljonit inimest, kasv võrreldes 1991. aastaga on 10%. Samal ajal on käiku antud tosin uut laeva, 1993. a. planeeritakse ka *"Carnivali"* uue laeva "Sensation" liinileminekut, mis lisab veel 2600 reisija kohad. Reisibüroodes ollakse pessimistlikumad, sest ülekaalukalt müüakse allahinnatud laevapileteid ja seoses pideva uute laevaomanike ilmumisega valitseb ülepakkumine. Kõige tüüpilisemad kuulutused on: "Meil on pilet 30—40% odavam" või "2 piletit ühe hinna eest".

Sellest hoolimata väidavad laevaomanikud, et turg on suur. *Cruise Lines International Association* avaldas turu–uuringute tulemused, millest selgus, et 60% Põhja–Ameerika täiskasvanutest "unistab laevareisist", kuid ainult 5—7% neist on tegelikult laevareisil käinud.

Ameerika turu kõrval on teisel kohal Suurbritannia, kus 1992. a. olevat laevareisil käinud 200 000 inimest. Populaarseim oli marsruut: lennukiga Floridasse ja sealt laevaga Kariibi merele. Suurbritannias on laevareisidest huvitatud peamiselt noored inimesed, sest vanemad on ajalooliselt suhtunud laevareisidesse kui rikaste privileegi.

Paljud peavad laevareisi igavaks, kus "keelpillikvartett esineb kell neli ja õhtul on loeng pelargooniumide kasvatamisest". Tänapäeva suuri reisilaevu reklaamitakse lõbusõidulaevadena, kus on kasiinod, tervisejooksurajad, saab isegi golfi mängida, rääkimata tavapärastest meelelahutustest. *Norwegian Cruise Line* ja *Royal Viking Line* on kasutusele võtnud laiekraaniga kinosaalid, kus huvilised võivad jälgida otseülekandeid kõrgliigamängudelt näiteks korvpallis.

Kas potentsiaalne turg omab ka piisavalt raha kulutuste tegemiseks reiside organiseerimisel, näitab tulevik.

"International Transport Journal'i" põhjal Eduard Hunt

Merematketuru areng Põhja–Ameerikas

	Reisijaid milj	kasv % võrreldes eelmise a–ga
1980	1,431	13,5
1981	1,455	1,7
1982	1,472	1,2
1983	1,693	15,2
1984	1,859	9,6
1985	2,152	15,8
1986	2,624	21,9
1987	2,875	9,6
1988	3,175	10,4
1989	3,286	3,5
1990	3,640	10,8

"Silja Europa" Tallinna reidil

13. märtsil käis Tallinna reidil m/l "Silja Europa", kõige suurem ja luksuslikum Läänemere parvlaevadest. Esmareis (inglise keeles on sellel kena termin *maiden voyage*) oli mõeldud kõigile neile, kes laeva ehitamisele kaasa aidanud olid. Esmareisil oli 315 meeskonnaliiget ja 1840 reisijat. Soome lipu all registreeritud, kodusadam Maarianhamina. Laev oli meie vetes kapten Esa Mäkelä juhtimise all. Juba 14. märtsil oli ette nähtud väljumine esimesele korralisele reisile Helsinkist Stockholmi. Algselt pidi laev hakkama seilama punavalgetes "Viking Line'i" värvides, kuid majandusraskuste tõttu tšarterdati ta Saksa omanike "Papenburger Fährschiffsrederei GmbH" poolt "Silja Line'ile".

"Åland's Sjöfart & Handeli" (Ahvenamaa merenduse ja kaubanduse ajakiri) materjalide põhjal toob "Silja Line'i" tegevuse elavnemine tagasi lootuse säilitada töökohad ja endisel tasemel majandustegevus. Eelmisel aastal oldi mures laevanduse tuleviku pärast. Turistide arv on vähenenud nii Rootsis kui ka Soomes, 1992. aastal külastas Ahvenamaad 1 601 095 turisti, mis on 41 341 võrra vähem kui 1991. a. Neist olid Rootsist 1,351 milj. (langus 1,6%), Soomest 250 tuhat (langus 7,2%).

"Silja Line" on avanud oma esinduse Maarianhaminas, laevad "Silja Carnival" ja "Silja Festival" on käigus. Ka on otsustatud kõik laevad registreerida Soome lipu alla Maarianhaminasse. Seega ka "Silja Europa".

"Silja Europa" pikkus on 201,8 m, laius 32 m, süvis 6,7 m. Mahutavus 59 914 brt, dedveit 4650 tonni, kiirust kuni 21,5 sõlme. Üle 500 miljoni Saksa marga maksma läinud laeva meeskonnaks on arvestatud 300 inimest, kohti on 3013 reisijale, kelle käsutuses on 1196 kajutit, 12 sauna, 3 basseini, üle 2700 koha restoranides ja baarides. Teatri–konverentsikeskuses "Moulin Rouge" on 2564 kohta.

Aasta algusest on Tallinna reidil registreeritud üle 85 000 turisti.

Reet Naber

Paralleelregistrid

Kõrvuti rahvuslike laevaregistritega on mitmetes maades asutatud ka nn. avatud, paralleelregistrid. Eesmärgiks laevade registreerimise hõlbustamine. Ka nende vastu on ITF suunanud oma aktsioonid.

Lühidalt Norra rahvusvahelisest laevaregistrist NIS.

See on asutatud 1987. a. vanas hansalinnas Bergenis. Registreerijaks on firma "Bergen Byskriverembede". Register annab õiguse sõita Norra lipu all ning kasutada kõiki sellest tulenevaid eeliseid. Registreerimisprotseduur on lihtsustatud, kuigi laevad peavad vastama kindlatele tehnilistele ja merenduslikele nõuetele ning esitama vastavad dokumendid. Registreeritakse igat liiki laevu, puurplatvorme jm. merel liikuvaid rajatisi nende vanusest olenemata. Kokkulepped on sõlmitud tunnustatud klassifikatsiooniühingutega (näit. Lloyd's Register jt.), mis teostavad üle 500 brt laevadele tehnilist järelevalvet, nende poolt väljastatavaid dokumente on Norra valitsus tunnustanud. Rahvusvaheliste eeskirjade järgimisel peetakse eriti silmas ohutusnõudeid. Laevaomanik peab vastama Norra Laevasõiduseaduse nõuetele, kuid NIS–i laevade omanikuks võib olla ka mitte–norra aktsiaselts või laevaühisus. Laevu peab juhitama Norras asuvast Norra laevakompaniist, mis tegelikult tähendab sedagi, et juhtimise all võib mõista ka ainult prahtimise juhtimist.

Piiranguks on keeld kasutada NIS–is registreeritud laevu vedudel Norra sadamate vahel ning sõita regulaarliinidel Norra ja välissadamate vahel. Kuid ka sellel reeglil on võimalikke erandeid, kui laeva kapten on Norra kodanik. Register on teinud palju, et hõlbustada väljaspool Norrat asuvate ettevõtete osalemist.

NIS on esimene asutatud paralleelregister. Selle loomise tegelik mõte oli säilitada Norra lipp maailmameredel, sest "tänu" ITF–i nõuetele ei suutnud laevaomanikud enam maksta nõutud palku ja registreerisid oma laevad mugavuslippude alla. Norra suur laevastik praktiliselt lakkas olemast Norra lipu all. Paralleelregister võimaldab kasutada Norra lipu all sõitvates laevades ka näiteks Kagu–Aasia maade meremehi, poolakatest jt. rääkimata.

Samasugused registrid on loodud ka Taanis, Saksamaal, Kerguelenis Prantsuse laevadele, Mani saarel Suurbritannia laevadele, Luksemburgis Belgia, Madeiras Portugali ja Kanaari saartel Hispaania laevadele.

Liiguvad kuuldused, et tulemas on ka Soome ja Rootsi registrid.

Reet Naber

oluline oma võimupiirkonda Läänemere laiendada

mised:

— registreeriv riik võimaldab mittekodanikel laevu omada ja kontrollida,

— juurdepääs registrisse on lihtne, samuti ümberregistreerimine mõnda teise registrisse,

— maksud tuludelt on madalad või pole neid üldse,

— registreeriv riik ei vaja oma tarbeks vastavat tonnaaži, kuid on huvitatud lastimaksudest,

— mittekodanike munsterdamine on lubatud,

— riigil puudub võim (või ka tahtmine) rahvusvaheliste ning rahvuslike eeskirjade täitmise tagamiseks "oma" laevadel.

Samas on ITF sunnitud tõdema, et on leitud hulk võimalusi (näit. *bareboat charter*, paralleelregistrid) ITF–i nõudeist möödahiilimiseks.

Ja kuigi härra Selanderi sõnul ITF on veendunud, et iga riigi laevad võivad sõita just nende lippude all, mis nad ise valinud on, näeksid nad meeleldi, et Eesti laevad sõidaksid Eesti lipu all ja oleksid mehitatud eesti meeskondadega. Paistis, et kohaletulnud olid oma kindlad seisukohad võtnud enne oludega tutvumist. Meiepoolsed selgitused võeti vastu väga rahulikult. Võib öelda, et võeti teadmiseks. Meie poolt anti ülevaade mitmetest õiguskõsimustest, liitumisest rahvusvaheliste konventsioonidega, üldisest majandusolukorrast ja maksumääradest.

Liikvel olevat hirmu– ja õudulood sellest, et meremehed peavad vahendajatele maksma 25—50% töötasust töökoha eest. Ja jutud, et venelasi ei võeta tööle. Viidati ILO konventsioonile nr. 9, mis sätestab, et töökoha saamise eest meremees maksma ei pea, valitsus (või vastav administratsioon) peab seda tagama.

Omaette diskussioon tekkis ametiühinguliikumise olukorra selgitamisel. Täiesti ilmvõimatu tundus neile selgeks teha, et meie ametiühingusse kuuluvad koos nii laevaremontijad kui ka meremehed jne. Ja et INREKO sõlmiks hea meelega kollektiivlepingu, aga laevaomanikul pole seda võimalik teha, sest vastaspool lihtsalt puudub. Ametiühing ning P. Veegen ja H. Lindpere rahustasid külalisi, et kui kunagi tõesti mõni filipiinlane saab tööload ja muud vajalikud paberid meie laevades töötamiseks, võetakse ta ka meie ametiühingusse ja palka ei maksta ka vähem kui eestlasele. (ILO nõue on min 356 $ kuus.) Kõne all oli ka ametiühingu loomine rahvusprintsiibil, mis kummalisel kombel isegi mõningat arusaamist leidis. Malte Segerdhal ainult pani südamele, et eri rahvusi üksteise vastu välja ei mängitaks. Kui Peeter Veegen sellepeale küsis infot poolakate-probleemi kohta, mindi sujuvalt üle muudele asjadele. Soomlased olid mures, et nemad on töökohtadest ilma jäänud ning lubasid juhul, kui Eesti–pool midagi otsustavat ette ei võta, ise midagi teha.

Kokkuvõttes jäi mulje, et ITF–i seltskonda oli eelnevalt informeeritud selles suunas, et need omakorda katsuksid takistada väikese vabariigi merenduse väljatulekut turumajandusse niipalju kui võimalik. Me polnud selleks kõige paremini ette valmistatud. Hea isegi, kui mõnikord ei saa iga asjamees oma mõtteid otse arusaadavas keeles väljendada, vaid konkretiseerimise huvides saab tõlgi abil asja vähe siluda. Mõtlen just ametiühingu poolt. Samas selgus ka, et iga filoloog ikka ei võta küll kätte ja ei tõlgi merendusalast teksti. Parem oleks, kui me oma vastaseid pigem ülehindaksime ja ainult naabrimeeste kadedust näha ei tahaks. Åke Selander lubas tagasi tulla.

Veeteede Ameti välisosakonna juhataja **Heino Jaakula** oli nõus tagapõhja seletama:

ITF on rahvusvaheliselt mõjukas organisatsioon, kus skandinaavlaste tähtsus paistab eriti suur olevat. Kui nendega tõesti rängalt vastuollu minna, on neil ka oma vastuabinõud: nende organisatsioon on tänu oma inspektorite olemasolule paljudes sadamalinnades võimeline laevameeskonnad streigile üles kutsuma. Või vajaduse korral mugavuslipu all sõitva laeva vastu (kui see ei ole täitnud teatud ettekirjutusi ning saanud nn. Sinist sertifikaati) sanktsioonina korraldama sadamatööliste boikoti.

Küsisin ka andmeid korralike suurriikide mujal registreeritud laevade kohta. Hr. Jaakula leidis näiteks küll natuke vanemad arvud, 1989. a. kohta, kuid — suurimad (dedveit–tonnaažilt) võõrlipu all olevad laevastikud olid Kreekal (1312 laeva 43 169 000 t), USA–l, Jaapanil, Hongkongil, Norral. Ka Rootsi ja Soome on samas nimekirjas. 1989. a. oli kogu maailma laevastiku dedveidist 35% mugavuslippude all.

Samalaadsed probleemid on kõne all ka lätlaste—leedulastega.

Igatahes nentis mr. Selander, et on siinviibimise ajal üht–teist juurde õppinud. M/l "Estonia" pidulikule vastuvõtule igaks juhuks ei mindud.

Reet Naber

Miks meri hävitab supelrandu?

