



Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

MEREVEE

Nr. 23 (151)

Kolmapäev, 27. november 1996

Hind 4 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Lootsitööst lk. 2-3
- ☛ «Estonia»-komisjonist lk. 4-5
- ☛ «Transestonia» juhtum lk. 6-7
- ☛ Bruno Pao
merekultuurist lk. 8
- ☛ Mereväohvitseridest lk. 9
- ☛ Vanemmehaanik
jutustab II lk. 10
- ☛ Suvejutt IV lk. 11



15. novembril said «Inreko» laevad Koplis kokku. Tiiburid ootavad kevadet, õhtuvidevikus jõudis kohale «Vana Tallinn».

PRESSITEADE

TALLINK

12. novembril 1996

Seoses juriidilise vaidlusega AS-i Hansatee ja Inreko Laeva AS-i uute omanike vahel peatas Inreko Laeva AS seniks parvlaev "Vana Tallinn" liiklemise Tallinn-Helsinki liinil.

Alates tänasest sõidab "Vana Tallinna" sõiduplaani järgi parvlaev "Tallink", väljudes Tallinna Reisisadama A-terminaalist kell 15.30 ja saabudes tagasi kell 23.30.

Seega on parvlaeva hommikused reisirid Tallinn-Helsinki liinil ajutiselt peatatud.

AS Hansatee



Telefoni- jutt

Mis saab "Vanast Tallinnast", Inreko Laeva AS-i peadirektori abi ALAR MIKENBERG?

Et AS Hansatee ei maksnud ca 35 miljoni kroonist võlgnevust, otsustas laevaomanik Inreko Laeva AS selle laeva opereerimise neilt ära võtta ja edaspidi ise opereerima hakata.

Praegu on "Vana Tallinn" korralises dokiremondis, mis on plaanitud vähemalt 1. detsembrini, ja läheb pärast seda liinile.

Mis saab reisijaist, kui kruisid olevat aasta lõpuni peaaegu välja müüdnud?

See on nüüd "Hansatee" ja "Tallink-Finlandi" probleem.

Kas Inreko Laeva AS-i omanikes on muutusi?

Omanikering on jäänud samaks, kuid aktsiad on panditud.

Kas Inreko Laeva AS-i juhtkonnas on muutusi?

Juhatuse esimees on Henn Ruubel ja tegevdirektor Enn Rohla.

Mis saab "Vana Tallinna" laevaperest?

Kes soovi avaldab, jääb sellele laevale edasi. Tehniline meeskond tuleb meile üle, plaanime üle võtta ka "Hansatee" töötajad. Tekib aga kompensatsioonide küsimus, sest need, kes senisest töökohast omal soovil lahkuvad, jäävad neist ilma.

Helistas Madli Vitismann

14. novembril Kesklinna sadamas seisnud "Vana Tallinn" sõitis 15. novembri pärastlõunal Koplisse remonti. Balti Laeva-remonditehase väravast saadi paraja läänekaarte tuulega sisse kell 16. Remondiraha olevat kohe leitud.

Toimetusest. Teatavasti sai alates 20. novembrist AS Hansatee peadirektoriks senine rahandusministeeriumi asekanstler Enn Pant, eeldatavasti on juhtkonnas teisi muudatusi. "Vana Tallinna" ja "Tallinki" laevapered aga ilmselt koondatakse.

Nelja laevapere liikmete töövõimalused olid arutusel ka EMSA pidukoosolekul 20. novembril Ruunaveres. Noortel meremeestel paistab optimismi jätkuvat. Murest hoolimata lustisid nad tublisti.

Riigikogu arutas lootsitööd

23. oktoobril oli riigikogus teisel lugemisel "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" muutmise seaduse eelnõu.

