

M E R E M E E S

Ilmub
(vaheagadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

Nr. 13 (943)

Teisipäev, 13. juuli 1993

Hind 1,5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Paadisadamaist lk. 2 — 3
- ☛ Laevaomanike Liidust lk. 4
- ☛ Pärand XIV lk. 6
- ☛ Allveearheoloogiast lk. 7
- ☛ Rootsi meremeestekirikust lk. 8
- ☛ Joh. Pitka mälestusi VII lk. 11
- ☛ MerLe XLII lk. 11



Ajal, mil meie laste laulu- ja tantsupidu peaeagu ära jäämas oli, tulid eesti rahvalaulu ja tantsu toetuseks "naftadollarid". Lähemalt lk. 5. Isi Trapido foto

EESTI
KAPTENITE
KLUBI

КЛУБ
КАПИТАНОВ
ЭСТОНИИ

ESTONIAN
CAPTAINS'
CLUB

Kaptenite Klubi aastakoosolekul

sionärid saavad 200 krooni kuus lisaraha. Rahu päeva puhul aga sama palju ühekordset toetust. ESMAN on mõistagi klubi tegevuse peamine finantseerija; selle organisatsiooni kaudu on 33 kaptenit ka tööd saanud: 27 neist välislaevadel ja 6 kaldal. Tegeldakse ümberõppega; see hõlmab eriti kaljalaevadel töötanuid. Need, kes välislaevadel töötamiseks küllalt inglise keelt ei valda, õpivad seda klubi kaasabil juurde. Kaptenite Klubis, kus töökeeleks vene keel ja koosoleku juhataja saali vaigistab pöördumisega *dzentelmenõ*, on Eesti kodakondsuse saamine oluline küsimus. Kaheksale mehele on eriliste teenete eest kodakondsust juba taotletud, kaheteistkümne paberid on ootel. Seni pole kellelegi veel antud, aga palvet tagasi lükatud ka mitte. Kodakondsust omamata saab Eesti laeval kapten olla uue aastani, aga koosolekul oli kuulda, et seda tähtaega võidavat kahe aasta võrra edasi lükata.

oli palju liikmeid kohal – ligi kolmveerand Mereklubi saali istekohti paistis täis olevat. Nagu selgus peasekretär Vladimir Zukovi aruandest, on klubil praegu 262 liiget. Kolme mehe maine teekond on vahepeal lõppenud, kaheksa inimest pole kolm aastat liikmemaks maksnud ja on seetõttu välja arvatud ning üks mees ise lahkunud, sest ei pea klubi vajalikuks. 32 kaptenit on aga, vastupidi, leidnud mõtteka olevat klubi liikmeskonda täiendada.

Klubi pole end ametiühinguks muutnud, ja juhatus arvab, et seda ei maksagi teha: praegune staatus on nii Eestis kui rahvusvahelistes organisatsioonides märksa esinduslikum. Oma liikmete sotsiaalse kaitsega tegeleb klubi aga niigi.

Kes parajasti maal ja huvi tunneb, käib kaks korda kuus kolmapäeviti klubi kokusaamistel, kus arutatakse nii oma kui kogu Eesti mereüldsust huvitavaid probleeme. Konsultatsioonid ning abi ja toetus on kõigile kättesaadav. Mittetöötavad pen-

kust ja ajalehe "Meremees" väljaandmist. Oluline on olnud meie Kaptenite Klubi osa Tshemessi lahes kokku pörganud "Pjotr Vassemi" ja "Admiral Nahhimovi" kaptenite vanglast vabastamise taotlemisel. Viktor Tkatsenko ja Vadim Markov said tõesti mõlemad möödunud aasta lõpus vabaks.

Klubi kuulub Rahvusvahelisse Merekaptenite Assotsiatsioonide Föderatsiooni (IFSMA); selle 19. peasamblesel Marseille'is käisid klubi president Igor Gnezdlov ja asepresident Rein Raudsalu. Viimane rääkis lühidalt seal toimunud. Muude teemade hulgas oli kõne all kaitse piraatluse eest, kapteni ja lootsi suhted ning "merekänesed". Aga peamised olid rahaprobleemid. Arutati koguni, kas organisatsioon mitte ühiskondlikel alustel tegutsevaks muuta. Aga kokuhoid tähendab igal juhul informatsiooni vähenemist.

Meie klubi maksab IFSMA liikmemaksu praegu enam kui 70 inimese pealt, aga sealt saadavad materjalid on kättesaadavad muidugi kõigile. IFSMA-s ollakse sellest väikesest kavalusest muide teadlikud.

Oma klubi liikmemaksude laekumisega poldud aga sugugi rahul. Ja liikmemaksu suurus kujunes õieti peamiseks arutlusteemaks. Eesti krooni aastapäev oli tõesti paras aeg, et loobuda mitmes vääringus arvestamisest. Õigustatult kerkis küsimus kümnekordsest palgavahest merel ja kaldal töötavate klu-

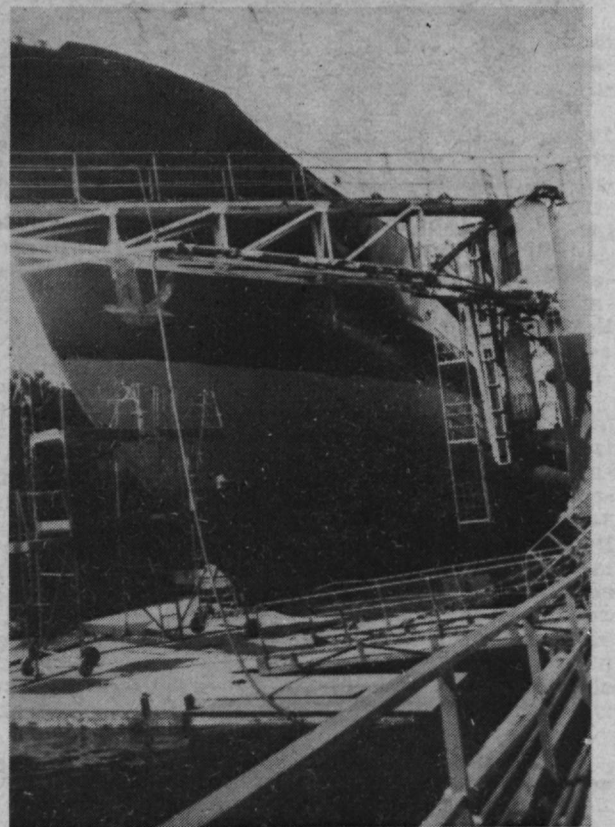
bi liikmete vahel – ühesuurne liikmemaks poleks ju õiglane. Selleski asjas lubati ESMAN appi võtta ning tagada, et igauks ka IFSMA-sse võiks kuuluda.

Veel teatati klubi liikmetele, et ESMAN teeb neile hoiupanga: raha paigutab laevastikku. Muidu juhtub nii, nagu ühe Pärnu mehega, kes

merelt tulles kõik saadud raha ühte kommertspankapani, aga nüüd sealt üheksa kuud sentigi kätte ei saa ja seetõttu peab kohe tagasi merele teenima minema. Lubati, et oma hoiupanka pandu säilib kindlalt ja teenib viisakaid protsente – tagajaks Union Bank of Finland.

Mari Vamba

Eesti Kaptenite Klubi peamine majandustugi ESMAN on ostanud uue laeva. Jaanipäeval Loksali dokis olnud Peterburi "Nevalis" on ehitatud 1965. aastal. Hakkab vedama mitte üksnes puitu. Meremehed peavad eeliseks lühemaid reise, et saaks saagedamini kodus olla, kuigi palk on veidi väiksem kui merelaevanduse laevadel. Uue laeva nimeks pannakse "Kabernee me".



Võidupüha eel Saaremaal

Hommikupoolik Roomassaares

Mullu imestasime vade-reid, kes Tallinna Sadama osi nii ristisid, et ka Roomassaare sadam Tallinna Kesklinna sadama hulka käib. Jaanireedel ilmnes, et ongi nii. Mitte üksnes kesklinna, vaid ka Muuga sadam oli hea seisnud, et Roomassaarde jahid tulema hakkaksid.

Ilm oli kaunis sügisene, kui tormikuuks saksa papi vastses sadamapoeikeses saksa keelt oskava müüja leidis. Et paluda abi Hamburgi helistamiseks. Oli vaja prouale teada anda, et mees on täie tervise juures Kuressaarde jõudnud. Neli aastat sõjavangina Ahtme kaevanduses tööta-

nud mees lubab endale ammust huvi rahuldades väikest paadipuhkust. Pensionipõlves on selleks aega. Ja võimalust!

Et tema ja teised temataolised ilmarändurid end muga-vasti tunda võiksid, selleks on uskumatu toime pandud. Kohal, kus mullu aprillis Saaremaa väikesadamate seminaril üritati kuulajale kõrkjapuhmast jahisadamapilti silme ette manada. Aastaga ongi kõrkjapuhmast külalissadam saanud. Ujuv-kaid, lipuvardad, majake hädavajalikuga.

Pidulik avamine oli plaanitud efektiga. Lint oleks läbi lõigatud mere poolt, jahi pardalt. Päikese käes olksid sil-

lerdanud pokaalid šampanjalaualt sealsamas kail. Ent ilm tõmbas ilusatele plaanidele kriipsu peale. Kuigi sadam seetõttu avamata ei jäänud, oli efekti vähem. Juba vardas tuule käes plagisevatele Saksa ja Soome lippudele lisaks heisati Eesti lipp. Ning lubati esimesele kahele külalispaadile maksuvaba olekut.

Lindi lõikamisid läbi Tallinna Sadama peadirektor **Peeter Palu**, Saare maavanem **Jüri Saar** ja Kuressaare linnapea **Taivo Lõuk**. Klideti ehitajaid, keda kohapeal esindasid Saare KEK-i juhatuse esimees **Aarne Vainokivi** ja "Kuressaare Ehituse" tegev-direktor **Tõnu Toomepuu**. Kohal olid ka Saarlaste Ühin-gu Torontos ja ülemaailmse saarlaste ajakirja "Meie Maa" esindajad. Nemed olid kohale sõitnud Kuressaare päevadeks, millega tähistati linna 430. sünnipäeva.