Pole kellelegi uudiseks, et enamiku meie supelrandade, eriti liivarandade looduslik seisund on viimasel paarikümnel aastal muutunud järk-järgult halvemaks. Liivahulk rannal on vähenenud, see omakorda on toonud kaasa randade madaldumise, kitsenemise või halvemal juhul lausa hävimise. Kurbi näiteid on mitmelt poolt nii Eesti kui naaberriikide rannikult. Näiteks otse enne 1980. a. olümpiamängude purjeregatti Tallinna lahel esinesid tugevad purustused Pirita liivase supelranna piires. Need kordusid 1983. a. ja veel ka mõni aasta hiljem. 1975. ja 1976. aasta vahetusel purustati liivast supelranda tugevasti ka Narva-Jõesuus, Pärnu lahes Valgerannas ja mujal. Vaid üksikud piirkonnad meie rannikul on viimastel aastatel enam-vähem stabiilsed: neile ei ole oluliselt liiva juurde tulnud ega tormilainetega ka ära kantud. Oleks loomulik, et liivarannad, arenedes loodusseaduste järgi, juurdetuleva liiva arvel üha laieneksid. Tegelikult on praegu märgata just vastupidist tendentsi.

Väga tugevasti on tormipurustuste all kannatanud ka Soome lahe idaosa liivased supelrannad. Kuigi Soome lahe pära on suhteliselt madal — justkui poleks eeldusi tugevate tormilainete arenemiseks, põhjustavad läänekaartest püsivalt puhuvad tugevad tormituuled meretaseme tõusu kuni 2—3 meetrit (1824. a. Peterburis koguni 4,1 m) üle paljuaastase keskmise. Sel juhul mitmekordistub ka tormilaine tugevus ning jõud rakendub mitte enam keskmise veepiiri lähedal, vaid sellest tunduvalt maa pool, tavaliselt rannaluidete jalamil või veelgi kaugemal. Selline ajutine kõrge merevee tase ongi üks põhjus, miks just sellistes tingimustes eriti tugev tormilainetus põhjustab randade arengus tugevaid või isegi pöördumatuid muutusi.

Liivarandade tugevad purustused Läänemere ääres pole ainult Läänemere probleem. Teaduskirjanduses on viimaseil aastail korduvalt juhitud tähelepanu sellele, et kogu maailma liivarandade looduslik seisund on oluliselt halvenenud. Liivarannad moodustavad küll 20% kogu Maailmamere rannajoone pikkusest, kuid seda enam on nad inimestele tuntud meelis-supelrandadena või puhkepaikadena. On selgunud, et vaid 10% liivarandu areneb reeglipäraselt, st. et neile tuleb vähehaaval liiva juurde. Umbes 20% püsib veel stabiilseina, ent enamik liivarandu, s. o. umbes 70%, allub tugevatele tormipurustustele ja neilt kantakse liiva hoopis minema.

Erinevad rannatüübid — kulutus- ja kuhjerannad — moodustavad looduses tavaliselt omavahel arenguliselt seotud kulutus-kuhjelisi süsteeme: kui ühes piirkonnas randa purustatakse, siis naaberalale tavaliselt kantakse setteid juurde. See ongi üks eeldus, miks liivarandade kui tüüpiliste kuhjerandade piires hakkavad tavaliselt arenema eelluited, mis hiljem kujunevad tüüpilisteks rannaluideteks ning kattuvad taimestikuga. Sellistena oleme harjunud nägema meie kõige tuntumaid liivarandu, meelispuhkepiirkondi: Kloogaranda, Narva-Jõesuud, Mändjala randa Saaremaal, Peipsi põhjarannikut jm.

Viimastel aastakümnetel on aga nii mõnelgi pool rannikul setete liikumise looduslik tasakaal muutunud. Arvatakse: selle põhjuseks on, et inimene sekkub üha rohkem loodusprotsesside käiku. Kohati kasutab näiteks mereliiva ehituste tarbeks, teisal takistab hüdrotehniliste ehitustega kunstlikult liivade liikumise reziimi, kolmandas kohas üritab, kahjuks sageli tulutult, muuta randade arengu tendentse.

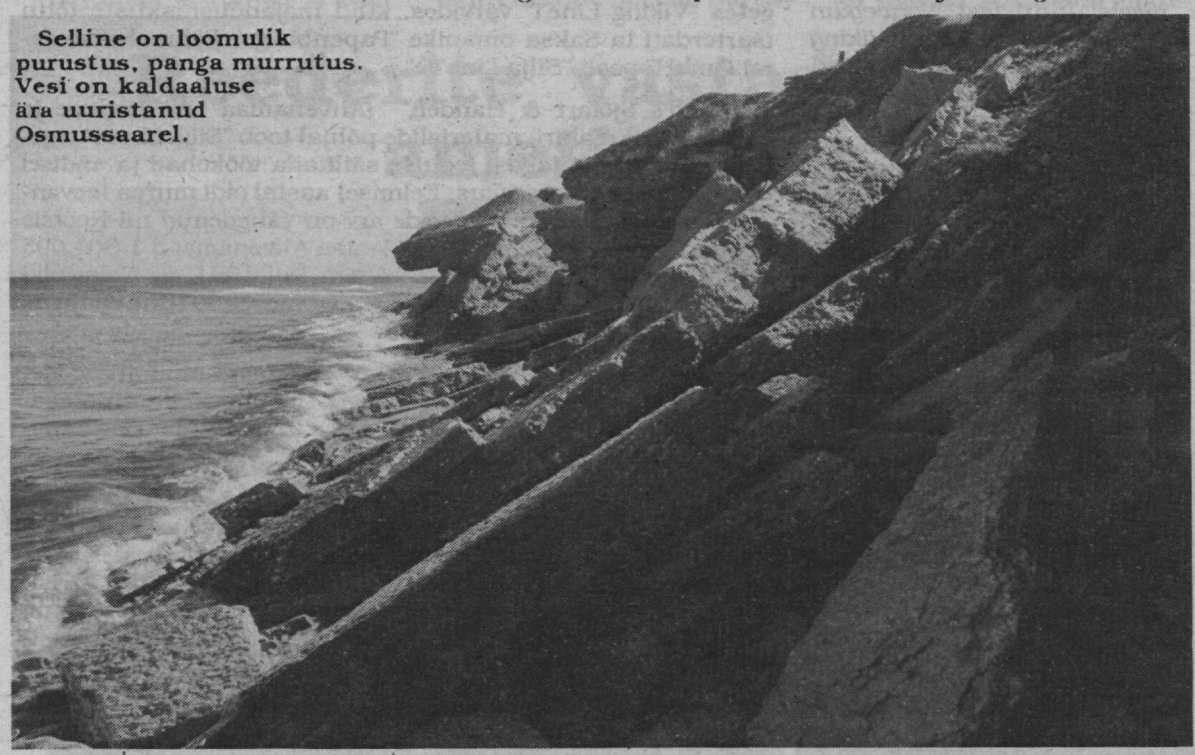
Samal ajal on aga täheldatud, et ka tugevaid torme esineb pea kümme korda sagedamini. Tugevad tormid järgnevad üksteisele sellise sagedusega, et randade looduslik seisund on sedavõrd rikutud, et see ei jõua loomulikul teel enam taastuda, ning ranniku kui terviksüsteemi looduslik tasakaal ongi paigast ära.

Allakirjutanu toetab viimasel ajal kogu maailma rannauurijate hulgas levivat seisukohta, et tugevate tormide esinemissageduse suurenemine tähistabki eeskätt *kasvuhoonenähtuse* algust ja on seotud viimaste aastate kliima üldise soojenemisega. Maa kliimamuutuste statistilised andmed näitavad, et viimase viie aasta sisse langeb neli rekordiliselt sooja aastat! Eks anna sellest tunnistust ka meie viimaste aastate lume- ja merejäävaesed talved. Viimane asjaolu on väga tähtis eriti randade arengu seisukohalt — soojade talvedega ei ole moodustunud randa tugevate talviste tormide eest kaitsvat rannajääd. Ilmselt ongi see üks olulisi põhjusi, miks just viimastel aastatel on tugevasti tormipurustuste ja liiva ärakande all kannatanud Järve-Mändjala supelrand Saaremaal ning intensiivse liiva juurdekande ja ummistuse all naabruses paiknev Nasva kalasadam.

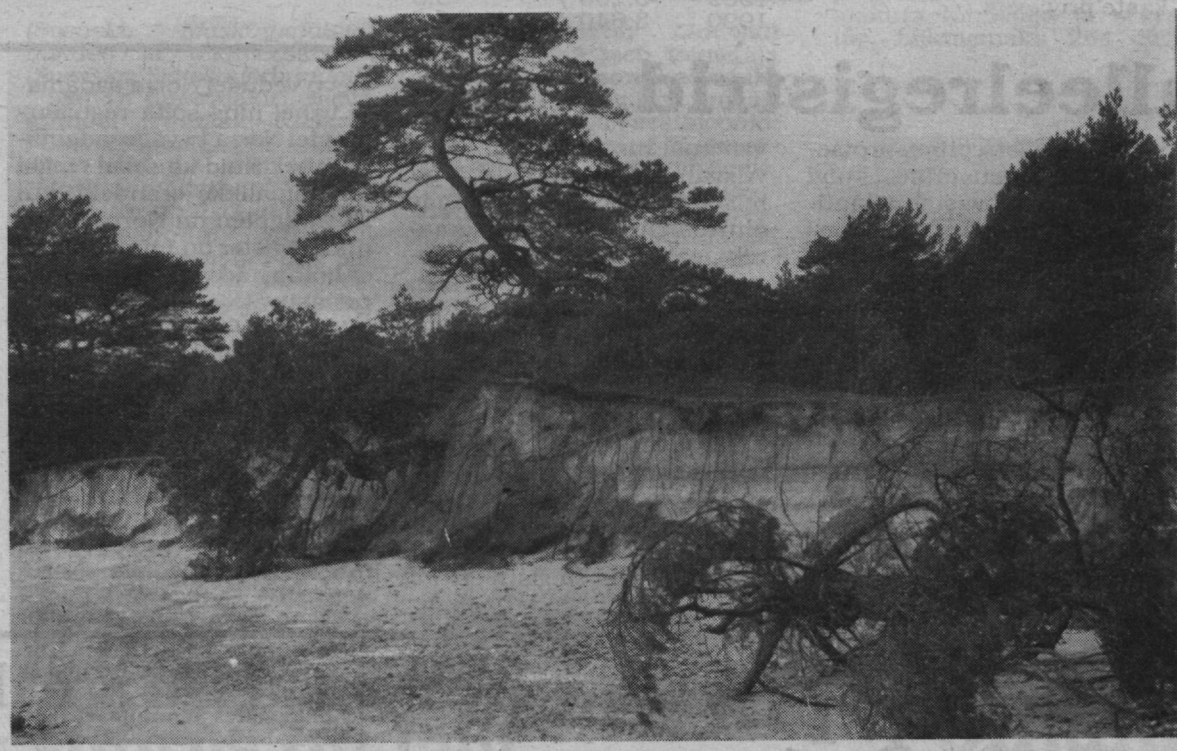
Tundub, et probleemne soe periood Maa arengus, *kasvuhoonenähtus*, mida tõenäoliselt veelgi võimendab osooniaukude fenomen, ongi alanud. Kas see omakorda toob kaasa ka jääkatete sulamise, mille tagajärjel ookeanide veetase võib lähima sajandi jooksul tõusta (eri autorite arvates 0,5 kuni 3,5 m), seda saavad kontrollida küll alles meie järeltulevad teadlaste põlvkonnad. Kui veetase aga tõepoolest peaks praegusega võrreldes hakkama tunduvalt kiiremini tõusma, tooks see inimkonnale ja eriti rannikuelanikele kaasa uusi muresid. Näiteks ühemeetrinegi veetaseme tõus, nagu seda arvestatakse praegu ka ÜRO soovitustes, tooks kaasa sadamaehitiste kasutamiskõlbmatuks muutumise, ujutaks üle palju madalaid territooriume, võimaldaks lainetel randu palju intensiivsemalt rünnata, muutes enamiku kuhje- või stabiilseid randu kulutusrandadeks.

Looduskeskkond on väga keeruline organism, mille kõiki samme on küllalt raske, kui mitte päris võimatu ennustada. Vaatamata olukorra keerukusele tuleb praegu eriti rannikute hõivamisel püüda maksimaalselt targasti ja kaugele ette näha. Iga ennustus ja arengumudel on aga nii tark, kui targad on seda koostanud inimesed ning kui ulatuslikud on praegused teadmised randade arengust.

Ka meil Eestis on viimasel ajal hoogustunud mitmesugune ehitustegevus rannikul. Kahjuks pole praktilised lahendused tihtipeale arvestanud ei randade ehituse ja arengu konkreetsete ega ranniku kui terviku arengu üldiste seaduspärasustega. See aga toob kaasa — on juba toonud — korvamatut kahju nii randadele kui ka ehitistele endile. Näiteks aktiivse liivade liikumise piirkonda ehitatud väheldane Läätsakala sadam Saaremaal kannatab pideva ummistumise all. Lehtma sadam Hiiumaal on lisaks sa-



Selline on loomulik purustus, panga murrutus. Vesi on kaldaaluse ära uuristanud Osmussaarel.



➨ Järve-Mändjala purustusi ei saa inimtegevuse süüks panna.

➨ Järve-Mändjala vetelpäästepost — liivarand on kaugelt ära kantud.

Narva-Jõesuus 1975. aastal asetleidnud suuremahuline liiva ärakanne oli tõsiseks hoiatuseks.

dama enese ummistumisele süüdi ka süvenevates purustustes lõuna pool sadamat, kuhu peale sadamamuulide valmimist kaitsev rannaliiv enam ei jõua. Sadamalaadseid näiteid meie rannikult võiks veelgi tuua. Milles on siis küsimus?