Teede- ja sideminister Kalev Kuke ettekandest selgub, et kõne all on õigustehnilised muudatused, et anda kaubanduslikku meresõitu reguleerivate õigusaktide kehtestamise õigus teede- ja sideministeeriumile. Sisulisi muudatusi kavatakse teha eri seadustega, sh. meresõiduohutuse seadusega, mille ministeerium peab valitsusele esitama 20. novembriks. Ent riigikogu liikmed Liia Hänni ja Eiki Nestor taotleavad lootside puudutavaid kontseptuaalseid muudatusi koodeksis enne selle valdkonna reguleerimist meresõiduohutuse seaduses.

Kalev Kuke ettekande kohaselt likvideerivad Liia Hänni ja Eiki Nestori muudatusettepanekud riikliku mere-lootsinduse. Ettekandest selgub nende muudatusettepanekute sisu: "Eiki Nestori ja Liia Hänni poolt välja pakutav kutseühingu idee oleks halvim, mida võiks üldse välja pakkuda. Esiteks tähendab see otsus korporatiivsusse põhimõtte sissetoomist Eesti riigi valitsemisse. Teiseks Teise maailmasõja eelses Eesti Vabariigis oli lootside kutseühinguasutus. Täna lootside loogika järgi peaks see olema mittetulundusühing. Selleks, et rääkida kutseühingust, tuleks sellele anda ka legaalne sisu. Kolmandaks, kutseühingu kui mittetulundusühingu vastutusväärtus on tegelikult null. Neljandaks, eriti huvitav on 17. parandusettepanekust

teada saada, et autorid kavandavad lahendust, kui lootside kulud jäävad riigi kanda, tulud aga niiolela erastatakse." Ühtlasi tuleks sel juhul riigieelarve tulude poolelt umbes 80 miljonit krooni maha kirjutada.

Küsimusi esitasid Liia Hänni ja Raivo Paavo, kes küsis lootside töövahekorra kohta. Vastusest ilmselt, et valitsusreformi kava kohaselt pole lootsid järgmisest aastast enam avalikud teenistujad. Eiki Nestor tegi ettepaneku võrrelda lootse iseseisvunud notaritega ja palus selgitada lootside korraldust Euroopa Liidus või naaberriikides. Ministri vastuse kohaselt "Soomes ja Rootsis on lootside riiklik. Hollandis on see suhteliselt korporatiivne, aga korporatiivne on see pärit 16. sajandist, kui Holland oli maailma juhtiv mereriik. Venemaal on see erakätes, Lätis riiklik."

Ülo Uluotsa sõnavõtust: "Ma olen oma elus paar korda sadamas sõites karile läinud, kuna lootsiteenistust ei olnud ja mul pole raha, et seda maksta. Küsimus on selles, et näiteks kui meil on mingi erasadam, kas praegune meresõidukoodeks lubab sellel sadamal luua oma lootsiteeninduse, kooskõlastades veeteede ametiga piirkonna, milles lootid tohib tegeleda ja et lootsi tasu sellisel juhul laekub sadamale." Vastuseks selgitas minister riigikogule sadama- ja riigilootsi vahet.

E. Nestori küsimus: "Ma väidan, et kogu soovimatus lootside seadusest midagi uut luua on seotud lootside seaduse ja kõige selle juures on

tegu magusa tüki rahaga. Kas mul on õigus?"

K. Kukki tuletat veel kord meelde 80 miljoni kroonist auku riigieelarves, mille arvel finantseeritakse mitte üksnes merendust, vaid ka paljusid muid asju. "Ma arvan, et päris õigus see pole, olen ka ise kohtunud lootside esindajatega ja sel teemal diskuteerinud ning väljendatud ka arvamust, et võime arutada selle üle, kas lootside seaduse ei võiks olla eraõiguslik."

Toomas Alatalu palus täpsustusi lootsi-, tuletorni- ja jäämurdetasu asjus.

Riigikogupoolse kaasettekanega esines põhiseaduskomisjoni esimees Tiit Käbin. Selgus, et "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" kavatakse asendada kõigepealt mereohutuse seaduse, meremeeste seaduse ja sadamaseadusega. Lootside kohta esialgu eraldi seadust pole vaja, lootside seaduse seaduse moodustaks ühe osa "Mereohutuse seaduse" eelnõust.