Kena kingituse, 1831. aastast pärineva Saaremaa merekaardi sai Saare KEK-i kingina aastaks hoiule Roomassaare sadama direktor **Rein Sepp**. Aasta pärast anakse kaart Saare muuseumile. Seepeale said kohalviibijad näha, et a/s "Miniloots" on oma vastsesse kaardiraamatusse muude jahisadamate hulgas ka Roomassaare külalissadam üles joonistanud. Ning Peeter Palu juhtis tähelepanu sellele, et lähitulevikus tekivad Eestis oma jahid ja mootorpaadid, millele sadamat vaja. Roomassaare sadama kohta on tolles raamatus viies läänemere keeles kirjas:

"Kauba- ja külalissadam. Külalissadam eraldi. Passi-kontroll ja toll. Lini-märgid korras. Lääne standardite vast-tav külaliskai. Sügavus sildumisel 3 m. Kaikohti 36. Ööpäevane valve. Elekter ja vesi kail. WC, dušš. Väike pansionaat kohvikuga 0,5 km. Bussipeatus. Maakonna keskus Kuressaare 4 km."

Ennelõunane vahepala

Roomassaare sadamas seis värskest värvitud "Pipi". Selgus, et see on kleiti vahetanud "Piret". Mispeale tekkis tahtmine teada saada, kas "Pipi" samasuguseid jõu- ja ilunumbreid (eriti Rootsi rannas) harrastama hakkab, kui "Piret" seda teinud on. Ettevalmistusele hooajaks viitab Saaremaa ajakirjaniku kevadine artikkel "Rahva Hääles".

Roomassaare sadama direktor **Rein Sepp**, on see ajakirjaniku ebakompetentsus?

Jaa, tõesti. Meresõidust peaks kirjutama inimene, kes tunneb Eesti Vabariigi seadusi ohutu meresõidu kohta. Ettevõtlikkus on ju teretunud, aga kõik peab olema seaduste raames.

Mistahes Rootsi merendus-ametnikuga vesteldes on jäänud mulje, et "Piret" teavad kõik.

Jah, mul on jäänud samasugune mulje. Ja teatakse mitte kõige paremast küljest.

Aga sel taustal suhtutakse väga valvsalt kõigisse Eesti laevadesse?

Loomulikult, eks nad vaata lippu.

"Rahva Hääles" oli juttu ka Ruhnu laevnikest Eesti sisevetes Soome lipu all.

Iga riik kehtestab eeskirjad oma sisevete jaoks ise. Eesti Vabariigi sisevetes võivad kommertsvedusid teha ainult

Eesti lipu all sõitvad laevad, muidu on vaja valitsuse eriluba.

On see siis meremeeste ebakompetentsus, mis on ajakirjaniku käe läbi võimendunud?

Leian, et nii see ongi. Praegu on küllatki segane aeg — kõiki seadusi veel ei ole, osa seadusi ei toimi. Aga "Pipi" on nüüd registrisse kantud, nime muudeti seetõttu, et seal oli üks "Piret" juba ees. Loodame, et tänavu läheb laeval paremini kui mullu.

Seaduspärasemalt, loodame.

Pärastlõuna Kuivastus

Kuivastu sadamakompleksi ehitus algas poolteist aastat tagasi. Nüüdseks oli suurepärane firma Orissaarest selle maja nii valmis saanud, et **Peeter Palu**, **Jüri Saar** ja **Muhu vallavanem Jüri Raim** võisid lindi läbi lõigata ning ootajad vihma käest tuppa varju paluda.

Pärast rohkeid avakõnesid Saare maa- ja Muhu vallavalitsuselt, "Mardi Matkabüroolt", Saaremaa Autobaasilt ja projekteerijailt ning kingituste üleandmist, palus Virtsu-Kuivastu sadamate direktor **Jaun Keinast** uudistajad ringkäigule. Huvitavamad kingitused uude hoonesse:

Bruno Pao palus sadamaülemal kabineti seinale kinnitada stendi vanade fotodega Kuivastu sadamast (vanim sajandi algusest); Kuivastu sadama pensionärid olid aga parajaks kasvatanud ruume kaunistama mõeldud toataime.

Ametiisikud väljendasid kadedust uue maja kabinetides, reisisid ohkisirid ootesaali ja baari vaadates. Esimestele piletiostjatele ulatati pilet koorilaulu saatel. Akustika nagu kirikus. Kas ka kütet kulub nagu kirikus?

Peeter Palu arvas, et sadamahoone ehituseks tehtud kulutused toovad kunagi Saaremaale ja Muhumaale palju tagasi. Ning pani koosolijale südamele:

"Tahaksin väga, et siinses sadamas valitseks arusaam, et palka ei maksa teile mitte Tallinna Sadam või selle peadirektor või mõni muu ametnik, vaid palka maksab teile klient, kes ostab laevapileti ja sõidab laevaga. Tema on see kuningas, kelle nimel selles uues hoones peaks elama."

Ning arvas, et pärast hästi tehtud tööd on õige aeg töötajatele pisut pidulikkust lõdvestust korraldada. Seda enam pühadelaupäeval.

Madli Vitismann



Aasta tagasi samast kohast tehtud fotol oli kõrkjapuhmas, tänavu külalissadam.



Ilm jättis efekti vähemaks, pidulikkust mitte.



Linti läbi lõikamas on Taivo Lõuk, Peeter Palu ja Jüri Saar.



Jahisadamaja keses on hädatarvilik olemas.



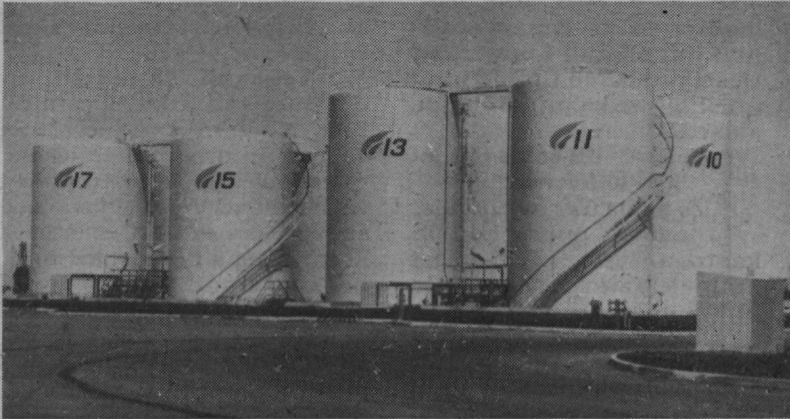
All ootesaal, peal baar ja paremal ametiruumid.



Bruno Paol oli valminud stend vanade fotodega.



Esimesed piletid osteti koorilaulu saatel.



Muuga sadamas

pühitseti 15. juunil "Estonian Transoili" uue naftaterminali käikulaskmist. Selleks ajaks oli terminal töötnud juba kaks ja pool kuud; nüüd oldi niikaugel, et lipustatud härrasid saatvad daamid võisid naftamahutite vahel valgeis seelikuis kõpskingade klõbinal asjade seisu uudistada.

Tervituskõnega esines "Estonian Transoili" juhatuse esimees, "Eesti Kütuse" peadirektor **Toomas Saks**, kes nimetas sündmust Eesti Vabariigile äärmiselt tähtsaks. Ta kiitis "Neste" osapoolt, sest tulemus on täiesti mõõdetav Euroopa mastaapidega. Tulemus on loodushoidlik, nii et ka Viimsi valla rahval ei peaks pahandamiseks

põhjust olema.

Pärast lindi läbilõikamist esines majandusminister **Toomas Sildmäe**, kes nentis väga esindusliku seltskonna kohalolekut, mis näitab, kui tähtsa avamisega tegemist. Tulnud olid ka teiste elualade inimesed, kellele see sündmus on oluline, mitte vaid ehituse ja naftaga tegelejad. Minister tegi lühidalt: "Ilusa ilma ja tõsiste nägude tõttu rohkem ei räägi."

Seevastu Soome Vabariigi Kaubandus- ja Tööstusminister **Matti Vuoria** rääkis ära kõik, mida tal Eesti majanduse arengu kohta head öelda oli. Ta avaldas ka rõõmu, et meie 4 tuhandest väliskapitali osalusega ettevõttest on üle poole

need, kus Soome kapital mängus. Ta kinnitas Soome tahet ka Euroopa Ühendusega liitunult jätkata Eestiga tollivaba kauplemist. Ka ütles ta, et avatav terminal on suure projekti esimene etapp. "Järgnevate investeeringute eelduseks on see, kui uue kati ja raudtee ehituse finantseerimisega seotud otsused tehakse võimalikult kiiresti."

Seejärel kutsuti külalisi ja ajakirjanikke jälgima, kuidas terminal töötab. Selle ajal kõneles Muuga sadama kapten **Rein Raudsalu** "Meremehele", kuidas ministeerium sadamale naftakorjeõppuse tegi: "Tulid ja valasid salaja vette, aga meie omad reageerisid nii, et hoiu ja keelal! Töö tehti nõnda kähku ära, et hakati koguni kahtlustama, et ega info polnud kuidagi läbi imunud. Ei olnud. Jäädi rahule."

Sadamal on kaks naftakorjelaeva. Boonipanemislava tahame alles muretseda; praegu panevad korjelaevad ise, aga need on halva manööverdusvõimega. Aja jooksul tahame muretseda niisuguse, millele saab harjad külge panna. Ka pakutakse võimalust ette valmistada spetsialiste merereostuse alal, nii et nad saaksid edasiõpetamise õiguse andva litsentsi."

Sündmuse tähistamisel "Carinas" andis "Neste OY" peadirektor ja juhatuse esimees **Jaako Ihamuotila** Eesti Rahvuskultuuri Fondi juhatuse esimehele Eri Klasile üle 100 tuhat krooni, et toetada meie rahvamuusikat ja tantsu. Nüüd on siis olemas ka "Neste"-nimeline allfond. Oma tänukõnes rääkis **Eri Klas** loo varblasest, kes kotkale ütleb: "Mina olen ka kotkas, ainult et ma olen kaua aega haige olnud". Hr. Klas avaldas lootust, et meie varblased kosuvad ja hakkavad "Neste" eeskuju järgima.