Vead randade hõivamises ja projekteerimistöödes võivad kujuneda peamiselt neljal põhjusel:

1) teaduses on see küsimus (või piirkond) uurimata ja teadlased ei oska midagi soovitada,

2) uurimisandmeid on olemas ja soovitusi võiks anda, kuid projekteerijad ei pöördu vastavatesse instituutidesse ega tea ka fondimaterjalide olemasolust,

3) küsimust on küllalt uuritud ja ka vastavad soovitused antud (kas tellimisel või teadlaste endi initsiatiivil), kuid soovitused äratavad kas umbusaldust (kas asjatundmatuse või asjasse süvenematuse tõttu) või neid lihtsalt ignoreeritakse, lähtudes kohalikest, ametkondlikest või ajutistest huvidest,

4) teatakse, et uurimused on olemas, tuntakse ka kirjandust, ent ei küsita konsultatsiooni, et mitte saada võimalikku eitavat arvamust juba valminud projekti kohta.

Nagu kirjutas 1976. aastal vene rannauurijate koolkonna rajaja Vsevolod Zenkovitš (kelle õpilaseks ka allakirjutanu end loeb), polnud tema enam kui 40–aastase rannauurimispraktika vältel esinenud juhtumeid, kus suured ja kalliks maksma läinud inseneride möödalaskmised rannikul oleksid olnud tingitud esimesest põhjusest! Teiste põhjuste kohta võiks aga tuua hulga näiteid.

Väga sarnane olukord on praegu kahjuks ka Eesti randade hõivamises. Pealegi on eriti just viimastel aastatel meil hakanud levima uus ja sugugi mitte vähem ohtlik tendents: uurimistööde (ka ekspertarvamuste) tegemiseks kasutatakse vähekompetentseid, et mitte öelda asjatundmatuid inimesi, kel kas puudub küllaldane teoreetiline ettevalmistus (puudub ka vastav litsents) või kes ei ole kursis kohalike tingimustega. Seetõttu pole ka esitatud seisukohtade kvaliteet kuigi kõrge ning tehtud kulutused ei õigusta ennast. Näiteks nõudis uurimis–projekteerimisorganisatsioon (s/0 54034) Kuressaare linna madalaveelise lainetuse eest kaitstud Tori sadama muulide mittevajaliku modelleerimistöö eest linnalt asjatult suurt summat; Ruhnu sadama uuringute sildi all seni tehtu polegi tegelikult seotud küsimusele parema lahenduse otsimisega, ning pakutud abinõud sadama ummistamise vastu hoopis suurendaksid seda protsessi.

Siit kerkibki üles viies probleem: tööde tellijad, kes pole varem kokku puutunud mere hüdrotehniliste uurimisprojekteerimistööde iseärasustega, võimaldavad tööde täitjail neilt suuri summasid välja petta.

Milliste seaduspärasuste või "mängureeglitega" me peaksime tänapäeval arvestama, kui tahame tungida rannakeskkonda ning tunda end seal õigete ja heatahtlike peremeestena?

Rannikul peaksime nii tegutsema, et me seda äärmiselt õrna ja kiiresti muutuvat keskkonda oma insenerliku tegevusega halvemaks ei muudaks — et nii ei juhtuks ei praegu ega tulevikus. Selleks on loomulikult vaja igakülgseid teadmisi ranniku kui terviku ehituse ja arengu seduspärasuste kohta. Selle poole püüdlemine peaks lasuma eelkõige teadlaste–uurijate õlul. Nimetaksin siinkohal vaid üht, randade evolutsiooni seisukohalt eriti olulist küsimust: setete liikumist rannas ja rannalähedasel merepõhjal.

Olen viimastel aastatel korduvalt kokku puutunud nii mõne erialase seisukoha kui termini või mõiste vale kasutamisega ja, mis veelgi hullem, teooria vähesest tundmisest või väärast tõlgendamisest tingitud desorienteeriva ning mõnikord lausa kahjuliku tegutsemisega. See puudutab kõigepealt setete liikumist randla piires ja sadamate ümbruses.

Mereranna arenemise peamine jõud on lainetus, mis kujundab pinnavorme ja liigutab rannasetteid. Teiste erialade inimesed aga kujutavad liivaste setete liikumist rannikul millegipärast ette kui voolamist. Nagu iga lainetuse puhul, nii ka merelainetuse korral on tegemist võnkuva liikumisega. Seepärast ei voola setted laines, vaid liiguvad orbitaalset trajektoori mööda ja otsekui hüplevad oma veelises keskkonnas. Hüpped on seda suuremad, mida kergemad on osakesed ja mida tugevam lainetus või mida ebasümmeetrilisemaks laine on rannalähedas meres põhja vastu pidurdudes moondunud. Purdsetted (liiv, kruus) hakkavadki vee liikumise ebasümmeetriast tingituna kas maismaa või mere suunas samm–sammult liikuma, põhjustades randla piires kas kuhjumist või kulutust. Enamik lugejaid, kes lainetusega meres ujunud, on samasuguse nähtusega tõenäoliselt kokku puutunud: nad on tundnud kas ähvardavat tõmmet mere suunas või lasknud end murdlusvoolu mõjul rannale paista. Nii käituvad merelainetes ka setteosakesed.

Otsustusi ja õigeid järeldusi saame iga piirkonna arengu ja selle loodusliku seisukorra kohta teha alles pärast pikaajalisi vaatlusi. Rannauurijate arvates peaksid need kestma vähemalt 3—4 aastat; parem oleks kasutada veel pikemat vaatluse rida. See on tingitud rannaprotsesside suurest muutlikkusest nii ajas kui ruumis.

Tuginedes enamiku maailma tunnustatud rannauurijate seisukohtadele ja meilgi viimastel aastatel tehtud uurimustele, tuleb lõpetuseks tõdeda, et viimasel paarikümnel aastal randade arengus aset leidnud muutused, sealhulgas ka tugevad tormipurustused, on tingitud peamiselt nihetest kogu maailma kliimas. Need oleksid nö. globaalsed põhjused.

Kuid on ka regionaalseid ja lokaalseid põhjusi. Esimeste hulka tuleks Läänemerel lugeda tugevate lääne– ja lõunakaare tuultega kujunevat ajutist kõrget veetaset, mis koos eriti tugevate tormidega põhjustabki randade väga intensiivse, lausa hüppelise arengu.

Kohalike põhjuste hulka kuulub konkreetse piirkonna geoloogiline ehitus, mis on tegelikult erinevate rannatüüpide arenemise eelduseks. Üks kohalikke põhjusi on ka viimastel aastatel üha kasvav inimetegevuse mõju rannikul. Viimase võib siiski ka globaalsete alla liigitada, sest terve maailma rannad kannatavad nii või teisiti otsese või kaudse inimtegevuse all.

Viimastel aastatel on mererandade arengu jaoks mitmel korral olnud ebasoodsad tingimused: kõrge veetase, külmumata meri ja palju tugevaid torme.

Peame rannikul nii tegutsema, et meie järeltulijail poleks põhjust meile midagi ette heita.

Kaarel Orviku

Pärnu Valgerand.

On olnud ka hullemaid aegu

nenditi **Hiiumaa Muuseumi** korraldatud järjekordsel konverentsil. Seekord tähistamaks Hiiumaa 765. ja Eesti Vabariigi 75. aastapäeva, koondnimetusega "DAGEIDA".

"Muuseumiinimesed on alati tublid olnud," märkis Hiiumaa maavanem Tarmo Mänd. Tema sõnul olevat nüüd lõpuks ka muuseumiruumid kindlad. Alati, kui muuseumis käidud, on seal elatud lootuses tulevasele kodule, midagi ehitades. Seekordki olid ette valmistatud stendid Hiiumaast 1918—1940, igal alapealkiri: maamehed, meremehed, usumehed, sõjamehed, ametimehed, ärimehed, elumehed, seltsimehed, kõigil väärikas koht sinimustvalge lipu all. Lohja ajaloouurija Torsti Salonen vaatas ja avaldas arvamust, et on kadestamistväärt, kui hästi on osatud säilitada nende aastate materjale. Neil Soomes olevat materjali vähem. Uskumatu küll, sest see, et meil midagi neist aegadest säilinud on, on väike ime. Lohja Muuseumi direktor Eero Ahtela rääkis tänastest Soome muuseumide probleemidest pea samamoodi kui võiks meie omadest rääkida. Kasulikku kuulis üldse palju: Hiiumaa materjalidest Eesti Ajaloomuuseumis (kokkuvõtte teinud Eve Peets), hiidlaste enda muuseumiraamatukogust (Tiina Selirand), Lohja Ungern–Sternbergidest. Sellest rääkinud Torsti Salonen rõõmustas, et Lohjal ja Hiiumaal on olnud tunduvalt tihedamad sidemed kui arvati, üks Ungern–Sternbergide järeltulijaist rajas Lohjal vineerivabriku (meie Lutheri eeskujul). Raul Salumäe Saaremaa Muuseumist rääkis Kuressaare–Tori jõerentnikest–kaluritest, Katrin Savomägi Meremuuseumist 19. sajandi Paldiskist.

Kui kohvipausi ajal olid meeli rahustanud tublid lõõtsamängijad August Tammest ja Heini Koosa, siis pärastlõunal läks päris põnevaks. Nõiajuttudega alustas Maia Madar Harjumaa Muuseumist. Ta rääkis nõiaprotsessidest 17.—18. sajandil, mis just Hiiumaaga seotud. Selgus, et enamik nõidu Eestis, seega ka Hiiumaal, on olnud mehed (Hiiumaa suhe olevat 6:3–le), sama tulevat mujal maailmas ette vaid Islandil. Ka polevat hiidlased kaevanud libahundiks–jooksmise või kuradiga sidemete pidamise üle, vaid hoopis kurja sõnaga kahjustamise üle. Kui jutt oli Pertelist, kes sai karistada selle eest, et oli õllega ühe mehe haigeks nõidunud, mispeale see suri, oli hea meel, et "Royali"–mürgituste puhul pole sama juttu ette tulnud. Üks vajalik soovitus kalameestele püügiõnne kindlustamiseks anti ka: tuleb üheksast sipelgapesast kolm peotäit võtta ja sellega paati ja püüniseid suitsutada.

Toomas Kokovkin on peale Hiiumaa Biosfääri kaitseala tegemiste huvi tundnud ka pikka aega põnevust pakkunud Kuningas Ingvari haua vastu. Muuseumirahvast olid segaste asjadega tegelnud Urmas Selirand, kes kõneles mitmet laadi kummastustest saarel, nende hulka võib lugeda ka UFO–d ja muud seletamatud nähtused. Helgi Põllo rändas fantaasia ja tegelikkuse piirimail mööda Kõpu mägesid, kus nimed vähem mõtlemisainet ei anna kui antiikgeograafia omad laiemate probleemide uurijatele.

Hiiumaal õitsesid sarapuud (ainult ühel pool teed), ka seal tuli äkki lumi maha, meres oli ootamatult palju hülgeid, aga huumor igikestev.

Reet Naber

Polaarklubi

Idee luua Eestis klubi, mis koondaks enda ümber inimesi, kelle elu ja töö on olnud seotud Arktika ja Antarktika uurimisega, tekkis juba ammu. Kuid konkreetse tõuke andis selleks Eesti Meremuuseumis 1984. aastal korraldatud näitus "Antarktika". Selle ettevalmistamise käigus püüti välja selgitada meie vabariigist Antarktikas töötanud inimesi. Selgus, et Eestist on erinevatel aegadel Nõukogude Antarktika ekspeditsioonide liikmetena töötanud 22 meest, kusjuures mitmed neist korduvalt. Seda oli tunduvalt rohkem kui muidu üldiselt arvati, isegi asjaosaliste endi hulgas. Arktika puhul on muidugi võimatu täpsetest arvudest rääkida. Näituse avamisest võtis osa enamik Eestis elavaist Nõukogude Antarktika ekspeditsioonidest osavõtnuist. Siis otsustatigi luua Eesti Meremuuseumi juures tegutsev Polaarklubi, mille asutamise kuupäevaks valiti 1. detsember 1984, kuna samal päeval 25 aastat tagasi sõlmiti rahvusvaheline leping Antarktika avamisest kõigile riikidele rahumeelseks ja teaduslikuks uurimiseks.

Klubi on ühiskondlik organisatsioon, mis on oma eesmärgiks seadnud Meremuuseumile kaasabi osutamise Eestiga seotud Arktika ja Antarktika mere- ja maismaauuringute ning ka majandus- ja kultuuritegevuse ajaloo talletamisel. Loomulikult on põhiülesanneteks ka polaaralade uurimise ja hõivamise igakülgne propageerimine ja samaaegselt kaasa aitamine polaarekspeditsioonide korraldamisele.

Populariseeriv tegevus on ühe väljundi leidnud "Maailm ja mõnda" sarjas ilmunud raamatuga "Nabakirjad". Omaette raamatuid on ilmunud ka varem: Enn Kreemil, Andres Söödil ja Tiit Randlal.

Tänaseks on klubi liikmeskond paarikümne inimese ümber, välisliikmeid on Ameerikas ja Inglismaal. Kokkusaamised toimuvad tavaliselt kord kuus Meremuuseumis, mil keegi klubi liikmetest või külalistest esineb ettekandega. Samas pole see kuigi raudne reegel ning on perioode, kui sõitude tõttu on kooskäimine harvem.

Paaril korral on läbi viidud suuremaid üritusi laiemale publikule, nn. Polaarklubi õhtuid kõigile, samuti ka polaarfilmide programme Kinomajas.

Küllaltki tihedad sidemed on teiste polaaruurijatega ja sarnaste klubidega mujal maailmas, viimasel ajal eriti Scotti Polaaruurimise Instituudiga Cambridges.