Kõneles L. Hänni: "Ka kõige kurjemas unenäos ei näinud ma ette seda olukorda, et mul tuleb reformierakonna ministriga piike murda sellepärast, et üks väike tükk riigivõimust saada uuesti erasektori kätte." Ta puudutas koodeksimuudatuste põhjusena valitsusreformi, "millest tulenevalt ka teede- ja sideministeerium pidi natukene oma ametialas hakkama ringi vaatama. Ja see ringivaatamine on minimealne, sest esitati "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" ainult sellised muuda-

Järg 2. lk.

ITF-i Euroopa parvlaevanduse-konverents Ateenas, 2.-3. oktoobrini 1995

Lõpp-protokoll: Euroopa parvlaeva-teeninduse poliitika

1. ITF on vastu mugavusliku- või paralleelregistrites registreeritud laevade kasutamisele Euroopa parvlaevanduses. Kus ei ole võimalik takistada nende laevade kasutamist, peab nende laevade kohta olema kasutusel ITF-i poolt aktsepteeritud kollektiivlepingud.

2. Paralleelregistritesse kantud parvlaevad peavad olema allutatud samadele nõudmistele, mis on esitatud riiklikes registrites olevatele laevadele selles piirkonnas.

3. Euroopa parvlaevaliikluses osalevate laevade meeskonnad, kaasa arvatud mitte-Euroopa laevadel, peavad olema tööle munsterdatud vastavalt Euroopas kasutatavatele tingimustele, mida kasutatakse kollektiivlepingutes kokkulepelt ITF-i vastava piirkonna esindajatega, alati vastavuses § 9 (allpool) ära toodud tingimustele.

4. Kindlustamiseks seda, et töid, mis traditsiooniliselt ja ajalooliselt on olnud dokkerite teha, ei tehtaks ära meremeeste poolt, on nõuded esitatud silmas pidades dokkerite tööhõive säilitamist ja

seega on osa sellest poliitikast.

5. Lisaks kollektiivlepingutes sisalduvatele tingimustele peavad Euroopa parvlaevaliikluses töötavatele meremeestele olema garanteeritud korralikud elutingimused, sotsiaalne kaits (kaasa arvatud sotsiaalkindlustus ja pensionid) ning puhkevõimalused.

6. Kõik asjassepuutuvad ITF-i esindajad peavad eesmärgiks seadma (püüdlema) arendada Euroopa raamlepingut kõigi Euroopa parvlaevaliikluses osalevate laevade tarvis.

7. Riiklikud nõudmised või nendega samaväärsed või kõrgemad, peavad kehtima ainult selliste parvlaevade meeskondadele, mis tegutsevad (kauplevad) ainult selle ühe Euroopa riigi sadamate vahel, vaatamata lipule või meeskonna rahvusele ja hoolimata sellest, kas laev veab kaupa või reisijaid või on laevapereta prahitud.

8. Euroopa riikide vahel töötavate laevade meeskondadel peavad olema töötingimused samad või soodsamad võrreldes nendega, mis on

vastavates riikides. Kui neis maades on töötingimuste nõuded oluliselt erinevad, tuleb kasutada ülimuslikke tingimusi, või kokkuleppel kinditada need tingimused. Kui vastastikust kokkulepet ei õnnestu saavutada, asub jõusse ITF-i tavaline arbitraaziprotseduur. Loomulikult nende parvlaevade suhtes, mis töötavad Euroopa riikide vahel. Munsterdamistingimused ei tohi Euroopa parvlaevadel jääda alla ITF-i raamlepingu omadele; neid korrigeeritakse aeg-ajalt.

9. Iga ITF-iga ühinenud, kes on saanud laevaomanikult volitused meeskonna kollektiivlepingule alla kirjutada Euroopa ühes riigis või riikides, peab kontakteeruma teiste asjassepuutuvate voli-nikega, ja nii kiiresti kui võimalik oma tingimused teatavaks tegema neile ja ITF-i sekretariaadile, eesmärgiga saada nende nõusolek esitatud ettepanekule allakirjutamise osas. Kui nende konsultatsioonide tulemusena ei saavutata vastastikust kokkulepet, tuleb kasutusse tavaline ITF-i arbitraaziprotseduur.