Riigikogu liige, "Eesti Kütuse" haldusnõukogu esimees **Vello Saatpalu** avaldas oma sisepoliitikasse kalduvas kõnes lootust, et värvesest saab tööpoolest asja.

Mari Vamba
Isi Trapido fotod



Avakõnedes rõhutati, et tehnoloogia on läänelik ja väga puhas.



Avamas olid Toomas Saks, Toomas Sildmäe ja Matti Vuoria.



Jaako Ihamuotila andis Eri Klasile üle lepingu ja tšeki Eesti Rahvuskultuuri Fondi jaoks.

Loksat varem sadamaks ei nimetatud

Aga ka Eestit ei nimetatud varem riigiks. Kui mullu üritasid Eesti piirivalvurid Vene tanklaeva kaptenile selgitada, et Eesti on omaette riik ja tema laev välismaa laev, soovitas too kapten selle kohta laevaomanikule teleksi saata. Ei pidanud ikka päris riigiks.

Tänavu on suhtumine muutunud. Riigiametnikke, kes sõitsid Hara sadamasse järele vaatama, kas sinna saabunud Vene sõjalaevastiku abilaeval "Bira" on paberid korras, koheldi kui ametiisikuid. Suheldi korrektselt ja väarikalt.

Hallipäine kapten pidas Eesti ja ka Läti võimude tegevust suuremais sadamais korrektselt. Ent väiksemis sadamais, nii Lätis kui ka näiteks Paldiskis, olnud märgata riigivõimu esindajate kogenematust. Seetõttu veninud laeva vormistamine õige mitme tunni peale, sest igat asja käidud kooskõlastamas. Ent hetkekski ei kerkinud kahtlust, kas tolle vormistamise või paberiteta ei saaks.

Ju on selgeks saanud, et Eesti on riik.

Seni on näha olnud, et Eesti riik tekitab respekti just niipalju, kui palju riikliku väarikusega käitub. Ent need paberid, mis tolle laeval kaasas, küll riikliku väarikuse all ei kannatanud. Välja oli palutud viia 170 tonni kaupa, s.h. näiteks 40 tonni *individual-nõje sredstva zaštšitõ* (on need gaasimaskid või hoopis

püstolid?), 50 tonni *kollektiv-nõje sredstva zaštšitõ* (mee-nub pommivarjend, aga võib-olla ka suurtükk) jne. Jaanipäeva paiku väljuvale laevale on luba antud 6. augustini. Selle aja jooksul jõuaks juba õige mitu *pommivarjendit* kaasa viia. Väljaviimise luba on aga kellegi kaitseministeeriumi esindaja resolutsioon ja allkiri (millest nime välja ei ole) Vene sõjaväeosa taotlu-

sel. Ning Hara sadamast tahetakse peale võtta veel 30 tonni kaupa. Suurpealt kiirustabki laevuke konteineritega Harasse.

Tollimees ei tea öelda, mis kaup niisuguse üldistusastmega koostatud nimekirja järgi tegelikult laadruumis on. Tal jääb uskuda ainult lubavat paberit. Ometi on lihtsamalgi gaasimaskil koodnimi ja -number, millest näha, et tegu gaasimaskiga. Loetakse neid tükikaupa ja mitte tonnides, nagu inventuuri tehakse tavaks.

Kapten ütles, et laev vormistati välja Miinisadamast, edasi minnakse Lomonossovisse. Ning sai võimuesindajailt teada, et Hara lahes ei või seista, kus pähe tuleb ega sõita soovi järgi, vaid tuleb teatada sadamajärelevalvele ja tellida loots. Mispeale kapten ütleski, et arvestas ainult Tallinna sadamat, aga "teate, Loksat varem sadamaks ei nimetatud". Ning tänas informatsiooni eest ja nagu kuulda, kasutaski seda – järgmisel päeval sõideti Hara sada-

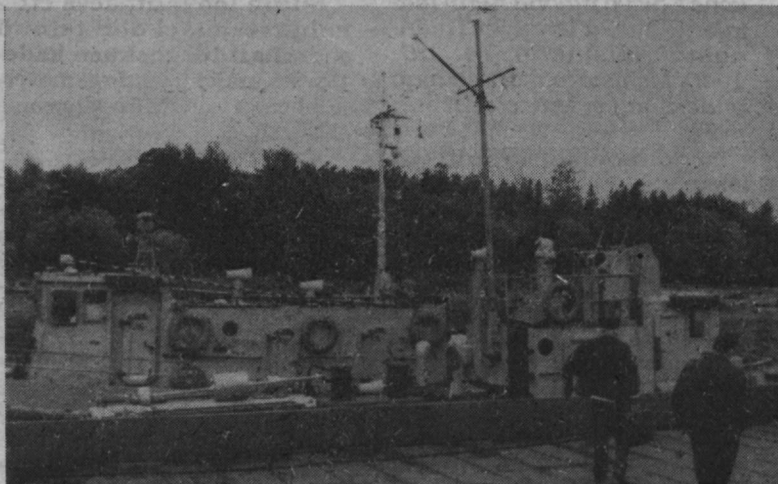
mast välja juba lootsiga.

Piirivalvur Egon Seestranna sõnutsi takistab korrektsemat asjaajamist ja tekitab viivitusi see, et puuduvad juhtnõuad, mida ja kuidas teha, ning omavaheline side on halb. Samas aga tekib olukordi, kui tuleb riskida ja mingi otsus vastu võtta, sest pole võimalik minna kuhugi helistama ja vähemalt pool tundi aega viita.

Üldse on viimasel ajal vähemalt nende laevadega, mis Loksale sisse sõitnud, näiteks "Baltiiski-68" (tõsi, Kalingradi laev, ootas puidu lastimist) või varem "Baltiiski-109", korrektne asjaajamine olnud, ei mingeid probleeme. On ära õpitud, et viibitakse välismaal.

Kuigi Hara sadamas seisib kaheksa mitmesugust tuukri- ja muud laeva, oli seal seekord väga rahumeelne. Hulk mehi õngitses kail, keegi püstitoliga ei ähvardanud, ja isegi pilti lubati teha.

Madli Vitismann



Eesti võimuesindajad Vene sõjaväe sadamas Haral.

Päränd



Keril heisati Eesti lipp

Tunniks ajaks, kõrvu Soome lipuga. Kүүditamise aastapäeva, 14. juuni õhtul näidati ETV-s filmi lennuki "Kaleva" hukkamisest Keri juures. Aga vähesed teadsid, et sama päeva hommikul avati Keril mälestusmärk "Kaleva" lendureile ja reisijale. Olnuks ootuspärane näha filmile järgnenud AK-s uudislõiku mahalibiseva katteriidega, aga seda ei olnud ega tule.

"Nägin viimast korda sinimustvalge lipu võimu.

Nii kui Eesti Vabariigi lippu kandev paat saare nuka tagant väljus, hakkas allveelaev kohe kiire. Keeras ruttu otsa ringi, jättis kaluripaadid kus seda ja teist, eemaldus mere poole ja sukeldus." Nii kõlas pealtnägija kirjeldus kõnealusel filmis.

Lugu ise oli lühidalt järgmine. Eesti Vabariigi viimaseil päevil, 14. juunil 1940 väljus Tallinnast Helsingisse Soome lennukompanii "Aero" reisi-lennuk "Kaleva". Pardal olid lendur Bo von Willebrand ja tüürimees Antero Launis ning 7 reisijat. Kaks neist prantslased, kes vedasid diplomaatilist posti.

"Kaleva" tulistati Keri lähe-

dal alla, läheduses kalastanud kalurid asusid lennukilt vette pudenenud esemeid kokku korjama. Siis ilmus Sts-tüüpi Nõukogude allveelaev, millelt nõuti, et kaluripaadid sõidaksid allveelaeva parda äärde ja annaksid kogutud esemed ära.

Filmi "Viimne lend Tallinnast" tegi oma isa mälestuseks lenduri poeg Bosse von Willebrand. Ta oli püüdnud koguda kõigi võimalike pealtnägijate tunnistusi. Siiski ei jõudnud ta kohtuda vene lenduri Hohloviga, raamatu "Kolme taeva kohal" autoriga. Tolles raamatus on juttu küll Soome lahe kohal hukkunud lennukist, aga õnnetuse kuupäev on nihutatud kümme-kond päeva hilisemaks

Ajaks, mil Eesti Vabariiki ühes Helsingi-Tallinna lennuliiniga enam polnud.

Allakirjutatule jutustas üks sõjaajaloolane, et Keri õnnetuse juures olnud allveelaeva kohta annavad arhiivipaberid vastukäivaid teateid. Segadus lahingutegevuse dokumentides ei ole takistanud aga tolle allveelaeva meeskonnaliikmete rohket autasustamist. Kui kedagi lahinguteenete eest autasustati, lülitati neidki nimekirja. Sellest võib järelda, et tolle allveelaevale anti hoopis teistlaadi ülesandeid.

Mälestusmärki

oma mehe hukkamiskohale soovis lenduri 84-aastane lesk. Idee ja teostus olid Eestist, raha selleks tuli Soome lennukompaniilt "Finnair".

Saarele, mis kõigest pool kilomeetrit pikk ja 150–200 meetrit lai ning asub lähimast sadamast 22 kilomeetri kaugusel, ei hakka arvata-vasti kunagi palju rahvast käima. Pealegi laseb, vähemalt praegu, saare kivine rand kaldani sõita vaid madala kummi- või plastpaadiga. Seetõttu on 6 meetri kõrgune rist nähtav peamiselt õhust. Nüüdisaegne lennukoridor pidavatki minema üle Keri.

Mälestusmärgi kavandas arhitekt Ilmar Bork ning osales ka selle ülesseadmisel. Kunagise elumaja vundamendile on kirstukujuliselt laotud kirjud Keri kivid, neile paigaldatud kolm mustast Karjala marmorist mälestustahvlit. Keskmisel lennuk, vasakpoolisel tekst:

Suomalainen matkustajakone Kaleva tuhoutui Kerin majakan lähellä lennolla Tallinnasta Helsinkiin 14. 06. 1940. Mehistö ja matkustajat, yhdeksän henkeä, saivat surmaa.