Võiks arvata, et milleks see populariseerimine Eestile ja et vabariigi majanduslikku olukorda arvestades võiks meie polaaruuringud lõplikult ajalooks kuulutada, sest iseseisvaks teaduslikuks uurimistööks polaaraladel raha lihtsalt ei jätku. Olukorra kiuste tuli siiski meilt viimane mees Antarktikast tagasi veel eelmisel aastal ning mitmed on osalenud ühisekspeditsioonides Arktikas. Lähiperspektiivis olekski edaspidi võimaluse korral välisriikide uurimisprojektis kaasa lüüa. Lootusi selleks on andnud nii norralased kui sakslased ning arvatavasti läheb korda ka eesti üliõpilastel ekspeditsiooni korraldamine Teravmägedele.

Oluline on, et jätkuks tahtmist ja ettevõtlikkust. Majandusraskuste leevendamiseks ning teadlaste toetamiseks ja ühendamiseks, kes on oma uurimistöö polaaraladega sidunud, on loomisel Polaarfond, mis planeerib oma tulevast tegevust sihtkapitalide alusel.

Katrin Savomägi

Teadaolevalt esimene Eesti lipp heisati Antarktisel 9. novembril 1988. Molodjoznaja polaarjaamas seisab lipu kõrval Enn Kaup.

Sidrunkollane ja ümar karu lesis lõõtsutades lumel

17. märtsil olid Meremuuseumi kokku tulnud need, kes neli aastat pikisilmi oma kirjatöö ilmumist oodanud ja lõpuks ära ootasid. Kirjastuse *"Olion"* eestvõttel ja Heino Kääni kohalolekul sai nii tähistatud **"NABAKIRJADE"** ilmumist. **Polaarklubi** mehed koos sekretär **Katrin Savomäega** on vaeva nähnud — algul Arktika- ja Antarktikaelamuste kirjapanemise või selle organiseerimisega, hiljem kirjastamis- ja trükkimisküsimustega. Lõpuks sai kauatehtu valmis, kahjuks mitte kaunikene. **Heino Kään** tutvustas kõigile raskusi, mis 1957. aastal alustatud sarja "Maailm ja mõnda" 13. originaalkäsikirja trükkitoimetamisega kaasnesid. (Kokku on sarjas ilmunud 113 raamatut, ja kirjastus loodab jätkata.) Ka olevat mure, kas kogu tiraaz — 7000 eksemplari, suudetakse maha müüa.

Siis said sõna tegijad. Koostajad **Tiit Kaivo** ja **Enn Kaup** lugesid kohaletulnud ajakirjanikele ette valitud katkendeid, et neid edasi lugema ärgitada. Sealt ka pealkirjaks valitud lause, mis võetud *Tiit Randla* Arktikaloost. Kokku aga on 21 erinäolist lugu.

Kui päris ametlik osa, mis isegi paljukäinud mehed natuke kohmetuks võttis, lõppes, hakati tasapisi "juhtumisi" rääkima. Nabamaadel käinutel on ekstreemolukordi (mis õnnelikult lõppenud) vast rohkem kui tavalistes oludes ette tuleb. Juba diskussioon selle üle, keda polaarlaseks lugeda võiks, oli parasjagu intrigeeriv. Selge see, et neid, kes elanud-töötanud polaarjoone taga. Samal ajal on meil palju mehi, kes neisse piirkondadesse mitte vabatahtlikult pole läinud. Nende hulka võib lugeda ka need arvukad Tallinna Merekooli lõpetanud, kes oma meremeheteed Põhjas alustasid. Ja ajateenijad ja mitme muu elukutse esindajad. Nii arvati, et polaarlasi võiks meil olla tuhandeid. Kõige lähemale poolusele jõudnute hulgas nimetati Tallinnast pärit endist Põhja-Mereteede ülemat *Kirill Tšubakovi* ning Narvast pärit elektrikut *Nikolai Kulpi*, kes olid aatomijäälõhkuja "Arktika" pardal, kui 1977. aastal esimest pealveereisi Põhjapoolusele korraldati. Polaarklubi liikmetest arvati *Rein Männiku* 1981. a. "Põhjapoolus-22" jaamas saadud 86°-ne pits (on polaarmeestel selline komme) kõige kangemaks väljateenituks, samavõrra hinnati *Vello Pargi* 74. lõunalaiust.

Andres Kollist meenutas hea sõnaga õppetundi, mis ta just põhjas käies oli saanud. See puudutas asjaajamist. "Kui kusagile läksid, tuli esimene visiit teha Nõukogude võimu esindajatele, siis nende käest järele uurida, kus on KGB esindaja, kellele tuli teha järgmine visiit. Nad olid "toredad poisid", kui jutud olid räägitud, võisid rahumeeli kõik oma käigud teha. Aga kui sa sinna ei läinud, olid asjad halvasti, ka kõige korralikumate paberitega võidi sind üldse mitte tööd teha lasta. Ne uvazaeš!"

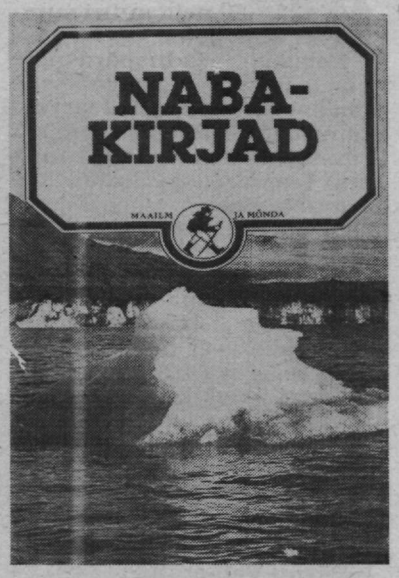
Muidugi jõudis jutt ka naisteni. Ühtki talvitujat ekspeditsioonide koosseisus ei teatud olevat. (Mõeldi ikka oma, eesti naisi.) Küll näiteks arstide jm. personalina koos abikaasadega mitmel pool. Näiteks Teravmägedel. Teravmägedega (ka Spitzbergen vanemas kirjaviisis) on üllatavalt palju kokkupuutepunkte. Meenutati austuse ja imetlusega NL Teravmägede konsulit eestlast *Viktor Jürgensoni*, kes 1987. aastal oma abivalmidusega, eriti aga laialdase haritusega meelde on jäänud. Teravmägedega on seotud ka mitme Polaarklubi liikme lootused edaspidigi polaaraladel töötamist jätkata. Tõele au andes — senine töö sai teoks Moskva rahadega, sest sellised ettevõtmised on kallid. Praegu otsitakse võimalusi osaleda teiste maade ekspeditsioonides. **Edgar Karofeld**, kes on Ökoloogiainstituudi teadussekretär, oli kibestunud selle üle, et ka teadustegevus on ülepolitiseeritud. Nimelt on tänu headele suhetele Venemaa teadlastega pakutud võimalust kasutada teadusbaasi Barentsburgis Teravmägedel. Kahjuks olevat meie Välisministeerium igasugusest abist ära öelnud. Kui paluti Teravmägede-lepingu teksti, millega ka Eesti Vabariik ühines, siis sealt seda ei saadud. Arvati hoopis, kas sobib praegu venelastega asju ajada. Kuid näiteks glatsioloogia praktikumi ei saa me enam Kaukaasias läbi viia — võidakse lihtsalt maha lasta.

Vahemärkusena: Teravmägede lepinguga, mis sõlmiti 1920. a. Pariisis, ühines Eesti Vabariik 1930. aastal ning ametlik tekst avaldati Riigi Teatajas prantsuse ja eesti keeles. 1993. a. Riigi Teatajas avaldatud kalanduse ja keskkonnakaitsealased lepingud on avaldatud ainult eestikeelsena, sealjuureski märkus: mitteametlik tõlge.

Ajakirjanikele jäid mälestuseks autogrammidega **"NABAKIRJAD"**.

Reet Naber

Nabamaad ja "Nabakirjad"



Kirjastuse "Olion" väljaandel ilmunud "Maailm ja mõnda" sarja 113. raamat **"Nabakirjad"** on Eesti Polaarklubi ettevõtmine. Kahel ja poolelsajal leheküljel saame lugeda 21 mehe kirjapandut. Sissejuhatuseks Enn Kreemi ülevaade Eestimaa meestest polaarjoone taga, kus arutletakse ka selle üle, mis ajab inimese kaugetele maadele, tühjadele aladele. Mis nõuab erakordseid pingutusi. On see teadmistehimu, raha, seiklusjanu, jääb vastamata. Ka väide, et merele minnakse vaid häda sunnil, polaaraladele laiendada ei andvat. Mingid eritingimused peavad Eestimaa meeste jaoks olema, sest Enn Kreemi arvates on meil 10 000 elaniku kohta kõige rohkem inimesi, keda saatus nabamaadele kandnud.

"Nabakirjad" on kogumik artikleid Arktika ja Antarktika kohta. Põhinevad need enamuses isiklikul kogemusel, veidi on kasutatud ka teiste kirjapandut. Kokku saab 21 autorit, kelle loomingule Polaarklubi president Jüri Martin saatesõnas head reisi soovib. Raamatus on tihedalt teavet täis artiklid, kirja pandud hea sulega, ümberjutustamine-tutvustamine jääks kehvakeseks. Olgu siinjuures ära nimetatud autorid. Arktikast kirjutavad: Robert Kurgo, Oskar Mendelmanni märkmeid interpreteerib Tiit Kaivo, Endel Puusepp, Rein Männik, Charles Villmann, Jaan-Mati Punning, Tiit Randla, Andres Kollist, Heino Mardiste, Rein Vaikmäe, Tiit Kaivo, Antarktika-poole avab Ivar Murdmaa, kes esimesena Eestimaa meestest seal jala maha pannud. Edasi tulevad Anatoli Normani, Andres Tarandi, Andres Söödi, Jaak Lembra, Leo Sauli, Ivan Zevnerovi, Vello Pargi, August Loopmanni ja Enn Kaubi lood.

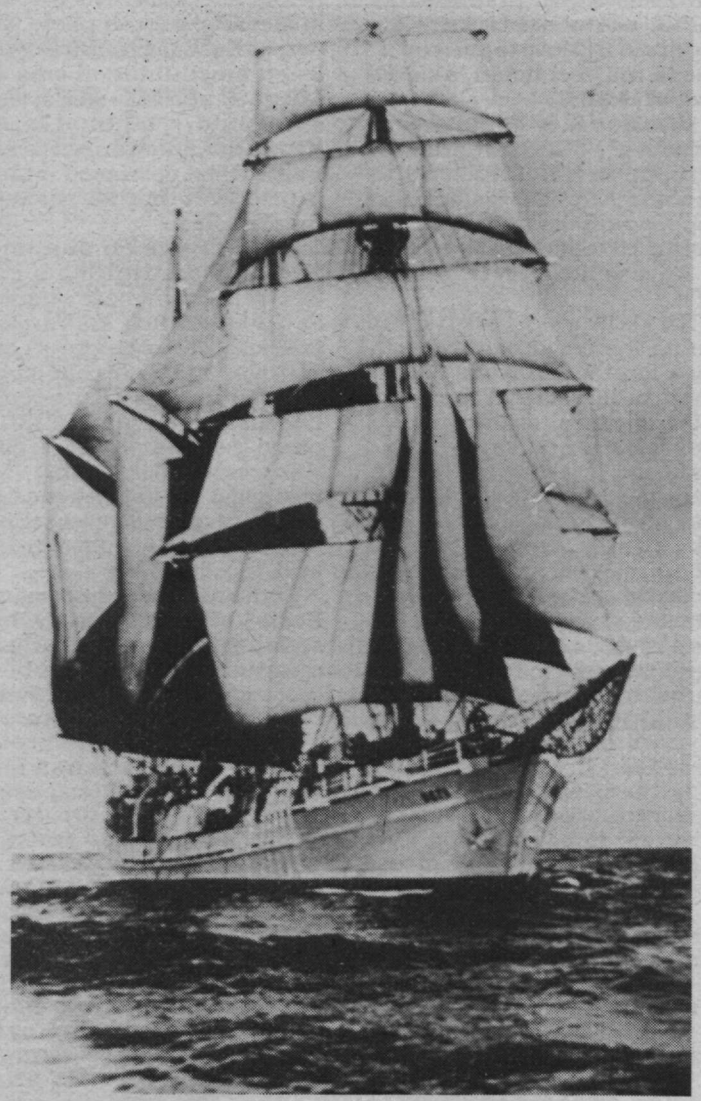
Ei saa lisamata jätta, et Vello Park kirjutab sellest, kuidas talvitumisel Vostoki-jaamas 1983. a. elektrijaam maha põles ning kuidas inimesed —50° kuni —60° C juures ellu jäid.

1930. aastatel andis K/Ü "Loodus" välja kolmeköitelise "Maailma maad ja rahvad", mis käsitles tollast (tänapäeva) maailma sõnas ja pildis. I vihikus kirjeldab professor August Tammekann Nabamaid alapealkirja all "Öös ja jääs". Tema kasutab kuulsate meeste Nanseni, Peary, Scotti jt. kirjapandut. Praegu on meil võtta mahuliselt pea sama oma meeste nägemus. Uskuge, võrdlus on põnev! Nii sisuliselt kui vormiliselt. Kahju, et need ajad, kus eesmärgiks oli saavutada sisu ja vormi ühtsus, möödas on.

Kõige teravama elamuse sain Tiit Kaivo portreest leheküljel 131.