10. Kõik Euroopa liikluses tegutsevad parvlaevad peavad olema mehitud sel viisil, et oleks jälgitud maksimaalse ohutuse ja meeskonna kompetentsuse nõudeid vastavalt riiklikele nõuetele ja/või praktikale ning rahvusvahelistele eeskirjadele:

- a) meeskonna ühise töö-keele nõue vastavalt STCW konventsioonile ja ISM koodiksile;
- b) nõue omada piisava suurusega, hästi välja õpetatud, kvalifitseeritud ja motiveeritud meeskond;
- c) nõue omada vastutusvõimelise arvstatavat kalda-managementi vastavalt ISM koodiksile;
- d) kõikide meeskonnaliikmete väljaõpetamine esmates pääste- ja evakuatsiooniprotseduurides käitumiseks (mitte üksnes teki- ja masinameeskond, vaid kõik need, kes on seotud reisijate abistamisega hädaolukordades).

11. Kõik ITF-iga ühinenud peavad tegema pingutusi, et veenda oma riikide valitsusi järgima Euroopa ametiühingute pingutusi ühisrinde loomiseks Euroopa parvlaeva-

liikluses ja vahetama omavalhel igasugust informatsiooni.

12. Kõik asjassepuutuvad ITF-iga liitunud peavad laiendada oma koostööd riigisiselt ja rahvusvaheliselt, samuti kaasa tömbama kohalike ametiühingorganisatsioonide. Erilise tähtsusega on dokkerite ja meremeeste koostöö ITF-i strateegiliste plaanide realiseerimisel.

13. Infovahetust asjastu- vitatud ametiühingute vahel tuleb täiustada, s.h. luuakse ITF-i andmebaas, millesse sisestatakse järgmised andmed:

- parvlaevade nimed;
- lipuriik;
- kollektiivlepingute olemasolu;
- laevade liikumine (transfors);
- laevatüüp, riiklik seadusandlus;
- omanike andmed ja nende muutused;
- muu info, näiteks info suhete kohta ametiühingutega jms.;
- parvlaevad, mille meeskond teeb ära dokkerite tööd;
- meeskonna komplekteerimine ja rahvus.

Tõlkinud Reet Naber

Kui ei küsitud, ei saanud ka vastata

Kuidas hindate eelmises "Meremees" küsitletud "Transestonia"-lugu. Veetransporditöötajate Ametiühingute Föderatsiooni meresekttsiooni sekretär TARMO MULTANEN:

Me saime juba esimese faksi mitte Rootsi, vaid selle koopial Eesti Meremeeste Sõltumatult Ametiühingult. Hämmastas selle terav toon: peate viivitamatult homme Helsingis läbirääkimistele olema. Hakkasin uurima, mis laevaga tegu. Selgus, et sõidab Eesti lipu all, kollektiivleping on sõlmitud Eesti Meremeeste Ametiühinguga, selle järgi makstakse ka palka. Niisiis ei saanud ma aru, milles on probleem. Et meie ametiühing faksi ei saanud, ei saanud me ka vastust.

Seejärel sõitsin lähetusse Genfi. Seal oli eravestluses asjast juttu Henrik Lagerbergi ja Erkki Ukkoasega Soome Meremeeste Unioonis. Küsisin neilt, kuid nad polnud kogu loost kuulnudki, arvasid, et see on olnud Per-Erik Nelini eralõbu. Hiljem selgitasid nad Põhjamaade kokkulepet, kuid unustasid, et

"Transestonia" pole parvlaev, vaid ro-ro-tüüpi ning et see ei sõida üksnes Põhjamaade vahel, vaid Põhjamaade ja Eesti vahel.