Parempoolisel tahvlil on tekst:

Aeroon Ju-52 koneen ohjaajana toimi Bo von Willebrand sähköttäjänä Tauno Launis.

Finnair on pystyttänyt tämän muistokiven kurnioitakseen uhrien muiston 14. 06. 1993.

Torudest kokkukeevitatud neljajaruline rist on mistahes ilmakaarest ja õhustki nähtav ristina. Risti tipust diagonaalselt maasse kinnituvad torud loovad mulje al-

lasõöstust. Lihtne, aga mõjuv. Kahel pool lipuvardad Eesti ja Soome lipuga ning tahvlite ees kalmuküünalde alused.

"Tol päeval oli selge ilm ja hea nähtavus."

ütles filmis üks meenutaja.

Tänavu 14. juunil sõitsid kaatriga "Princess" Soomest mälestusmärgi avamisele hukkunute sugulased, "Finnairi" esindaja ja ajakirjanikud. Kuigi nähtavus polnud laita, oli tuuline. Lainetus ei lubanud eakaid sugulasi paati pääseda. Seetõttu jäi lenduri lesele mälestuseks kaunis Keri kivi, mille õetütar tema jaoks kaasa võttis. Samuti fotod, mis mälestusmärgi avamisel ja pärjapanekul tehtud.

Tallinnast sõideti mälestusmärki avama merehariduskeskuse õppelaevaga "Linda". Kaasas olid Soome suursaadik Eestis Jaakko Kaurinkoski, teede- ja sideministeeriumi kantsler Nathan Tönnisson, lennuameti peadirektor Mati Sõrmus, veeteede ameti (Arvo Veskimets), piirivalveameti (kapten Tarmo Kõuts), Muuga sadama (kapten Rein Raudsalu) ja "Finnairi" esindaja (Ilmar Paiste). Ka Viimsi vallavanem Ants-Hembo Lindemann, arhitekt Ilmar Bork ning Prangli elanik Lembit Tammsaar, kelle vanemad 25 aastat Keri elanud. Ning mõistagi merehariduskeskuse õppejõude ja õppureid.

Praegune tuletornirahvas oli tolle tähtpäeva puhuks õue puhtaks niitnud ja prahi plangu taha visanud. Naised olid end ehtinud, kuipalju tuuline ilm lubas. Ka kooki oli küpsetatud. Seisti eemal plangu ääres, jälgiti võraste askeldamist ja pärgade panekut ning lahkuti märkamata. Vaid proua Lidia üritas ühe ja teisega vene keeles juttu teha.

Ent aeg ja ilm kiirustasid tagant, nii sõidetigi peatselt paaditälte kaupa laevadele tagasi. "Princess" lahkus Helsingi ja "Linda" Tallinna suunas.

Soome suursaadik Jaakko Kaurinkoski ütles tagasiteel, et Eestis elatud poolteisel kahel aastal on iga päev olnud nagu romaan. Ent too päev laeva- ja paadisõiduga Kerile nagu seiklusromaan, hukkunud Soome lendurite mälestamine Eesti leinapäeval aga veelkordne tõend Soome ja Eesti sõprusest ning koostööst. Viimsi vallavanem Ants-Hembo Lindemann nägi esimest korda oma valla maalappi (käämata on tal veel Aksil). Ega olnud pererahvaga rahul: "Mis kodu see on, kui surnud lindki vedeleb otse ukse ees."

Suure töö tähtpäeva ettevalmistamisel olid teinud merehariduskeskuse kadedid, ka mälestusmärgi materjalid veeti kohale õppelaevaga "Linda".

Piinlik detail

kogu loos on, et reisi-lennuki tulistas alla Nõukogude sõjalennuk. Ajal, mil see sõitis kahe iseselsva riigi vahelisel reisiilmil. Tolle detaili vaiksids maha sündmust omal ajal kajastanud ajalehed. See detail ei lasknud lendurite mälestust varem jäädvustada. Ent nüüd püstitati Nõukogude sõjaväelaste kuritöö ohvrite mälestusmärk tollesama Nõukogude (nüüd Vene) sõjaväe teenistujate silme all ja nende õuele. Ning heisati seal

sinivalge ja sinimustvalge lipp.

Teine piinlik detail

nähtavasti tulenes esimesest. Tuletornid on veel Vene sõjaväe hüdrograafialituse valitseda. Ja seetõttu arvavad niihästi Vene sõjaväelased kui ka osa Eesti ametiisikuid, et maa tuletornide ümber on samuti Vene sõjaväe oma. Ent Keri saar ise on ometi Eesti Vabariigi territoorium. Seetõttu ei ole kuidagi põhjendatud, et Eesti riigiametnikud või ka ajakirjanikud peaksid saare pinnale astumiseks Vene sõjaväevõimudelt luba küsima. Luba võib ju veel vaja olla tuletorni ronimiseks.

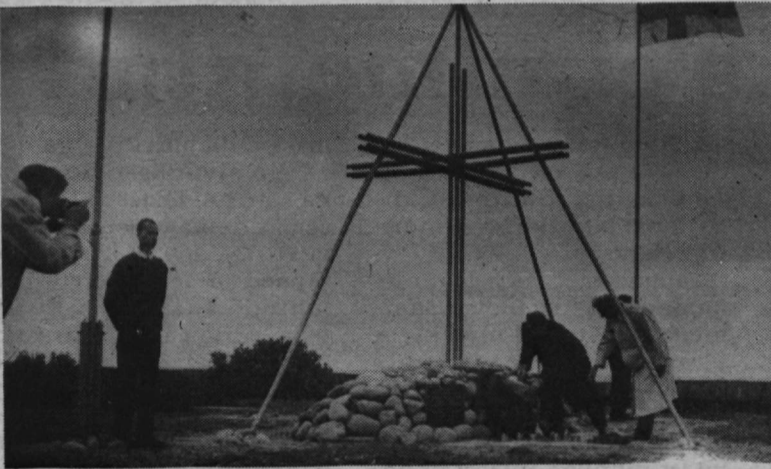
Kuigi mälestusmärki püstitati hukkunud lendurite omaste ettepanekul, seega Soome initsiatiivil, tehti see Eesti territooriumile. Raske on kujutleda, et samasugusel juhul kuskil Soomes ei oleks kohal Soome ajakirjanikke. Ent nüüd üritati piirata Eesti ajakirjanike ligipääsu. See ärgitas allakirjutanut, ainsa sündmuse juures viibinud Eesti ajakirjanikuna endalt küsima, mispooldest fotoaparaat ühe eestlase käes ohtlikum on kui soomlaste seitsekaheksa. Ning käskis vastustundest värisedes jäädvustada iga võimaliku hetke.

Mis on Keril muutunud?

Nii küsiti allakirjutanut mitut puhku. Eelmise "Pärändi"-loo juures olevad fotod on tehtud täpselt kuu aega varem, 14. mail. Aga muutunud polnud kuu ajaga suurt midagi. Üksnes koerakutsikas oli saarele toodud ja kahe pere läbisaamine halvenenud.

Ja Soome suursaadik sai seiklusriikka päeva mälestuseks Keri kivi. Kirju ja ümara nagu kajakamuna, aga jaanalinnumuna mõõtu.

Madli Vitismann



Kõige pidulikum hetk.



Tahvlid mälestusmärgil.



Soome suursaadik Jaakko Kaurinkoski sai raske meene.



Ja Keri elanikud olid oma õuel näinud lehvimas sinimustvalget lippu.



Et meremees maal end hästi tunneks

maailma, sauna või duši alla minna, pesu pesta või lihtsalt niisama kohvi juua ja mees- tega juttu ajada.

Esimene tutvus oli meil Gävles Fredriksskansis, kus asub *Sjöfolksgården Frivry*. Pererahvast vastu võtmas Johnny Andersson ja Sven Eric Enarsson. Kuigi tavaliselt pidi töö ja seega ka palgale olema üksainus mees, kel täita kõik kohustused kirikuõpetajast nõudepesijani. Mis seal siis oli? Oli kohvitaru paarikümnele inimesele, väike ökonoomselt sisustatud köök, lugemistuba mitmesuguste ajakirjade-ajalehtede- raamatutega, saun, duširuum, lauatenneruum, piljard, basseini, jalgpalliplats, palveruum (kus krutsifiks tõesti vana oli), telefonikõnepunkt, kust pidi olema võimalus helistada kuhu tahes; osta sai ka postkaarte- kirjamarke, ja valmiskirjutatud kirjade postitoimetamise eest kannab hoolt pererahvas. Et tegemist on meremeeste majaga, annavad tunnistust meremaalid sein- tel, mitmekesised mereme- ned, mis asutusele kingitud. Siitsamast antakse laevadele kaasa ka nn. laevaraamatukogu, st. spetsiaalsed raama- tukohvrid, mida teistes sada- mates ka vahetada saaks. Kui vaja, saab seal oma pesu masinas puhtaks pesta. Oli ka üks selline kapp, mis riideid täis: «Meremehed, kes paremal järjel, jätaavad siia riideid, mida nad enam ei kasuta. Siit siis saavad neid näiteks hiinlased kaasa võtta, või teisedki, kel olud kitsamad,» ütles Johnny Andersson.