Reet Naber

"Vega" ootab oma järge



Fotod Eesti Meremuuseumi kogust

Ajalooliste Laevade Fondi loomisel on seni olnud juttu kahest Meremuuseumile kuuluvast laevast, "Suurest Tõllust" ja "Lembitust", varju on jäänud muuseumi kõige pikema staaziga laev, purjelaev "Vega", mis peaks paljudele meremeestele hea tuttav olema.

"Vega" on mootorpurjekas, mis ehitati 1952. aastal Turus *OY Laevateollisuus AB* reparatsioonilaevaks. Sellest sai paarikümneks aastaks Tallinna Merekooli õppelaev. 1979. aastal anti laev üle Meremuuseumile. Võib-olla isegi mitte just sellepärast, et see enam merd poleks kannatanud, vaid ka selle tõttu, et Merekoolil oli siis üsna kindel lootus uus õppelaev saada.

Muuseum tegi plaane laeval purjespordiajalugu näitama hakata. Tollaste tõekspidamiste kohaselt laeva kui sellist eksponeerimiskõlblikuks ei peetud ja rahvast peale lasta ei lubatud. Olümpiaregati ajal ja järel seisis "Vega" Pirital ja Tallinna Linna RSN TK otsustas 1980. a. kuivdoki ehitamiseks isegi 0,08 ha maad eraldada. Sealtpeale on laeva parandatud ja ehitatud ning selle üle konsulteeritud ja plaane peetud.

Meremuuseumi direktor **Ants Pärna** on "Vega" saatuse suhtes pessimistlikult meelestatud. "Kui fond hästi tööle hakkab, saame ehk hakkama "Suure Tõllu" ja "Lembituga", "Vega" jääb igal juhul tahaplaanile. Kui see üldse enam asja saab. Mida kauem laev seisab, seda kallimaks tööd lähevad. Mõtleme praegu sellelegi, et kui leiduks asjast huvitatuid, müüksime kasvõi maha. 1983. aastast pidasime läbirääkimisi 7. tehasega. Alles 1986. aasta suvel õnnestus laev sinna ellingule saada. Seal seisab see siiani. Tööd on tasapisi tehtud, aga 1991. a. tõstis kooperatiiv "Rotalia" hinnad nii kõrgeks, et lõpetasime töövahekorra maksujõuetuse tõttu. Mõne aja tegid 1992. a. tööd veel muuseumi palgal olnud puusepad.

Laeva on vaatamas-hindamas käinud mitmed oma ala asjatundjad. Kõige autoriteetsemana võiks nimetada tuntud laevameistrit **Herman Seppa;** käinud on ka Soome ja Skandinaaviamaade spetsialistid. Kohal on olnud Inglise autoriteetsemaid purjelaevaspetsialiste, ise seilanud ja laevu ehitanud-taastanud *The Nautical Institute'i* ekspert kapten **R. M. Willougby.**

Saime Soomest *Lainapeite OY*-st presenti, et saaksime laeva peale sõrestikule katte peale tõmmata. Siis seisab ehk veel mõne aja. Aga juba praegu on osa puidust sellises seisus, et ei kannata isegi kütta. 1992. aastal 7. tehase tehtud ekspertiisi alusel tuleks laeva remondi jätkamise korral praegu maksumuseks 12 miljonit krooni. Me ei suuda praegu sedagi raha maksta, mis tehas meilt seismise eest nõuab — 281 krooni päev. Oleme võlgu."

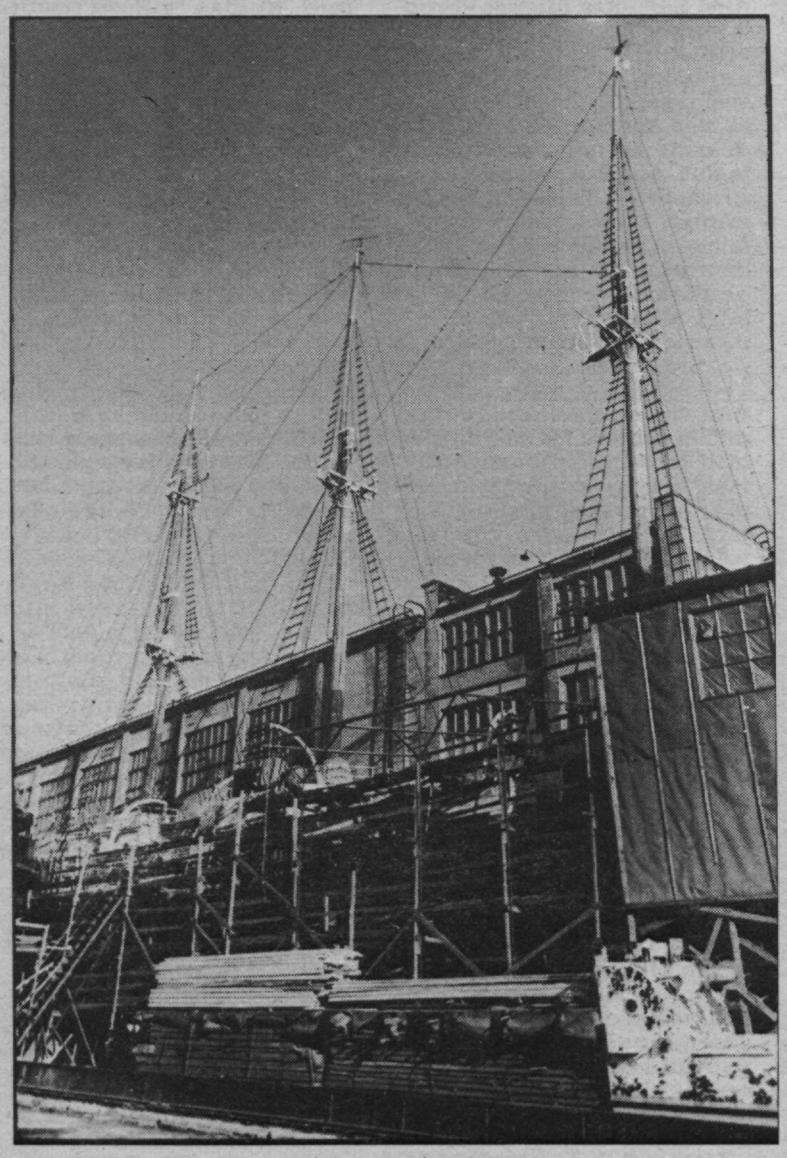
See on siin praegu viimane puupurjekas. Mälestusi sellest on kindlasti paljudel. Sai küsijagi oma esimesed merekogemused just "Vegalt". Olin just värskelt muuseumi tööle tulnud, kui 1977. aastal oli laev veel poisse koolitamas, lisaks muudki tegemas. Augustis oldi koostöös Saksa DV kinostuudioga DEFA tegemas filmi kas noorest Marxist või noorest Engelsist, see on meelest läinud. Ajastu hõngu tabamiseks laenutati muuseumist mõned esemed ja seetõttu sai omaniku esindajagi merele kaasa. Tuult suurt polnud, aga mootori abiga sai Naissaare alla küll. Purjed tuli poistel ikkagi heisata — kino! Tegemist oli külla, meeskond alles harjumata. Nii seal siis loksuti pea 12 tundi, enne kui sadamasse tagasi jõuti.

Olen siiani tänulik kapten **Ants Rauale,** kes muuseumiinimese omade kilda arvas. Nähes, kuidas näiteseltskond kord-korralt vaiksemaks, mõni näost ka rohelisekarva muutus, kutsus ta, kapteni kombel vastuvaidlemist mitte võimaldavalt, mu oma lauda võimatult soolast maksakastet sööma. Ütles, et siis ei pidavat merehaigus vaevama hakkama. (Pole siiamaani vaevanud!) Siis andis kasuka selga, et kerglaselt, maainimese arusaamade järgi riide pannul suveöös külm ei hakkaks. See, kuidas puulaev elas ja liikus, oli elamus, millele samaväärset senini kõrvale panna ei ole. Lisaks veel see, kuidas tüürimees Ants Sirgo piirivalvureid lollitas. Ennekuulmatu.

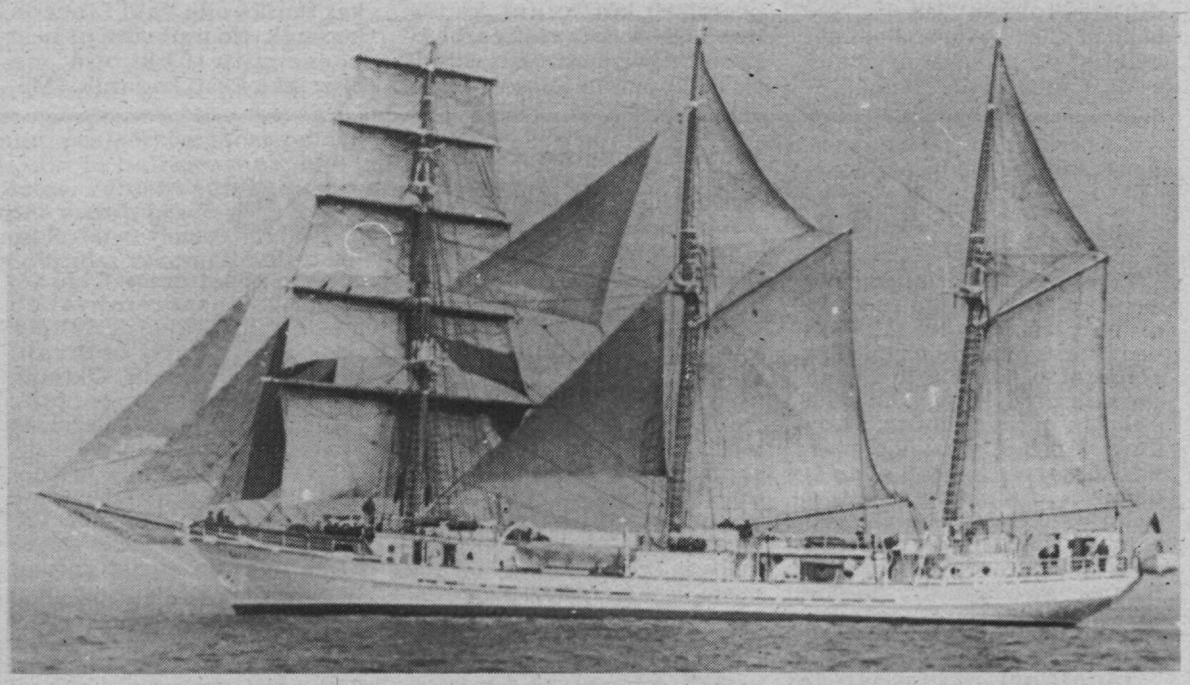
"Vega" pensioniiga oleks võinud veel edasi lükata.

Küsis ja meenutas
Reet Naber

Siis... ja praegu



Isi Trapido foto



Tehasekommentaar

Möödunud nädalal 7. tehases käies tundsime muuhulgas huvi ka selle vastu, mida sealsed spetsialistid "Vega" seisukorrast ja tulevikuväljavaadetest mõtlevad.

Direktor, I järgu kapten **Anatoli Sokalo** ja insener **Vassili Netšajev** arvasid nii.

Sellest ajast, kui "Vega" tehases ellingule tõsteti, on palju vett merre voolanud. Kui siis raha oleks olnud, oleksid spetsialistid ta kordategemise veel ette võtnud. Tehnilised võimalused ja oskused olid selleks olemas, aga siis polnud kedagi, kes maksaks — juba tollal oli see kallis töö.

Meremuuseumi direktori tellimusel uuriti hiljaaegu laeva kere seisukorda. See ei ole kahjuks rahuldav — remonti da seda ei kõlba. **Taastada** oleks võimalik, aga see tähendaks uuesti ehitamist. Kuid taastamine on äärmiselt kallis tegevus. Seda enam, et paljut siin kohapeal teha ei saagi. Vaid Venemaal on veel tehas, kus suuri laevakere puitkonstruktsioone valmistatakse.

Muuseum on need septembris-oktoobris tehtud uurimise tulemused kätte saanud. Ei tea, mis nad otsustavad. Praegu on leping vaid "Vega" hoidmise kohta. Vette ei saa teda kindlasti lasta. Nii et kui tahaks laeva konserveeritult kusagil kai peal muuseumieksponaadina kasutada, peaks ta maismaad pidi õigele kohale vedama. Aga mismoodi vedada? Mingid spetsiaalsed konstruktsioonid ehitada? Ei tea, kas see võimalik on, selle ala spetsialistid me pole.

Museaalsest seisukohast lähtudes oleks ilmselt võimalik mingi variant välja töötada, aga kui mõttekas see oleks? On'sel laeval nii suur ajalooline väärtus?

Tehniliselt oleks taastamine niisiis võimalik, kuid läheks väga kalliks. Mis maksab ainuüksi metsamaterjal... Kuid on olemas muidugi niisuguseid väärtusi, kus rahast pole mõtet rääkida, sest need on hindamatud. Kui "Vegaga" nii on, ainult siis maksab seda kõike ette võtta.

Küsis **Madli Vitismann**

Ajame juttu Leonti Kiivega

Veebruarikuus helistati muuseumi ja küsiti, kas tuntakse huvi ühe kapteni meresõitude tallele pandud paberite vastu. Iseenesest mõista. Nii me läksimegi kapten *Vello Mässiga* külastama kapten **Leonti Kiivet.** Vana kapten oli isegi nagu natuke mures, et teeb muuseumirahvale tüli, tulles oma vanu pabereid pakkuma. "Aga ma arvasin, et ehk neist on kasu Eesti mereajaloole." Jah, iga meremehe teenistuskiri on oluline, rääkimata muudest dokumentidest. Hindamatud on igaühe kordumatud mälestused.