Leian, et Rootsi ja Soome sadamates ei tohiks olla õigust pidada kinni meie rahvusliku all sõitvat laeva. Sellel laeval on kõik korras: on riigilipp, on kollektiivleping, mille järgi makstakse palka. Kaldun arvama, et pole võimalatu oletada siinjuures isegi laevaomanike lobby-tööd ametiühinguis. Nende kõrgeandud huvi meie tulusate liinide vastu on kogu aeg tun- da olnud, kuigi veel mitte sedavõrd teravas vormis kallaletunge.

Et me ühtki dokumenti ametlikult kuskilt ei saanud, kuigi nägin, et ka meie ametiühing oli adressaatide nimelkirjas, siis me ka ei vastanud Rootsi ametiühingule.

Kas Teie teadsite, mis on faksides selgitamata jäänud Ateena-poliitika?

Olen leidnud ITF-i dokumentidest varemgi viiteid Ateena- ja Põhjamaade-lepinguile, dokumente endid pole seni näinud.

Mida tegite Genfis?

Genfis toimus Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni ILO 84. (merendusala) istungjärk, millel arutati osa merendusala konventsioonide ja soovituste muutmist. Eesti on ühinenud 9. konventsiooniga. Need konventsioonid ja soovitused võeti vastu uuendatult ja uue nime all ning nüüd oodatakse, millal maailma riigid nendega ühinevad.

Eestist oli kohal kolmepoolne delegatsioon, nagu nõutu. Valitsust esindasid Heino Jaakula veeteede ametist ja Eesti alaline esindaja Genfis Priit Pallum, töödandjaid Aime-Kersti Kelder Eesti Merelaevandusest ning töövõt- jaid mina.

Endisest NL-ist olid kohal vaid Venemaa, Ukraina ja Eesti, kes sellega tunnistasid oma soovi mereriikide hulka kuuluda. Lätit ega Leedut polnud.

Kuhu suundub töajupoliitika?

Rahvusvaheline Tööorganisaatsioon pole ametiühing, kuigi aktiivne oli Genfis ka ITF-i esindus - David Cocroft ja Mark Dickinson. Mida kaugemale me jõuame, seda

enam ühinevad töövõtjate ja töödandjate huvid. Et ei tohi lasta mõnda meresid ekslema laevu, mis ei vasta igasuguste nõuetele - on olnud nii palju laevahukke ja kaotatud inimesi. Industrialiseerumise käigus on meeskondi äärmiseni minimaliseeritud. Tööandjad ja töövõtjad jõuavad järeldusele, et tuleb ühiselt välja töötada standardid, mis vastaksid kujunenud olukorrale.

ILO poliitikat üritatakse teha võimalikult paindlikuks, et sellega ühineks võimalikult palju riike, mitte üksnes heaaluriigid. Oli tore, et me, eestlased, Genfis kohal olime ja ennast tutvustasime. 1994. aastal toimus ettevalmistav konverents, aga viimast konverentsi materjale joudsime meie kätte liiga hilja, vaid 20 päeva varem. Tõsiseks ettevalmistuseks jõi aega väheks. Olime aktiivse osavõtja rollis, aga muudatustetepankuid ei teinud.

Vastu võeti 9. konventsioon koos soovitustega "Meremeeste tööle värbamisest", 109. konventsioon "Meremeeste töö- aja kestusest ja meeskonna

komplekteerimisest", 1976.a. kinnitatud 147. konventsiooni juurde kuuluv protokoll miinimumnormatiividest kaubalaevastikus ja soovitus nr. 28 meremeeste töö- ja olmetingimuste inspekteerimisest.

109. konventsioonis on kirjas tööaja pikkus, miinimummeeskond ja selle juurde kuulub resolutsioon miinimumpalga kohta. Palganumber on olnud aktuaalne juba kaks aastat. 8-tunnilise hariliku tööpäevaga peab 1 klassi madrus saama kätte 385\$ kuus, ületunnitöö (koefitsiendiga 1,25) tasustatakse eraldi. Järgmisest aastast alates hakatakse seda summat tõstma, esialgu 50\$ võrra, seega tuleb miinimumpalgaks 435\$. Nüüd on küsimus selles, kas riigid selle konventsiooniga ühinevad või ei.