Gävle keskus on sihtasutus, seda juhib juhatus, kuhu kuuluvad mitmete asu- tuste esindajad. See tähendab, et toetavad nii mate- riaalselt kui ka vaimselt. Uppsala piiskopkonnalt eral- datakse raha neljale kogudu- sele, kes Meremeeste kirikut toetavad. Kord aastas korral- datakse kõigis kogudustes korjandused meremisjoni heaks. Varemalt andis riik toetust vaid välismisjonile, nüüd toetatakse ka sisemis- joni. Üheks sponsoriks on õmblusring. Mõõdunud nä- dalal oli saadud kingituseks 19 000 krooni. Ka saadakse õmblusringide naistelt anne- tusi jõuluringituste tegemi- seks. Ja need antavat igale

meremehele, kes sel ajal sada- mas on. Sadamaasutused - organisatsioonid (aga Gäv- les on 4 sadamat) korralda- vad selles mererahva- aias (talus) mitmeid oma ettevõt- misi-üritusi, ja maksavad selle eest üüri. Nilsugune korraldus võimaldab enami- ku teenuseid meremeestele tasuta või tavahindadest märksa odavamalt võimalda- da. Ja et laevandustegelased ära ei unustaks, kes mere- meeste eest hoolt kannavad, kutsutakse nad kord kuus «supile» (viisakalt öeldes lõu- nale), kus 30–35 inimest sundimatus õhkkonnas me- reasju arutada saavad. Kuna

serid räägivad inglise keelt, enne oli võimalik vaid ühe teatud mehega laevas kokku saada. Ja kui kuuldi, et on meremeeste kirik, siis öeldi otse välja, et mingisuguse usuorganisatsiooniga ei saa mingit tegemist olla. Kõige kurvem oli kord jõulude aegu, kui me siin sees ennast hästi tundsiime, ühe vene lae- va mehed aga ümber maja käisid ja aknast sisse vaata- sid. Onneks on see nüüd möödas. Meil on isegi vene- keelset kirjandust ja piltleid olemas. «Venelasi käibki meil nüüd kõige rohkem, kuigi nad jumalateenistusest ja muust sellisest midagi ei pea,

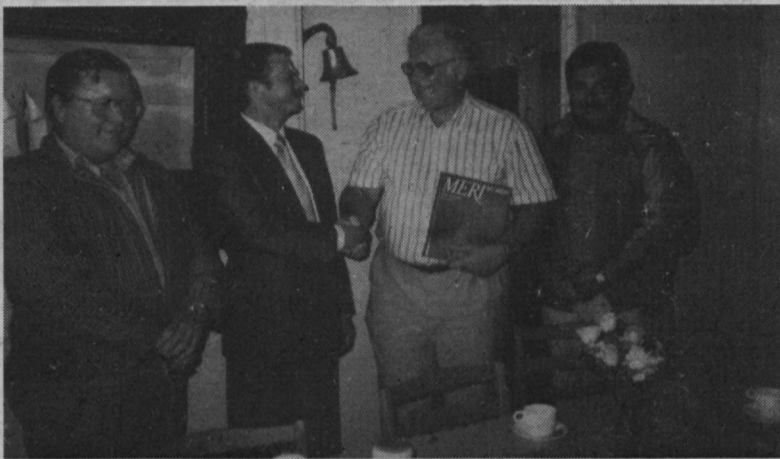
kui eelpool kirjeldatud Gäv- les. Lisaks veel võimalus oma pakid hoiule jätta, kui vaja- dust peaks olema. Siin kor- raldatakse ka mitmesugu- seid kursusi. Käimas oli navi- gatsioonikursus, aga on ol- nud ka näiteks arvutustehni- ka kasutamise omad jms. 1917. aastal tegevust alusta- nud asutuses on oma aktiiv, nemad koondavad ka pensio- näre ja teevad tööd noortega. Vanad meremehed on sageli väga üksikuks jäänud, neile on vaja kohta, kuhu minna, ja meremehed on kord juba selline rahvas, kes armasta- vad üle kõige omasuguste seltsis istuda ja juttu ajada, selgitas Jan Anderson. Proua Kerstin Andersson on seal- samas pereemaks, kelle hoo- le all köögipool ja kelle mu- reks korralduste vastuvõttude läbiviimine, lisaks suur töö iga-aastase jõulunädala kor- raldamisel, kuhu on teretul- nud nii meremehed, nende abikaasad kui ka kõik need, kes meresõiduga tegelevad. Koostööpartnereid on siingi hulgaliselt. «Kõik meremehed on siin teretulnud, ka Eesti omad. Argu häbenegu, kui abi vaja, kasvõi kesklinna lähedal korraks maha istuda ja terrassil kohvi juua, vanalinn ja vana sadam silma all,» oli Jan Andersson kutsumas.

Muidugi, põhiolemuselt on see paik meremisjoni kuu- luv. On kena väike kiriku- ruum ülakorrusel, orel, kir- jandus ja kõik muu selle juurde käiv. «Me seadsime oma kiriku nii sisse, et igaüks saaks olla teisele lähemal, mitte et õpetaja räägib kau- gelt ja kõrgelt. Oleme sisse toonud ka küünalde aluse, sest tuli on maagiline,» selgi- tab Jan Andersson.

Ilmselt on igas meremisjo- niasutuses kindel koht nais- perel, kes käsitööd teeb ja nii liikumist teeb. Stockholmis olid ka kangasteljed sealsa- mas üleval, töö pooleli peal. (Ka meie Eesti Meremisjoni Sõprade seltsi loomisest 1910. aastal oli üks esimesi ettevõt- misi õmblusringi asutamine.)

Kui mikrobusi istusime, et sadama poole sõitma hakata, sättis Max Gustafsson kassa- võetud lillepotti varju. «Ühel vanal meremel oli eile ope- ratsioon, ma lähen teda haig- lasse vaatama, kuidas tal tuju on, ta muidu nii üksik,» selgitas ta.

Reet Naber



Sjömansinstitutet'i võõrustajatega: (vasakult) Max Gus- tafsson, Jaan Jaani, Jan Andersson, Guy Rosvall.

sadam on sealsamas kõrval, ei saavat ka meremeeste puu- duse üle kurta. Käivat ka pal- ju «vene laevu», või kuidas neid kõiki nüüd nimetadagi, vabandasid kohalikud. Oli seal ka «Eesti Merelaevandu- se» ja «Pärnu Kaluri» vimpleid näha.

«Nojaa, Eesti laevu käib ka. «Reet» ja «Katrin» on praegu sagedased külalised. Aga kui Eesti oma isesetsvuse välja kuulutas, siis just eelmisel päeval oli üks laev, «Kabona» punalipu all ja sirbi ja vasara- ga korstnal sisse tulnud, aga järgmisel päeval olid need kadunud mis kadunud, ja Eesti värvid peal. Kapten käis ja kordas iga natukese aja järel «Ma olen nii õnnelik!», mee- nutatakse lähiajalugu.

Kuidas on olnud suhted nõukogude meremeestega?

Ega need nii loomulikud pole olnud. Praegu veel ohvit-

aga vähemalt on neil mingigi pidepunkt. Mida kindlasti peab arvestama, on see, et inimesed saaksid liikuda. Kõigil Rootsi meremeeste eest hoolitsevatel asutustel on oma liiklusevahendid, ena- masti mikrobussid, et õigel ajal õigesse kohta jõuda.»

Stockholmis asub **Meremeeste kirik** vanas raudtee- hoones Slusseni lähedal, paistab kaugelt silma. Ka «Vik- king-Line'i» ja mõned muud laevad silduvad lähedal, kuid diakon Jan Anderssoni sõ- nul on tegelik mereelu neist liiga kaugelt läinud. Põhili- sed sadamad on mujal. Aga traditsiooniliselt tuleb siia meremehi, eriti kui arvesta- da, et üle tee on Meremeeste hotell, kus õõbimine mere- sõitjale kõige soodsama hin- naga. Katarinavägen 19 asu- vas meremeestekeskuses on samad võimalused aega viita



Selline oli meremeeste kiriku kantseel.



Niisugustes spetsiaalsetes kohvrites on vahe- tatavad laevaraamatukogud.



Karvamüts Gävles pole veel soovijat leidnud.

Õpetavad vastastikku



"Asjalik vestlus oli," ütles Peeter Palu pärast Mart Laari külaskäiku Tallinna sadamasse.

Faivi Kljutšiku foto

Õpivad ja õpetavad

14. – 18. juunini kestis Tallinnas seminar, millel Rootsi spetsialistid õpetasid Eesti vastavate talituste juhte koordineeritult tegutsema mereotsingute, merepääste ja merereostuse likvideerimise alal. Õppevormiks olid loengud ja rühmaarutelud konkreetsete ülesannete lahendamiseks.

Näiteks esitati ülesanne: paarkümmend miili kaldast põleb reisilaev. Seminaris osalenud spetsialistid veeteede, piirivalve-, lennu- ja pääs-

teametist ning mereinspektorid pidid läbi arutama, kes, mida ja kuidas peab tegema. Kutsutuist ei tulnud kaitseministeeriumi ja vetel-pääste esindajad.

Seminaril Rootsi-poolne juht oli **Johannes Palmgren**, lektorid veel **Urban Hallberg** ja **Bo Zetterström** mereotsingute ja merepääste alalt ning rannavalvur **Peter Samuelsson**. Nii õpetajad kui õpetatavad hindasid seminaari kordaläinud.

Madli Vitismann

Armas puulaev

Peaaegu kõik veekogude ääres kasvanud poisid on männikoorest minilaeva ujutades meremeheametist unistanud. Paljude elutee ongi viinud suurele merele, paljud on end sidunud purjetamisega vabal ajal. Üksikute harrastuseks on laevamudelid.

26-aastane "Kalevi" Jahtklubi liige **Marek Kenk** on lõpetanud Tallinna Merekooli laevamehaanika erialal. Pärast merekooli lõpetamist kündis ta ligi kolm aastat kaubalaeval maailma meresid.

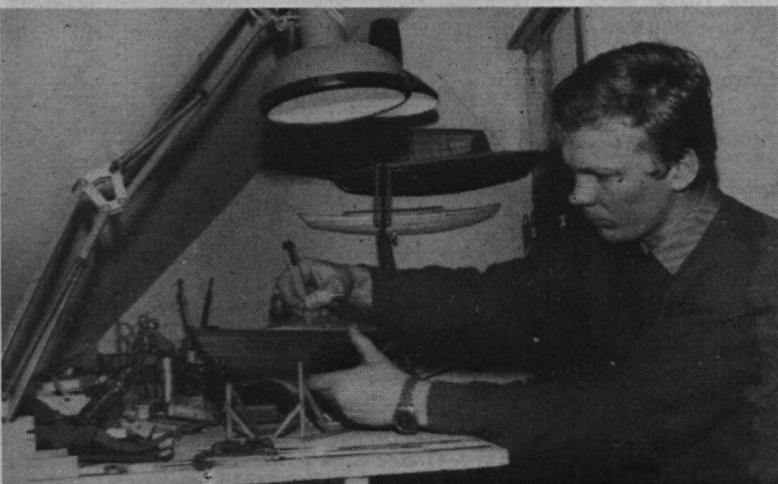
Suviti, kui aega oli, kiskus teda purjede alla. 1986 – 1987. a. purjetas Marek "Tormilinnu" meeskonnas **Cutty Sark'i** regatil.