Leonti Kiive teenistusraamat (see on küll dublikaat, aga sellest hiljem) algab sissekandega, mis on tehtud Tallinna Meremeestekodus ja tõendab, et ta on m/pl "Örne", 582 brt, juht reisil Tallinnast Kopenhaageni ja lõpuks kuni Gävleni 12. aprillist 1937 kuni 23. maini 1937. Järgmine, a/l "Jounita", 350 brt, oli registreeritud reisiks Göteborgist Liverpooli ja lõpuks kuni Kopenhaagenini ja Balti merre. Selle juurde meenutas Leonti Kiive: "Aurulaev "Juanita" kadus jalge alt ära. Tulime raualaadungiga Kopenhaagenist Danzigi, oli halb ilm. See oli detsembris 1937. Enne olime viinud Liverpooli lähedale ühte väikesesse sadamasse metsa. Ootasime seal kesk jõge kõrgemat vett, sest sadam oli madal, aga jäime ikka madalasse rippuma. Alles siis, kui järgmine vesi tuli, saime lahti. Sealt pandi peale soolalaadung Kopenhaageni, sealt pidime vanaraualaadungiga tulema Danzigi. See laev oli alles kevadel Rootsist ostetud ning laevaomanik ei viinud seda peale metsalaadungi mahavõtmist dokki, kuigi oli karta vigastusi. Laev oli vana, põhjatank ilma shottideta, vesi tuli ruumi nii kiiresti, et ei jõudnud pumbata. Äkki viskas 45° kreeni. Saime paadi vette, tuult oli 7—8 palli, lisaks lumesadu. Õnneks oli leikülje paat, võta ainult talid lahti. Üks mees kukkus vette ka, selle saime kätte. Olin viimane, kes laevast lahkus. Juhtus see, nagu ikka, öösel. Tuul kandis, me sõudsime, õnneks teadsime ka positsiooni. Hommikul kella 12 paiku olime Bornholmil, leidsime oostipool küljes kalasadama. Lõppes kõik õnnelikult. Laev oli küll kindlustamata olnud, laevaomanikud kandsid kahjusid, kuid meil probleeme ei olnud. (Selle õnnetuse järel tuli Leonti Kiivel uued dokumendid muretseda.)

Järgmine laev oli a/l "Evald", millele I tüürimehe ja juhina sai munsterdatud 14. juunist 1938 Tallinn—Esbjerg—Tallinn reisiks. Sellele laevale on Leonti Kiivet munsterdanud nii Eesti Vabariigi saatkond Stockholmis kui ka Eesti Riikliku Merelaevanduse kaadriosakonna munsterdaja Kaalep Niit. "Ma olen 14 kuud ka punalipu all sõitnud," muheleb kapten Kiive.

Järgmised sissekanded on tehtud samalaadilise pitsati kinnitusel kui Eesti-aegsedki, kuid kirjad tunnistavad võimukandjaks "Seemannsamt-Revali". Laevaks on p/l "Ado", 59 brt. See väike laev tegi kohalikku sõitu kapteni juhtimisel Loksa—Tallinna, ka Naissaare vahet. Lastiks peamiselt küttepuud, ka tellised. Siis tuli väike vahe. Leonti Kiive jõudis Stockholmi nagu paljud teisedki. Aastanumber oli 1944.

"Ma läksin metsatöödele, kus olin novembrini. Sealt edasi suhkruvabrikusse, aga ametiühingus registreerisin end meremehena. Niikaua kui ükskord tuli Inglismaalt kiri, kas ma ei tahaks laeva tulla, sest seal on laev ja sellele on kaptenit tarvis. Politseist sain ajutise välispassi, millega võisin Londonisse ja sealt edasi sõita. See oli eestlaste laev, Evald Jakobson oli peameheks. A/l "Parita", 490 brt, on olnud aluseks 1947.—1949. aastani, munsterdanud "Compañia Naviera Parita", Panama City. Aurulaev "Parita I", 983 brt, sõitis Ühendatud Kuningriigist või Kontinendilt kuni Bombay'ni, 10 kuud kaugsõitu juulist 1948 kuni maini 1949. Kapten meenutab selle juurde: "Indias olin neli kuud vangis 1949. aastal, enne kui sealt tulema saime. See maa sai vabaks. Kõik inglased tahtsid koju, ja meie laev müüdi sinna." Edasi on L. Kiive teenistusraamatus kirjas aurulaevad "Energi", "Karin", "Beatriz", "Merida", "Astra", "Bauta", "Dabaibe", mootorlaevad "Link" ja "Weston". Laevakapteni allkirjad kõik eestinimelised, reisisihid eri poolel maailmameredel. "Olen palju sõitnud Panama lipu all, käimata on vaid Jaapan ja Austraalia. Pabereid ja tunnistusi on igasuguseid. Indiasse näiteks ei lastud Rootsi põgeniku passiga minna, siis anti mulle Eesti konsulaadist Stockholmis ajutine Eesti pass. Mul on ka Libeeria pass. See sai antud sellepärast, et Libeeria laevades võis kapteniks olla vaid Libeeria kodanik. No mul võib ju neid passe mitu tükki olla, ma olen ikka Eesti kodanik. "Meremehe teenistuskiri, mis Panama poolt välja antud, on mitmeid kordi pikendatud. 1959. aastal sai Leonti Kiive Rootsi "Sjökaptensbrev'i". (Seda ma veel hoian, äkki läheb veel vaja!)

Viimane laev oli Adamsoni "Xeston", 3000 brt mootorlaev, mida tuli juhtida Vahemere ja Atlandi reisidel, kus lõppsadamaks nimetatud St. John. 1976. aastal läks Leonti Kiive sellelt laevalt pensionile.

Küsisime ka olulisema kohta meresõidus. Kogemustega kapten pidas vajalikuks toonitada seda, et laevasõit nõuab ennekõike täpsust, kui tahad tööd saada, pead oskama ka inglise keelt. Tema kogemuste järgi olevat parimad meremehed ikka skandinaavlased või muu põhjamaa rahvas, sest need hoiavad laeva korras. Lõunamaalased seda ei tegevat. Tänapäeval on midagi korrast ära laevanduse arendamisel. Tulud tahetakse jagada nii, et laevaomanikule midagi ei jääks, millest siis edasiminek peaks sündima? Nii lähevadki laevad pankroti poole. Väidet, et Eesti laevanduse eksiilis on ametiühingud oma ülikõrgete nõudmistega välja suretanud, ei tahtnud kapten Kiive üldse kommenteerida. Valus. Sest eestlased on harjunud töötama ka rasketes tingimustes.

Leonti Kiive on sündinud 1904. aastal Hiiumaal Puskis. Tema lähemate sugulaste hulka kuulus ka Vanaselja-pere, kellest saadud eeskuju ja tuge meresõitjaks pürgimisel. Nüüd veedab Leonti Kiive oma vanaduspäevi Tallinnas kapten Siim Vanaselja tütre pool. "Mis mul viga, Rootsi riik maksab pensioni, vanal inimesel pole palju vaja, tuleme toime küll."

Soovime vaid, et praeguses Eesti Vabariigis oleks vähem seda, mis eelmisest tulnule mõistusevastane tundub.

Vestles **Reet Naber**

EESTI VABARIIK
REPUBLIC OF ESTONIA
AJUTINE VÄLISPASS
TEMPORARY PASSPORT
No 147
Omaniku nimi: Name of Bearer: KIIVE LEONTI
Kodakondsus: Eesti
Citizenship: kõlbmatu
Ametid: rauaõõnd kapten
Profession: aurulaev masinist
Sündimise koht: Kärgesaare v. Läänemaal
Place of Birth: Estonia
Sündimise aeg: 15. juunil 1904 a
Date of Birth: 15th June 1904
Perekonnaseis: abielus
004755

Tormipaastus

Tormipaastus olemine tähendab, et paadiga saarele minnes ja seal olles läks ilm tuuliseks või päris tormiks ja selle tõttu tuli oodata ilma paranemist, kuni võis jälle paadiga merele minna. Paha ilm võis kesta mitu ööd-päeva. Kaasa võetud toit sai siis otsa, või juhtus koguni nii, et polnudki leiba kaasa võetud. Siis tuli paastuda. Küllap ongi Aksi saare nimi tulnud Soome suurpaadi, *haaksi* järgi, vähemalt nii seletab soome etnoloogiline sõnaraamat. Need paadid olid meie saarel sageli tormi- või tuulepaastus ja ootasid sobivat ilma Soome lahe ületamiseks, et Jägala-Jõesuu või Rebala kaubaturule tulla või sealt tagasi koju purjetada. Jõelähtme kirikukirjades on niisuguste kaubareiside kohta tõendeid: umbes 1550. aastate paiku jäid soome kaupmehed merel tormihätta ja tõotasid ehitada kiriku sinna, kus eluga maale pääsevad. Pääsesid Prangli saarele. Kui kaua nad seal tormipaastus olid, ei tea, aga kiriku-kabeli nad sinna tegid või lasksid ehitada. Praegu on selle koha nimi Vanakabelineeme.

Aastatega see ehitus hävines, mattudes tuiskliiva alla. 1941. aastal tuli just samasse randa ka aurulaev "Eestirand", kui oli Keri lähedal pommitabamuse saanud. 3500 meest sai Pranglis maale ja pääses seega ka Venemaale viimisest, kuid osa hukkus. Saare elanikke oli aga kõigest 500 inimest ja seepärast polnud nad võimelised kõiki saabunuid toitma. Õnneks oli kalanduse ühingu laos seitse tonni kuivatatud soolaturska; see söödi kohe ära. Mõne päeva pärast tuli võimalus nad kalamootorpaadiga mandrile Neeme toimetada. Elmar Pettai oli see mees, kes turskade jagamist ja inimeste transporti korraldas.

Ei olnud see küll tormi-, vaid sõjapaastus olemine.

Tavaliselt ei tähendanud tormipaast muidugi mitte tegelikku paastumist. Olgu või meil Aksis: saarerahval oli alati toidutagavara, millega ilma paranemist ootavaid meresõitjaid aidata. Oktoobrikuust pidi ikka maini toitu jätkuma — ütle siis veel, et saarerahvas oli kehva.

Ka suvel ei tähendanud nädalane saarel ilma paranemise ootamine paastumist. Vahel kirdetuulega seisis koguni paar-kolm suurt kaljast tuulepaastus Aksi Kaguotsa kohal lääne pool maad, sest tühja laevaga ida suunas loovimine oli lootusetu ettevõte. Eks need alused olnud teel Loksale telliskive lastima.

Kord ühel suvel korraldas Aksi Kaguotsa August Prangli kirikus kontserdi. Kohal oli viis-kuus "Estonia" teatri muusikut, mehi ja naisi. Olin veel poisike, nimesid ei mäleta, aga kontsert oli tore. Nendele oli see nagu suvitusväljasõit. Aga kui tuli aeg mootorpaadiga Tallinna tagasi minna, keeras tuul kirdesse ja enam ei pääsenudki merele, vinna aga paadid lainete eest ära kõrgemale maale. Nii jäigi "Estonia" rahvas tormipaastu, ehkki perenaised pakkusid neile nii head sööki-jooki kui oskasid. Nõnda nad siis suvitasid ja laulsid meile: nii onu Isakil kui meil olid head harmooniumid, Isak ja August mängisid, nemad muudkui laulsid. Lõpuks jäi ilm ilusaks. Ühel õhtul viidi räimevõrgud merre ja järgmisel hommikul sõitis mootorpaat kalade ning lauljatega linna.

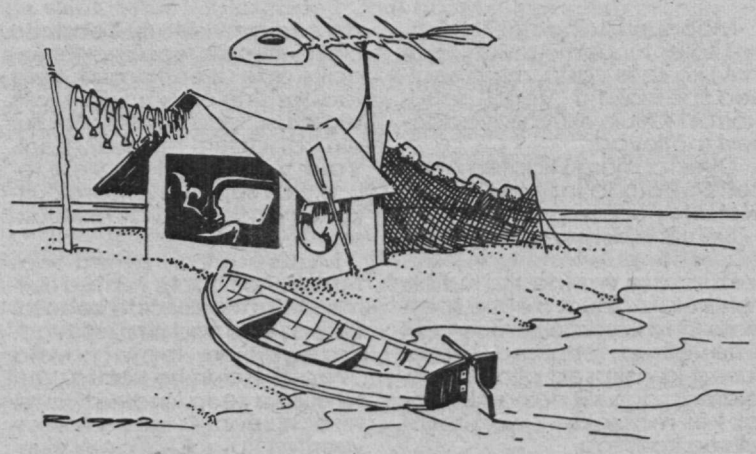
Teatrirahva tormipaastus olemist mäletan ka veel 1929. aastast. Nad tulid jällegi pidu tegema, ja kõva kirdetuul ei lubanud isegi ühingu suurel mootorpaadil "Viigar" välja sõita. Aga muusikutel näis lõbus olevat, muudkui pidutsesid.

Saartel, eriti Rammus oli komme, et kõik saarele tulnud pidi sööma kutsuma. Meie kui sugulased olime vahel, näiteks jõulu ajal, nädal aega seal. Koguni hea meel oli, kui ilm ei lasknud koju tagasi minna. Miks leidsid sealt pruudid meie vanaisa, isa, onu, miks ma isegi? Küllap soodustas seda tuulepaastus olemine!