Praeguse maarotiameti juurest kisub Marekit

aeg-ajalt ikka merele ja laevade poole. Ta purjetab isa roolitud "Pinta" meeskonnas. Lemmikharrastuseks on laevamudelite valmistamine.

Marek: "Esimese kuunari panin pudelisse 16-aastaselt. Merekoolis õppimise päevil, praktika ajal Vahemeres, hakkasime kursantidega mudeleid tegema. Materjaliks just see, mida parasjagu laeval leidis. Endal oli raske oma tööd hinnata, kuid teiste kursantide arvates tuli välja küll. Kahju, see mudel on teab kuhu kadunud."

Teadmised praktilisest laevahitusest sai Marek naabermaja pereisalt Maarjamäelt. Herman Sepp – tuntud Saaremaa laevahitajate dünastiast – ehitas koduõuel koos pojaga puust ka-



Marek Kenki töökoda.

Lõpetavad – alustavad

Merehariduskeskuses mängib jälle puhkpilliorkester, käivad ringi pidulike nägudega noored ja vanemad. On lõpetamiste aeg. 29. juunil tegid algust laevajuhid, kel vaeva tulnud näha uue õppimisviisiga harjumisel. Lõputunnistusi kätte andes rõhutas endine rektor Tarmo Kõuts, et ees seisab kohustus olla oma väikese riigi vääriline. Sest alustades ei teadnud, et kooli lõpetavad noormehed hoopis teises riigis. Tänavu lõpetab 46 laevajuhti, kiitusega ainult üks – Aleksander Nagornov. Tervitama tulnud Eesti Veeteede Ameti peadirektor Tarmo Ojamets toonitas, et laevajuhiharidusega mees peaks igas elukeerises hakkama saama. Häid sõnu ütlesid kaasa dekaan Lev Fenjov, riigieksamikomisjoni esimees Kalle Pedak, EML peakapten Roland Leit ja teisedki. Seekord jäi kõrva, et traditsioonilise pärituule ja 7 jala vee kõrval sooviti noortele ka lihtsalt õnne, sest õnne on meremehel tarvis.

2. juulil olid aulas mehaanikud, raadioerialad ja kolm kalatöötlemise tehnoloogiat.

Rektori kt. Valdur Aret ja dekaan Elmo Adman tuletasid meelde, milliseid reorganiseerimisi ja õppeplaani muutmisi tuli mehaanikuks pürgijail läbi teha, aga hakkama saadi. Kaks noormeest lõpetas kiitusega: Konstantin Tarassov ja Andrei Sitkevits. Hr. Adman kutsus lõpetanuid peale teatud aja sõitmist tagasi oma kvalifikatsiooni täiendamaks. Sest kuigi öeldakse, et laeva aju on sillal, on tema süda ikkagi masinas ja kui süda ei tööta,

pole ka parimast ajast kasu. LM 34 teenis saali (ja ka grupikaaslaste) elava poolehoiu. "Neid on ka kõige rohkem vintsutatud," ütles Elmo Adman, "aga nad on vastu pidanud ning tubliit eksamid ära teinud." Nemad olid ka aktuse lõpul kanged Vladislav Babitši nügima, et too midagi päevakohast ütleks. "Püüame kooli mitte alt vedada!" oli siis selle grupi lubadus.

Samas sõbralikus õhkkonnas said oma diplomi kätte ka laeva raadioside ja elektronavigatsiooniseadmete eksploatsiooni eriala lõpetanud ning kolm kena neidu – tehnoloogid. Dekaan Helgi Pärn oli kindel: "Nad on parimad. Meil on nii palju välja

langenud, sest kehva kaadrit me ette ei valmista."

Raadioerialade lõpetanud said igaüks kaasa kingituse Juri Pavlovilt – väikese valiku A. Puškini luulet.

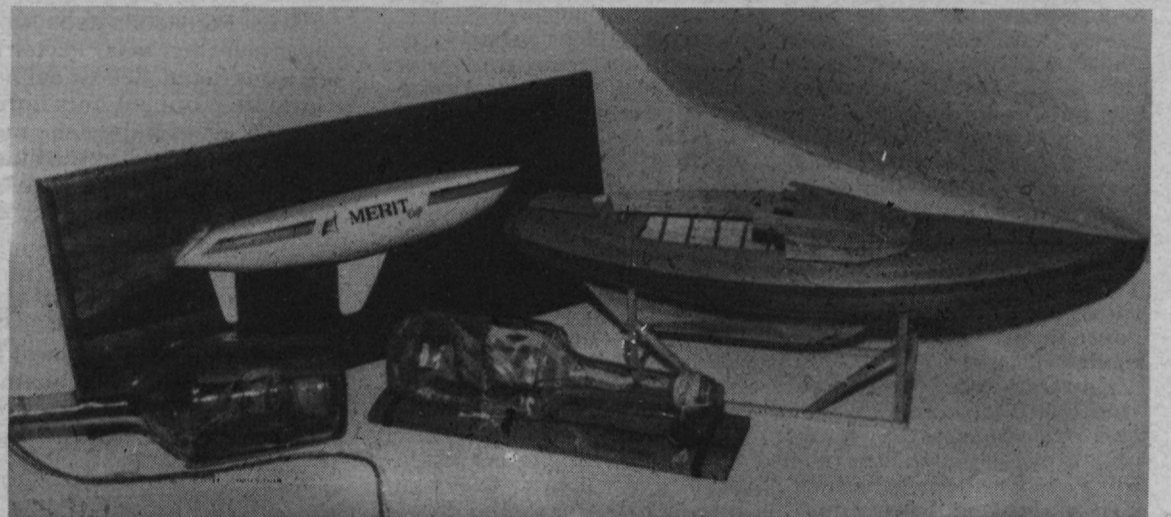
Ja siis said kõik liikvele: õnnitlema, õnnitlusi vastu võtma, pilte tegema koos ja ilma õppejõududeta. Õppejõududel jälle aasta lisaks, lõpetanutel palju tegusaid aastaid ees.

Samal ajal kui lõpetamised käivad, kõnnivad kooliruumides ringi juba uued tulijad: dokumentide vastuvõtt on alanud. Ja vene rühmades töötab ränk konkurents tulla.

Reet Naber



Oma värskeid diplomeid uurivad laevajuhtide vene rühma noormehed.



lapaadi kõigi laevahituse reeglite kohaselt. Marek jälgis üleaedsete tegevust ja pani nähtu kõrva taha. Teooriaosa õppis ta omal käel raamatutest, mida on aastate jooksul hankinud.

Täna on Mareki kätetööna valminud ligi 120 pudelimudelit.

Marek: "Pudelimudelite disainimine algab pudelist endast. Selle kuju määrab ka sisu. Väiksemate pudelitega on lihtsam: laeva kere sisse, mastid ja purjed peale ning pudelisuule punn ette. Suurte pudelite puhul tuleb laeva mudeli juurde veel midagi kombineerida. Olen lisana meisterdanud mõne kaljunuki, peal majakas või tüüpiline rannatalu."

Rahuliku olemise ja kindla käega Marekile sobib see peenike nokitsemine. Materjalidest kasutab ta põhiliselt haavapuud. Lemmikpuuks peab aga tikat selle ilusa tooni ja lõhna pärast. Töölaud on täis igasuguseid traate, konkse, minipeitleid jne. Kõik on enda valmistatud, tavaliste puutööriistadega pole

modelite ehitamisel midagi teha.

Marek: "Paras tegemise aeg on õhtuti, kui lapsed magamas. Vahel lähen nii hoogu, et tuleb öötundidest lisa võtta."

Mäletan, kui 1991. a. kevadel kolm päeva enne Vaino Väljase 60. sünnipäeva tuldi minult tellima juubilarile kingiks pudelimudelit. Nõustusin. Kõik laabus kuni mastide tõstmiseni pudelis juubelpäeva eelõhtul. Need kümned niidid, mis pudelisuust välja tulevad ja millega erinevaid maste ja raasid tõstetakse, läksid töötava elektridrelli padrundi ümber keerdu. Esimest ja seni viimast korda ohkasin tõsiselt. Veidi mõtlesin ja hakkasin uuesti tegutsema. Kes seda kella vaatas! Tellija kodus sai veel pudelimudel aluse külge liimitud!"

Kaks aastat tagasi hakkas Marek tegema suuremate puulaevade mudeleid. Ise arvab ta, et need tulevad ehtsamad ja kaunimad. Peab neid ju ehitama nagu pärislaevu. Kõigepealt emapuu ehk laeva

selgroog, siis plangutus, siis kinnitada kaared külge, siis piimid ja kniid, siis tekk ja kajut või pealishitused. Viimistleda, mõned rautised külge, lakkida või värvida ja ongi mudel valmis. Teoorias lihtne, kuid praktikas täpne ja aeganõudev töö. Ja mis peaaegu, käsi peab olema kindel.

Viie suuremast mudelist on Marekil lõplikult valminud neli. Ühe puhul olevat tal teadmistest puudu jäänud, ka polnud vastavaid jooniseid.

Mudelite tegemise ainstiku saab Marek piltidelt või siis raamatutest otsitud joonistelt.

Marek: "Meeldib teha puust laevade mudeleid, eriti vanadest ajaloolistest puulaevadest. Vastukarva on igasugused kaatrid, plastikpaadid ja muidugi sõja- ja allveelaevad."

Mida keerulisema konstruktsiooniga puulaev, seda suurema hasardiga ma hakkakan teda tegema."

"Purjetaja" toimetaja Peeter Leela

Kaldaraadiost

Käsumajanduselt turumajandusele üleminek on raske ja pikaajaline protsess. Olen kindel, et selles on veendunud enamik eestimaalasi, töötavad nad siis maal või merel.

Et olen töötanud kalanduses üle 25 aasta sidospetsialistina, siis püüan lühidalt peatuda probleemidel, mida minu arvates on vaja lahendada.

Eesti Kalandusliit on välja arendanud ühtse sidesüsteemi töötavate laevade teenindamiseks. Kaldaraadiojaamad Narva-Jõesuus, Miidurannas, Kärklas, Kuressaares ja Pärnus tagavad ööpäev läbi kahepoolse side ujuvahenditega kogu Soome lahe ja Läänemere ulatuses. Kõik eelnimetatud raadiojaamad jälgivad avariiväljakutse sagedusi — 2182 kHz, 156, 80

mHz ning 500 kHz (ainult Pärnu).

Seoses kalurikolhooside lagunemisega on aga sidesüsteemi edaspidine eksisteerimine muutunud küsitavaks, sest puuduvad finantseerimisallikad. Ülalpidamiskulud on praeguste hindadega ca 700 000 krooni aastas. Juba praegu töötavad kaldaraadiojaamad minimaalsete koosseisudega või on töötajatele pandud täiendavad töökohustused, mistõttu ei ole tagatud avariiväljakutse teiste erakorraliste teadete operatiivne vastuvõtt ja edastamine, samuti Eesti Veeteede Ameti 22. detsembri 1992. a. käskkirja nr. 67—08 täitmine.

Eeltoodud probleemidega on Eesti Kalandusliit korduvalt pöördunud nii Veeteede Ameti kui ka Teede- ja Sideministeriumi poole, kuid

kahjuks tulemusteta. 8. märtsi 1993. a. kiri teede- ja sideministrile hr. A. Meistrile on jäänud üldse vastusetu.

Eesti Vabariik on iseseisva riigina võtnud rahvusvaheliste lepingutega endale kohustusi, sealhulgas inimeste julgeoleku tagamine kogu EV akvatooriumis, kaasa arvatud avariiväljakutsete sageduste jälgimine, navigatsioon-, tormi- ja ilmatede edastamine. Olen veendunud, et need kohustused peaksid olema ühtmoodi tasuta ja kättesaadavad kõigile EV maksumaksjatele, sealhulgas Eesti kaluritele. Arusaamatuks jääb aga see, et EV Veeteede Amet maksab kinni 4 sidekanalit RAS-i Eesti Merelaevandus raadiokeskusele, kuid majandusraskustes kalurid peavad oma kulutused millegipärast ise kinni maksma.

Kõrvalepõikena tahaksin peatuda veel ühel ebaõiglusel, mis tuleneb raadiosaatja-

tele ja lokaatoritele kehtestatud ekspluatatsioonimaksudest. Selle määruse alusel on raadiolokaator või raadiosaatja maksustatud ühtmoodi nii reisilaeval "Estonia" kui ka väikesel kalalaeval, arvestamata saatjate võimsust ja kasutamise intensiivsust.

Arvestades minu tööalaseid kokkupuuteid EV Veeteede Ameti töötajatega ja kuulates hr. Kaarel Aare esinemist "Kuku" raadios, jääb mulje, et elatakse ja töötatakse tuleviku nimel, mis on väga tervitatav. Kahjuks ei suudeta või ei taheta leida lahendusi, kuidas elada ajani, mil Eestis on välja ehitatud ühtne meresidekeskus ja ultra-lühilainealas töötavate kaldaraadiojaamade võrk. Eesti majanduslikku olukorda arvestades on karta, et süsteemi täielik rakendamine pole lähitulevikus võimalik. Pealegi pole veel selge, millisele ametkonnale tehakse ülesandeks sidekeskuse välja-

ehitamine. Sidesüsteemi ei saa rakendada päevapealt, selleks on vajalik teatav üleminekuperiood, sest laevadel praegu kasutusel olev raadioaparatuur ei võimalda digitaal-selektiivset väljakutset. Nõuda kalurilt kohe ca 250 ULL lainealas väljaveetamist oleks ebaõiglane.

Tahaksin siiski loota, et EV ametkonnad saavad aru kaldaraadiojaamade vajalikkusest ja leiavad võimaluse avariiväljakutse kanalite finantseerimiseks.

Olen veendunud, et kaldaraadiojaamadest saadav informatsioon (teiste riikide laevade viibimine meie vetes, vereostus, ohutu meresõit jms.) EV territoriaalvetes toimuva kohta peaks huvitama nii Veeteede Ametit, Kalametit, Mereinspektiooni kui ka piirivalvet ja riigikaitset, vähendades sellega tunduvalt kulutusi oma laevastikule.

Enno Kobakene

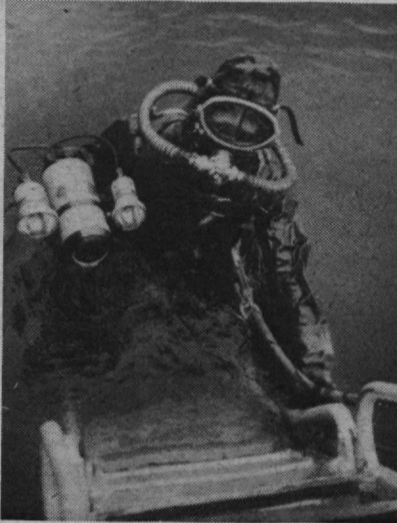
Tuukervees

Jäämurdjal "Suur Tõll" käib töö laeva peal ja laeva all. Üle hulga aja on ette võetud põhjalikum ülevaatus, et teada saada, millise varanduse otsas me oleme. 30. juunil oli "Tõllu" pardas tuukri laev "Nescosub-2", Alfa heisatud. Mis teoksil?

"Nescosub-2" tuukrijaama ülem **Boriss Fedotov**: "Me teeme praegu laeva korpuse ülevaatus. Tuuker puhastab välja 10 punkti mõlemas pardas ja kui ta on kaameraga all, saame siin ülal jälgida laevakere seisukorda. Selleks on NESCOSUB'il Jaapani päritolu allveetelevisiooniaparatuur, mille abil saab värvilise pildi ka videolindile jäädvustada. Vaatasime üle kõik kolm vinti, kinnitused ja muu, pole näha mingeid vigastusi. See metall elab veel meid kõiki üle!"

Kapten **Olaf Vaarmaa**: "Mulle kui kaptenile on nähtud pilt rõõmustav. Nüüd võib kindel olla, et laev meid kannab. Lisaks saame tõeliselt ajaloolise dokumendi, fikseeritud saab kere seisukord laeva 79. eluaastal."

Kui töö tehtud, ajasime paar sõna ka muust juttu. Kapten **Aleksandr Andrejev**, tuukrid **Oleg Laskovnev** ja **Gennadi Fedorov** ei kurtunud tööpuuduse üle. NESCOSUB on meil registri poolt kinnitatud ekspertfirmaks töötama ka näiteks Loyds'ile. Tehakse erinevaid hüdrotehnilisi töid, teenindatakse lae-



vastikku. Tööd jagub kogu rannapiirkonnas, praegu on näiteks käsil 17. kal ümber-ehitustööd Keslinna sadamas. Boriss Fedotov loodab peatselt saada (s.t. ostetava) spetsiaalse "Mercedes"-bussi peale, mis võimaldab mitmesuguseid uuringuid senisest tunduvalt mobiilsemalt ja operatiivsemalt läbi viia. NESCOSUB'i neli laeva on mõnes osas vananenud. Ka lootused sõjaväe hüdro-graafialt lisa saada luhtusid, need viidi ära.

Sellist tööd, nagu tehti "Suurel Tõllul", tehakse alata, aga nii vana laeva nii heas seisukorras näha oli põnev. Muldu pidi töö üks eeliseid olema vaheldusrikkus, iga laev on omamoodi huvitav. "Meil ei olegi ebahuvitavaid töid," oldi üksmeelel.

Meremuuseum on tänulik AS NESCOSUB'ile, mille tegevdirektor **Leonid Anohhin** muret kuulda võttis ja laevamehed kena töö tegid. Tasuta ja rõõmsa näoga.

Reet Naber

Mälestuspudemeid endistelt meremeestelt

MerLe tegemise ajal on paljud autorid saatnud allakirjutatud oma kaastöid, mis arusaadavatel põhjustel jõudsid MerLesse vaid osaliselt või üldse mitte. Olgu siis neist väike valik "Mere-mehe" lugejale — pealegi on autorid nende avaldamiseks oma nõusoleku andnud.

Olev Luhaveer

Kalatööstur Sörensenist

Voldemar R. Sörensen oli Taani päritolu ja töötas algselt Kolga mõisa kirjutajana. Ta rentis mõisasaksalt krahv Steinbockilt Hara saare ja asutas sinna 1860. aastail eeskujuliku kalatööstuse. Ta võttis esimesena kalatööstuses tarvitusele plekktoosid. Sajandi lõpul oli tal juba 6 tööstushoonet Hara saarel. Kahes hoones võeti kalu vastu, kolmandas oli plekksepa töökoda, kus tehti plekktoose, neljandas oli sepikoda, viiendas olid maitseained ja kuuendas laoruumid koos jääkeldriga. Ettevõtte oli kuni 300 töötajat, s.h. kilusoolajad, kalurid, plekksepad, pakkijad, voorimehed ja laevnikud.

(Elmar Pettai, Rootsi)

Naissaare lootsidest

Pärast Põhjasõda asus Naissaarele elama rootsi erutragun Stepann Hoemann koos oma vennaga; neile tegi tsaar Peeter kohustuseks abistada kroonu- ja teisi laevu liikumisel Tallinna lähedastes vetes. Sellest sai meestele tõhus kõrvalteenistus ja hiljem kujunes lootsimisest naissaarlaste monopol, mis murenes alles Suurupi lootsijaama asutamisega Eesti Vabariigi algusaastail. Kuid kangeteks meresõitjateks jäid naissaarlastel ikkagi — paljud noored lõpetasid merekooli, paljudest said kaugesõidukaptenid. Nii kiitles kord Reinhold Bergi abikaasa Maria (hüüdnimega "Reinu Maria", ka "Sjömans Gloria"), et tal on 5 poega ja kõik kaptenid!

Tõsi küll — ta oli kapteniteks lugenud ka oma merekoolis õppivad pojad...