Minu abikaasa on rääkinud, kuidas ta kord traditsioonilise tava rikkumise pärast noomida sai. Papa, mamma ja õde läinud jääd mööda mandrile, algul Neeme papa õele ja siis Jõesuhu mamma õele külla. See oli 1927. aastal. Helmi oli siis kolmeteistkümne aastane ja jäi onule ning oma vendadele koju perenaiseks. Neil aegadel käisid mustlased endale toiduaineid palumas-mangumas. Tulnudki siis vanemate äraolekul mustlased reega Neemest üle jää Rammu ja otse neile, kaks meest ja üks naine. Helmi arvanud, et külalistele tuleb süüa pakkuda. Nad olid ise just söönud, aga keedetud kartuleid, kastet ja sibula-äädika silku ning natuke praetud pekki oli järel. Tüdruk pani lina, taldrikud, kahvlid ja noad lauale ning palus mustlased laua taha sööma, kohvi ja saia andis veel peale. Mustlastel oli söögist hea meel, ei küsinudki rohkem, sõitsid minema. Vaatasid enne tänutäheks veel Helmi kätt ja ennustasid peatselt head abiellumist ning kaugele elama asumist. Mamma aga oli koju saabudes ütelnud: "Sa heldekene küll, kes siis mustlasi kui külalisi laua taha sööma kutsub! Nendele antakse toiduained kätte ja nemad siis söövad, kus ise tahavad!"

Eks see külaliste hooldamine ole saartel otsekui sisse sündinud. Kasvõi tass kohvi, see sobib juhuslikule külalisele alati, olgu ta siis tormipaastus või mitte.

Harald Aksberg



Roman Matkiewiczi karikatuur

Joh. Pitka. Minu mälestused

(Algus "Meremehes" nr. 3)

Peterburi laeva peale kohta otsima

Kolisin oma kimpsud-kompsud Riiast tulevasse ja Peterburi minevasse reisijatelaeva. Lunastasin tekipileti ja sõitsin Peterburi. /.../ Mul oli seal isa poolõde proua Tompson. Ta mees oli riigi laevatehases sepaks. Mul oli nende aadress. Peterburi jõudes võtsin voorimehe ja andsin nende aadressi. Sõitsime aadressi järgi kohale, kuid tädi korterit seal ei olnud. Voorimees nõudis sõiduraha kätte ja pildus mu kompsud uulitsale. Linnavaht kärkis peale, et ma koristagu oma kompsud. Palusin teda mulle nõu anda, kuidas selle aadressi järgi leida otsitav, sest aadress peaks olema õige. See võrukael ainult irvitas ja ajas mind minema. Siis tuli mul äkki meele, et selle Obvodnõi kanali lähedal põikuulitsas peab asuma mu endine viiuliõpetaja ja meie viiulikoori juhataja Jalgsemaal Mihkel Allik, konservatooriumi õpilane.

Meeleheitel hakkasin põikuulitsast põikuulitsasse, majast majja käima, raskeid kompse õlal kandes. Juba hakkas jõud raugema ja ahastus peale kippuma. Sammusin veel ühe kõrgete majade grupi juure hoovi. Seal kuulsin äkki viiulimängu kusagilt kõrgelt korralt. See mäng oli mulle tuttav. See on Allika viiul, see on Allik — hõiskasin endale rõõmuärevuses. Panin kompsud keset hoovi maha ja ruttasin mööda treppe üles, kust kostis viiulimäng. Minuti paari pärast olin Allika toas. Soojalt võttis ta mind vastu. Ja kui ta nägi, et mu kompsud on keset hoovi, tuli kaasa ja aitas need üles tuua. Seal selgus, et mõne päeva eest olid majade numbrid Obvodnõi kanali ääres ümber muudetud. Sealt läksime varsti tädi juurde, kelle korter polnudki kaugel.

Umbes 10 päeva pärast sain koha aurik "Catharina" peale ja sellega oli mu esimene eluraskuste järk läbi. See avalik võitlus kestis tervelt kaks aastat, kuid rohkem kui kaks korda kaks aastat kestsid sisemised, salajased võitlused enne seda. Need algasid, kui nägin Iru mäelt esimest korda merd tema ilus ja suuruses. Ligi 17 aastat elasin seda elu, millest 12-aastaselt hakkasin unistama ja 18-aastaselt pääsesin sellesse. Meri ja elu merel on palju muutnud oma palet ja sisu ja palju on ta puistanud kannatusi eluteele. Ta reaalne pale on sagedasti avaldanud hoolimatust ja halastamatust, kuid see pale, mida ma nägin esimest korda, mis mind nõidus ja kütkestas Iru mäelt, ei ole muutunud. See meri on ikka seesama, täis ilu, suurust ja salapärasusi. Nüüdki veel, kus ma neid ridu kirjutan ja kus ma juba 31 aastat reaalsest meremehe elust olen lahutatud, möödub väga harva öö, kus ma ei tegele merel ja laevatekil. Kuigi neil laevatekkidel lasub sadade sõldade (nagu bark "Lillil" Põhjameres) ja isegi kümne kilomeetri paksuselt soolane vesi (nagu aurik "Koreal" Atlandi põhjas), ei takista see veemägi tegelemast nende tekkidel, kui hing on selles vabaduses, mis ei tunne ruumi, piire ega ajaarve, nagu see on une-maailmas.

Mis põhjustas niisuguse tungi merele ja nimelt merele, kus varitseb iga silmapilk ettenägemata hukatus ühel või teisel näol (ja neid on tuhandeid), merele, kus elu on karm ja raske, kus ei ole unerahu ööl ega lahedat elu päeval, kus külm ja niiskus tuulest ja tormist tagakihutatult tungib kondiüdini, kus lainetus ööd-päevad vahet pidamata nädalast nädalasse, kuust kuusse kõigutab ja paiskab siia-sinna? Nende küsimuste peale ei ole võimalik vastata nii, et seda igaüks mõistaks. See nähtus on elu saladus, samuti kui elu otstarve üldse on elu saladus, mida ainult üksikud mõistavad. /.../

Tädi ja tädimees (vana heasüdamlik mees, kelle püksid olid tädi jalas) võtsid mind eht "vene südamlikkusega" vastu. Kuid tädi leidis varsti, et ma nägevat liiga matsina välja ja et venelased nimetavat mind juba hoovi peal tšuhnaaks. Ta sundis mind võtma kaelast oma kaelaräti ja tädimehe vene kirjadega särgi selga panema. Rohkem ei suutnud tädigi mu välimust seekord muuta.

Palusin Mihkel Allika, kes kõneles hästi vene ja saksa keelt, mulle appi kohaotsimisel, mida ta oma vabal ajal heameelega tegi. Käisime läbi kõik Peterburi sadamad ja küsisime igas laevas, kas on tarvis laevapoissi. Kuid igal pool oli meie jaoks üks ja sama vastus: ei ole. /.../

A/1 "Catharina II" peale

Ühel päeval leidsin Vassili saarel Odessa sadama alla kuuluva aurulaeva "Catharina II" ja nägin selle tekil Ado Hansleppa teiste meremeeste hulgas, kes ootasid seal kohasaamise lootuses kaptenit. Läksin nende hulka ja jäin samuti ootama. Varsti ilmuski toreda välimusega saksa kapten ja küsis igalt mehelt, kus ta on sõitnud, ja vaatas nende paberid läbi. Kui ta oli kõigiga kõnelnud ja nad vastu võtnud, teiste hulgas ka Hanslepa, ei pööranud ta minu peale üldse tähelepanu — olin ju hallides maapoisi riietes. Palusin siis üht Tallinna meest, kes oli väljaõppinud köösner (kasukameister) ja oli juba varemalt sõitnud masinamäärijana ning kelle ka kapten vastu võttis, et see kostaks minu eest, kuna ta kõneles hästi saksa keelt. Mees astus kapteni juurde ning soovitas ka mind. Kapten kutsus mu enda juurde ja küsis, kas ma olen merel sõitnud. Vastasin julgelt, et olen lootsipoisina merel sõitnud. Siis merehaige enam ei ole, arvas kapten, mida ma ka tõendasin. Hea küll, ütles ta, meil on tarvis messjunget, palk on 10 rubla kuus ja laevasõök. "Hea!" vastasin ja kaup oli tehtud. "Homme hommikul kell 6 laeva," lisas kapten.

Laeva ilmudes selgus, et mul oli hulk peremehi: suure punase habemega stettiinlane stjuuard, suure musta habemega rostocklane kokk, kaks tüürimeest ja kaks masinisti. Kõik võisid mind käsutada. See olukord aga ei kestnud kaua. Kokk läks kapteni juurde ja pärast pikka kõnelust sellega tuli käsi hõõrudes kööki, kus ma koorisin kartuleid, ja ütles: "Sa, Johannes, jääd minu käsutusse. Teisi pole sul tarvis kuulata. Küll ma näitan, mis teha tarvis. Kõigepealt hommikul äratab sind öövaht kell 4. Siis teed kohe kööki tule ja paned kohvi keema. Küll ma näitan, kuidas seda teha. Pool kuus ärata meeskond ja anna neile kohv kätte: tüürimeestele ja masinistidele pead igaühele ta kohvi viima ta kambrisse. Pärast seda tuleb kapteni kajut puhastada ja messruumis laud katta ohvitserkonnale. Siis köögis kartuleid koorida, sööginõud pesta ja kui aega üle jääb, proviandiruumid puhastada."

Nii kestis minu tööpäev päev päeva järele kella neljast hommikul kuni kella üheksani õhtul vahet pidamata, välja arvatud, kui sõin messruumis. Ühel hommikul ärkasin kell viis. Jooksin tekile. Nägin, et vahimees (üks Tallinna poiss Karl) magas suure luugi peal. Äratasin selle ja küsisin, mis nüüd saab, sest ega ma poole tunniga kohvi valmis saa. See kratsis kukalt ja lausus: "Mine aga tee ruttu tuli kööki, küll ma vaatan, kuidas sellest asjast välja saab."

Varsti tuligi mees kööki ja ütles, et tal olevat korda läinud läbi skylighti pääseda roolikambrisse ja laeva kell tunni võrra tagasi lükata. Mis pärast sünnib, see polevat tema asi. Küll uuris esimene tüürimees (üks suur vihase loomuga preislane), mis kellaga on juhtunud, aga ta ei saanud otsa kätte. Roolikamber oli lukus, võti ta enda taskus, aknad olid väikesed, et sealt sisse pääseda. Seda ta ometi ei märganud, et skylight oli haakidest lahti unustatud, mis kaudu oli võimalik sisse pääseda.

Ühel varahommikul lähen tulise vee ämbriga tunnelist läbi kapteni kajuti põrandat pesema, kui vastu tuleb öö läbi maal pummeldanud suur ja jäme I tüürimees ja tõukab selles kitsas käigus minust möödudes vastu minu veeämbrit, mille küll enesega vastu seina olin surunud. Tõukamisest pritsis tulist vett nii tema kui minu peale. Sõna lausumata andis ta lapiti käega mulle plaksu vastu nägu. Kannatasin ära ja läksin oma tööle. Selle järele oli pahandusi ka teistel selle toore preislasega.

Laupäeva õhtul tädi külastades kõnelesin sellest juhtumist. Uhke iseloomuga tädi läks tuld täis, mille juures ma kõige enne kõrvetada sain. Kuidas olevat võinud mina, põliste vallatalitajate perekonnast, kannatada löömist ja miks ma ei olevat valanud terve ämbritäie tulist vett preislasele pähe ega läinud kapteni juure nõudma niisuguse metsalise-tüürimehe vallandamist; ta tulevat ise laeva ja nõudvat seda kaptenilt.

(Järgneb)

MERLE

K Kilo

kakuampaat, *seisevnoodapõõgil kasutatav puitkerega mootorpaat. Eestis kujunes välja põhil. 1940. a-te II poolel seoses seisevnootade levikuga. K-e on Kolhoosidevahelises Laevatehases ehit. üle 500, nende diiselmootorite võimsus on suurenenud 20 hj-lt 60 hj-ni (15 kW-lt 44 kW-ni). K-de seeria MT-12 põhiandmed: L 11,72, B 3,10 ja T 1,16 m; karveelplangutus. Vt. ka kakuam.

kajutiteenija, sama, mis *stjuuard, Eesti aurikutel pms. naisisik (meremeeste kõnepruugis tessa (ingl. *stewardess*). Põhitöö: laeva juhtkonna kajutite hooldamine ja toidu serveerimine. Jagas kajutit naiskokaga.

kalaait, ka kalakamber, kalakoda, ruum kalavarude säilitamiseks rannataludes, asus hrl. ühe katuse all teiste aitadega või ühise kala- ja lihaaidaruumina. K. on hrl. muudest aitadest väiksem, tihti kiviseinte ja muldpõrandaga. Tavalisimad hoidised olid kevadise soolaräime tünnid (siit ka ajuti kasut. nimetus silguait), mida talvel sisemaal müümas või vilja vastu vahetamas käidi (*kalakaubandus). Enim esines selliseid ühte ritta ehit. aitu Saaremaal ja Muhus, harvemini Põhja-Eestis.

Kalaasjanduse Nõukogu, Eesti Vabariigi põllutöömin-i nõuandev organ 1926—36, mille ülesandeks oli kalandusalaste seaduste ja määruste eelnõude ning eelarvete läbivaatamine jm. kalandusküsimuste koordineerimine. K. N. esimeheks oli min-i põllumajandusosk. dir., liikmeiks majandusmin-i kalaasjanduse büroo juhataja, Eesti Kalatöösturite Ühingu, Eesti Kalameeste Ühingute Keskliidu, Eesti Tarvitajateühisuste Keskühisuse, Eesti Ühistegelise Liidu, Veeteede Valitsuse ja TÜ esindajad.

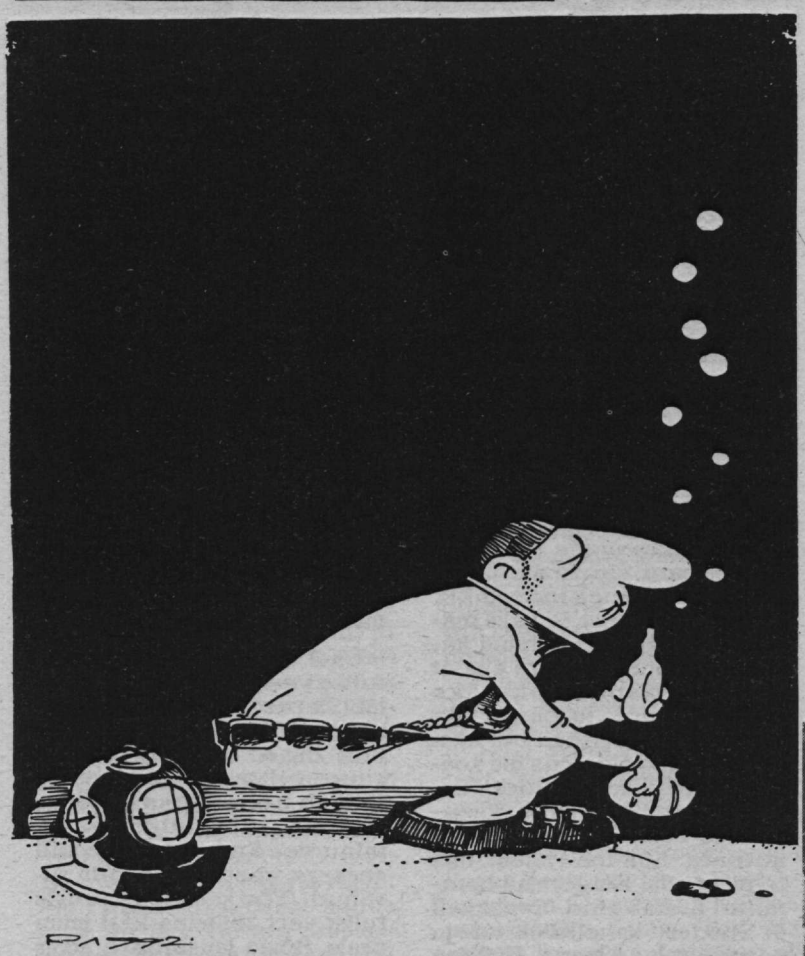
"Kalaasjandus", esimene eestikeelne kalandusalane perioodikaväljaanne (ajakiri). Ilmus 1920—25 (kokku 38 nr-t), esialgu ajakirja "Laevandus" kaasandena, a-st 1921 iseseisvalt; toimetaja E. Vebermann.

kalakaubandus, vanimaid naturaalkaubanduse valdkondi, mida keskajal soodustas ristiusu levik: paastuaegadel asendas kala lihatoite. Hansaliidu linnades (sh. Tallinnas) oli suur maj. tähtsus heeringakaubandusel (*heeringapüük). Eesti randades seisnes k. randlaste kalasaagi (pms. räime) turustamises sisemaa elanikele, vanim ja lihtsaim viis oli kala vahetamine põl-saaduste vastu (püsis kohati kuni II maailmasõjani). Eriti elav oli kevadpüügi ajal, mil talunikud sõitsid randa värsket räime tooma, mis sisse soolati ja millest sai heinaaja tähtsaim toiduaine (*vastalised). Püsivate vahetuspartnerite (nn. sõprade) puhul anti kala ka võlgu — vili saadi kätte pärast lõikust (*sõbrakaubandus). Suurimad vahetuspaigad olid Murika rand ja Sõrve Saaremaal, Pärnu ja Virtsu ümbrus, Puise neem ning Haapsalu. Silku käisid Eestis vilja vastu vahetamas ka Soome lahe saarlased (*Muhu silgulaat). Teine k-e viis oli soolakala müümine laatadel ja sisemaa taludes. Eriti agarad olid kihnlased ja muhulased — nende talvised räimereisid hobuveokeil ulatusid Kesk-Eestini (muhulased kogusid niiviisi raha talude päriseksostmiseks). Juba 19. saj. I poolest tegutsesid randades ka kala ülesostjad (*kal parisnik), enamasti vene päritolu (siit ka nimetus: kalavenelased). Nad ostsid kokku ja toimetasid linnadesse ja kalatööstusse väärtuslikumaid kalaliike; nende tegevus elavnes pärast rtd-de rajamist. Kalatransport Peterburi nt. Kaberneemest toimus nii: kalad jahutati, pakiti puujuurtest korvidesse (kalakuulid), veeti hobustega Aegviidu jaama ja pandi seal rongile. Hiljem hakati Põhja-Eestist viima Peterburi ka suitsuräime. 1920—30. a-il ostsid vääriskala kokku ka välismaa sumplaevad. Eestisse imporditi nt. 1920. a-il keskm. 10—11 mln. kg kala (põhil. soolaheeringat) a-s. Seoses eesti laevade osalemisega *heeringapüügis vähenes soolaheeringa arvel ka sissevedu (nt. 1936 oli see 5,8 mln. kg), küll aga toodi 1930. a-il Soomest igal a-l u. 1 mln. kg soolaräime. Eksporditi põhil. värsket kala (paarikümnesse maasse), nt. 1928—38 keskm. 1,3—1,5 mln. kg a-s; väljaveos olid esikohal koha, haug ja angerjas, kuid 1940 moodustas tursk juba 80%. 1980. a-te lõpul oli kalakaup Eesti toiduainetööstuse tooteist suurima tarbimisareaaliga — u. 9/10 kalatoodangust (pms. konservid), turustati väljaspool Eestit, Lääne-Euroopasse viidi põhiliselt sprotte ja vürtsikilu. Vt. ka tursakaubandus.

katoodkaitse, *cathodic protection*, menetlus terasest laevakere ja mahutite kaitseks merevee korrodeeruva toime eest, elektrokeemilise korrosioonitõrje viise. Kaitstav (laevakere, lastitanki, kingstonkasti 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.

klinkett, siiber, *gate valve*, torustikus voolava vedeliku (gaasi, auru) hulka reguleerida võimaldav sulgseadis, mis ei muuda voolusuunda ning kus voolu suund pole oluline. K-i läbiva vooluhulga määrab voolusuunaga risti nihutatava sulguri asend vooluavas. Suletud asendis on mõlemad sulguripoolmed tihedasti kiilutud vastu tihenduspindu. Nüüdisajal hrl. elektri-, hüdro- või pneumoajamiga k-d on eemaltjuhitavad automaatseadised.

Roman Matkiewiczi karikatuur



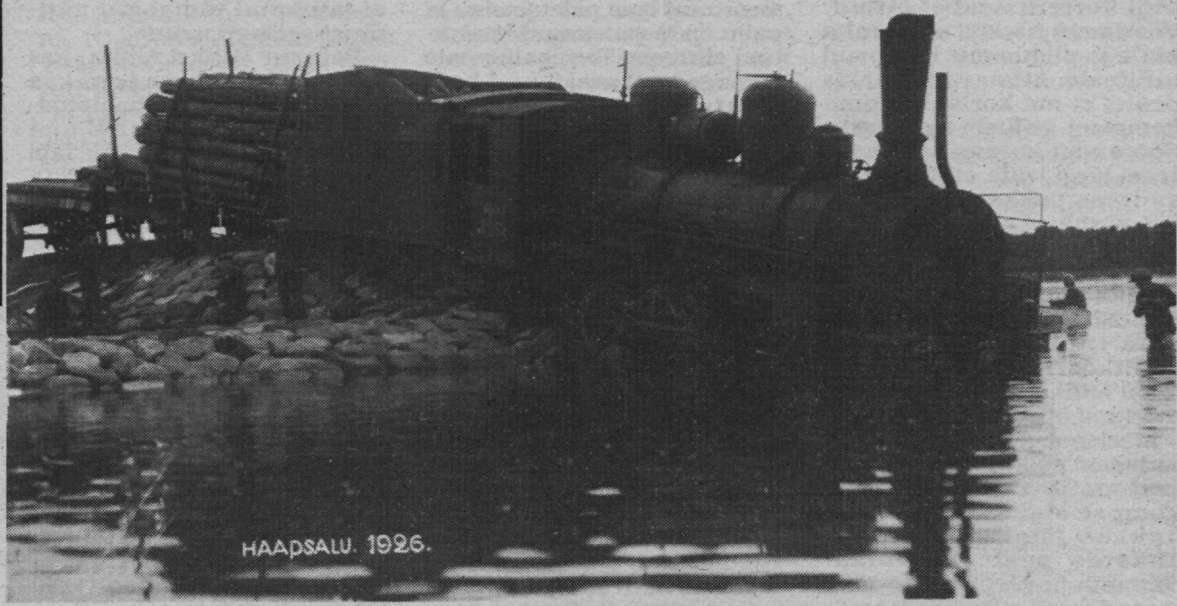
APRILL!!!

APRILL!!!

Mereajalugu vanadel fotodel

Lugupeetud Toimetus on minuga aegajalt pahandanud, et ma liiga pikki lugusid kirjutavat. Püüan seda viga seekord parandada ja jätan lugeja enda otsustada, mis sel pildil õieti toimub — kas esimese allveeveduri katsetamine või midagi muud.

Mati Õun



Esman
ESTLINE
ESCO
EEL
Estonian Euro Lines Ltd
TALLINNA SADAM
TALLINK
inreko
KOMMERTSKESKUS
ESTMA
Estonian Maritime Agency Ltd.

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 29. märtsil

"ELMAR KIVISTIK" — teel Aleksandriast Gibraltarisse
"ALEKSANDER ABERG" — Nantes'is
"PAUL KERES" — Pakistanis
"KRISTJAN PALUSALU" — Muugal
"GUSTAV SULE" — teel Hong-Kongist Austraaliasse
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Singapore'ist Hamburgi
"EMHAVEN" — Suris
"MERVEHAVEN" — Antwerpenis
"TALLINNHAVEN" — teel Conakryst Rotterdami
"NARVAHAVEN" — teel Mersinist Antwerpenisse
"WAALHAVEN" — teel Larnacast Zeebruggesse
"ANTSLA" — teel Antwerpenist Bandjuli
"KEILA" — teel Mangalore'ist Porto-Margherasse
"KUNDA" — teel Brasiiliast Imminghami
"KADRINA" — Antwerpenis
"PALDISKI" — Santanderis
"LOKSA" — teel Conakryst Lagosesse
"MAHTRA" — Tallinnas
"SOMPA" — Boulongne'is
"KEHRA" — Lagoses
"AEGVIIDU" — teel Marina di Carrarast Pasajesi
"KUIVASTU" — Porto Praias
"KUUSALU" — Tallinnas
"PARILA" — teel Kalundborgist Bandjuli

Neile, kes ootavad . . .

"RAKKE" — Antwerpenis
"VALKLA" — teel Aqabast Tuticorini
"TAMSALU" — Tallinnas
"PIHTLA" — teel Tallinnast Bandjuli
"ORJAKU" — Batas
"TOOTSI" — teel Felixstowe'st Famagustasse
"GRUMANT" — remondis Loksal
"GULBENE" — teel Voudiast Garstoni
"PAIDE" — teel Setest Euroopasse
"KÕPU" — teel Ashdodist Berdjanskisse
"RISTNA" — St. Malos
"HELTERMAA" — Ras-Selatas
"ORU" — Giresonis
"NAISSAAR" — teel Mersinist Itaaliasse
"VAINDLO" — teel Leithist Kaliningradi
"FRISOHAVEN" — Alicantes
"MUHU" — teel Leithist Riiga
"ABRUKA" — teel Larnacast Ühinenud Araabia Emiraatidesse
"VILSANDI" — Marina di Carraras
"KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Rotterdami
"KAPTEN VOOLENS" — teel Rotterdamist Stockholmi
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Helsinkisse
"POOTSMAN KIBUS" — Kaliningradis
"KESSULAID" — Helsinkis
"VIIRELAID" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"MANILAID" — teel Stavangerist Muugale
"SUURLAID" — København's
"HEINLAID" — Helsinkis
"VIINISTU" — Rotterdamis
"KOLGA" — teel Ventspilsist Rotterdami
"PURTSE" — teel Tallinnast Rotterdami
"VOOSI" — Antwerpenis
"PAKRI" — Antwerpenis
"AMBLA" — teel Kotkast Montrose'i
"ANGYALFJÖLD" — teel Muugalt Southamptonisse
"AEGNA" — Kaliningradis
"KABALA" — Antwerpenis
"MOHNI" — St. Helier's
"RAPLA" — Ventspilsis
"RAUGI" — teel Rotterdamist Tallinna
"TORMA" — Velsenis
"VIRTSU" — Moerdijkis
"SUURUPI" — teel Tallinnast Rotterdami
"OSMUSSAAR" — Rotterdamis
"OTEPÄÄ" — Moerdijkis
"TAHKUNA" — Ventspilsis
"SOODLA" — Kaliningradis
"KLOOGA" — teel Kotkast Antwerpenisse
"LIVONIA" — Tallinnas

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

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit
MEREMEES

Järgmine number ilmub aprillis

Toimetuse aadress:
EE0 105 Tallinn, Estonia pst. 10.
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15—17, sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"
Tellimuse nr. 1363

Toimetaja
MADLI VITISMANN

AR EESTI RAHVUS-RAAMATUKOGU