(Erik Schmidt, Hispaania)

Kalaranna kõrtsist Tallinnas

Sajandi vahetusel oli seal kõrtsmikuks Rannus, hiljem tuli Viimsist Laks. Seal sai ka õõbida. Mina käisin seal 1925. aastani, siis seal viina enam ei müüdüd. Laks ise oli karsklane, kes joo- nud lärmajad kohe uksest välja viskas. Õõmajalastele (kes soovis) serveeris ta hommikul kohvi, saia ja vorsti. Kohviks oli tugevam siguri segu, kes teed soovis, sellele pandi sigurit vähem...

(Harald Aksberg, Rootsi)

* * *

Huumori asemel pakun lugeda, kuidas Eestit tutvustatakse Briti Kaitseministeriumi hüdrograafiadepartemangu välja antud "Läänemere lootsiraamatus" (viimane, 6. trükk, 1976):

"... Paldiski sadam koosneb vanast ja uuest sadamast. Neid kasutatakse põhiliselt kartuli, kala ja puitmaterjali väljaveoks. Kuna sadam on üldiselt jäävaba, siis kasutatakse seda Tallinna talvesadamana... Lootsi sõiduks Paldiskisse saab palgata Osmussaarelt, Suurupist või Naissaarelt...

Issake, mille eest küll Briti mereväeluure palka sai?!

"... Tallinn, ENSV pealinn, koosneb Nizhnygorod'ist ehk all-linnast ja Toompea kindlusest ehk ülalinnast..."

Tähtsamaid objekte on Toompea järsukülge kindlus, kus on kaksiktorniga kirik, see asub Oleviste kirikust 4 kaabeltau kaugusel edelas. Toompeast kaugemal lõunas asub 5 kupliga kirik. Tsigelsko's, mis enne oli mõis, on nüüd vabrikute kõrged hooned...

Toimetus peaks andma 3 järjestikku tasuta lehte inimesele, kes selle kohanime ära desifereerib!

Väljavõtteid tegi, tõlkis ja kommenteeris

Olev Luhaveer

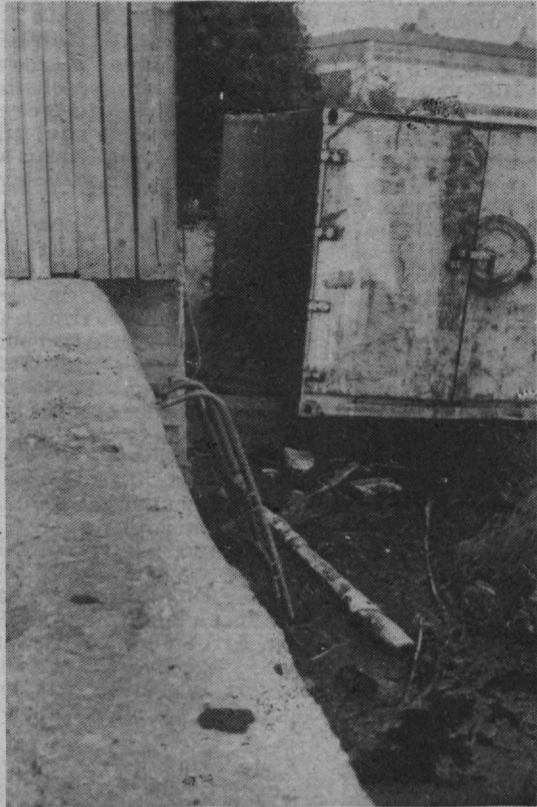


Britid ei osanud kindlasti hoopiski ette näha, mis juhtub Paldiski vanas sadamas enne seda, kui nad oma silmaga seda näevad. Poolelijäänud kaablitöö tänava veebruaris ja tegija müts. M. Vitismani foto



Kapten Olaf Vaarmaa ja Boriss Fedotov hoolega kuvareid uurimas.

Mõista, mõista, mis see on?



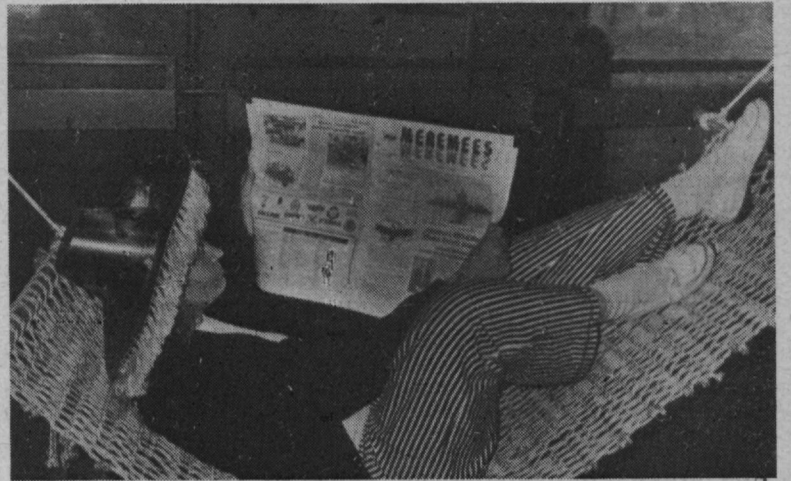
Selliseid aiataguseid sissepääse (linnuradu) on paljudes ettevõtetes. Aga ettevaatust! – näiteks Loksal sai ettevaatamatu kaablivaras jaaniõöl surma.



Nutika rauakraami omaniku ujuvaladu – ju on tal ujuvargaid kergem püüda.

M. Vitismanni fotod.

Austatud lugeja!



**Suvi on
ammugi alanud,
ja toimetus läheb puhkusele.
Nagu Te õigesti tähele panite,
silmi ja kõrvu seejuures sulge-
mata. Ilusat päikeselist ja rõõ-
murohket suve soovib Teilegi
"Meremehe" toimetus.**

Siiras kaastunne Leili ja August Aavale kallite

Anne-Ly, Kaja, Jaanuse, Kaspari, Toomase ja Aivari

kaotuse puhul.

Eesti Veeteede Amet



TALLINK

Inreko
KOMMERTSKESKUS



ESIMA
Estonian Maritime Agency Ltd.



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 12. juulil:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Paranaguast Ghenti
"ALEKSANDER ABERG" — teel Guineast
Corpus-Cristisse
"PAUL KERES" — teel Singapore'ist Lõuna-Koreasse
"KRISTJAN PALUSALU" — Riias
"GUSTAV SULE" — teel Kalundborgist Suesi
kanalisse
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Riias
Whampoasse
"EMHAVEN" — Tripolis
"VILJANDI" — teel Kaliningradist Montreali
"TALLINNHAVEN" — teel Conakryst Rotterdami
"NARVA" — New Orleansis
"WAALHAVEN" — teel Hamburgist Alexandriasse
"ANTSILA" — Prais
"KEILA" — teel Tuticorinist Mangalore'i
"KUNDA" — Nordenhamis
"KADRINA" — Tallinnas
"PALDISKI" — teel São Francisco do Sulist Las
Palmasesse
"LOKSA" — teel Batast Leixoesi
"MAHTRA" — Bandjulis
"SOMPA" — teel Aqabast Bombaysse
"KEHRA" — teel Mindellost Rio de Janeirosse
"AEGVIIDU" — Cotonous
"KUIVASTU" — teel Vitoriasantosesse
"KUUSALU" — Lovisais

Neile, kes ootavad . . .

"PARILA" — teel Koplist Porto-Praiasse
"RAKKE" — teel Pasajesist Tallinna
"VALKLA" — remondis Koplis
"TAMSALU" — Jeddah's
"PIHTLA" — teel Lomest Amsterdami
"ORJAKU" — Abidjanis
"TOOTSI" — Istanbulis
"GRUMANT" — teel Felixstowe'ist Famagustasse
"GULBENE" — Kavallas
"PAIDE" — teel Jeddah'st Whampoasse
"KOPU" — teel Haifast Euroopasse
"RISTNA" — teel Famagustast Euroopasse
"HELTERMAA" — remondis Loksal
"ORU" — Derince'is
"NAISSAAR" — Adenis
"VAINDLO" — teel Ceutast Izmiri
"FRISOHAVEN" — Canakkale'ist Bayonne'i
"MUHU" — Kemis
"ABRUKA" — teel Pireusest Dubajsse
"VILSANDI" — teel Peterburist St. Nazaire'i
"KAPTEN KONGA" — teel Antwerpenist Helsingisse
"KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Stockholmist
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Rotterdamist
"POOTSMAN KIBUS" — teel Tallinnast Rotterdamist
"KESSULAID" — Helsingis
"VIIRELAID" — teel Stockholmist Hamburgist

"MANILAID" — teel Fredrikstadist Tallinna
"SUURLAID" — teel Arhusist Helsingisse
"HEINLAID" — teel Tallinnast Oslosse
"VIINISTU" — Drammenis
"KOLGA" — teel Tallinnast Rotterdamist
"PURTSE" — Tallinnas
"VOOSI" — Rotterdamis
"PAKRI" — teel Antwerpenist Ventspilsist
"AMBLA" — Københavnis
"ANGYALFJÖLD" — Kalmaris
"AEGNA" — teel Sarpsborgist Viiburisse
"KABALA" — Rotterdamis
"MOHNI" — teel Sharpnessist Ventspilsist
"RAPLA" — Dublinis
"RAUGI" — Rotterdamis
"TORMA" — teel Peterburist Sunderlandist
"VIRTSU" — teel Tallinnast Rotterdamist
"SUURUPI" — Peterburis
"OSMUSSAAR" — Rotterdamis
"OTEPAA" — Tallinnas
"TAHKUNA" — Rotterdamis
"SOODLA" — Giresonis
"KLOOGA" — teel Pasajesist Bayonne'i
"GEORG OTS" — Tallinnas
"LIVONIA" — Tallinnas
"TRANSESTONIA" — teel Helsingist Arhusist

Väljaandja

Eesti
Meremeeste Liit

Arvutiküljendus: Märt Kullo, montaaž: Maie Sell

Järgmine number ilmub septembris	Toimetuse aadress: EEO 105 Tallinn, Estonia pst. 10. Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15–17, sel ajal telefon 44 48 39	"Printall" Tellimuse nr. 2971	Toimetaja MADLI VITISMANN
----------------------------------	--	----------------------------------	------------------------------

EESTI
RAHVUS-
RAAMATIKOGU