Seoses Eesti mereteenituse seadusega on ametiühingute selge seisukoht, mis seadusloomekomisjonile edastati: kui tahame, et see seadus jääks aastateks ja seda aktsepteeritaks, tuleb kõik need konventsioonid ja soovitused arvesse võtta.

Madli Vitismann

Näiteid kodumaise laevanduse toetamisest välisriikides

Suurbritannia valitsus on rakendanud meetmeid kodumaise laevanduse toetamiseks. Tähelepanuväärne on Home shipbuilding credit guarantee scheme. Selle alusel on valitsus garandiks komertspankadest võetavatele laenule, mida laevaomanik vajab laeva tellimiseks kodumaisest laevatehasest. Seejuures kompensab riik selle osa laenuintressist, mis ületab 7,5%.

1992. a. märtsi seisuga oli garanteeritud selliseid laene 898 miljoni naela (1,3 miljar-

di dollari) mahus ja välja makstud intressikompensatsioon 20,9 miljoni naela (30,9 miljoni dollari).

Saksamaa Liitvabariigi valitsus on kulutanud endise Ida-Saksamaa laevatehaste moderniseerimiseks 1,4 miljardit DEM maksumaksjate raha. Kuna sakslase töö on kallis, korvab valitsus laeva tehasehinna ja maailmahinna vahe, mis moodustab ca 23%. Mitmesugused subsidiumid laevaomanikele moodustasid 1995. a. 100 miljoni DEM. Arutamisel on tulu-

maksude kaotamine nii meremeestele kui ka laevaomanikele, et tõsta laevade konkurentsivõimet.

Hollandis vähendati meremeeste tulumaksu 35% võrra, millega ühtlasi toetati laevaomanikke, sest meeskondade reaalpalka suurendamine ei teostunud laevade operatsioonikulude arvel. Hollandi laevaehitustööstus saab aastas 33 miljoni dollari subsidiume.

Prantsusmaal võeti 1990. a. vastu kaubalaevastiku arendamise 5 aasta plaan.

Laevade üleviimine odavate lippude alla peatus. 1992.-1993. a. andis valitsus laevandusse soodsaid krediite 200 miljoni franki (29 miljoni eküüd).

USA-s on võetud suund oma laevaehitustööstuse taaselustamiseks. Selleks eraldati 28 miljoni dollarit teaduslikeks uurimistöödeks, 500 miljoni dollarit tehaste tehnoloogiliseks ümberseadmestamiseks, 1 miljard dollarit eksportlaevaehituse garanteerimiseks. Oma laevaomanikud saavad soodusaene.

Soome valitsus korvab laevaomanikele väikelaeve (kuni 4000 dwt) ostul võetud laenu intressi, mis ületab 4%, sest nendel baseerub väliskaubanduse väikesadamatest (mida riigi kulul ka süvendatakse). Laenuintresside korvamiseks kulutatakse aastas ca 60 miljoni marka maksumaksjate raha. Välissõidu laevade konkurentsivõime tõstmiseks maksti 1995. a. riiklike abirahasid laevaomanikele 92 miljoni marka.

Bruno Pao on mu kauaaegne hea (et mitte öelda vana hea) kolleeg meremuuseumist, mereskultuuri andunud (et mitte öelda fanaatiline) populariseerija. Kui saarlaste tore ettevõtmine, merelaulude festival "Vesikaare tuul" oli õnnelikult ära tehtud, istusime ja arutasime niisama mereasju. On ta ju Saaremaa Mereskultuuri Seltsi esimees.

Merekultuuriselt ongi selleks, et Saaremaal rahva hulgas, kes on nõukogude ajal tegelnud põllutööga, kolhoosifootimisega, kus künti, külvati, väetati, kasvatati sigu ja lüpsiti lehmi, seda mereasja natuke tutvustada. Saaremaa on hea põld, kus seda mereskultuuri saab harida. Neil on kaks korda kuus kogunenised ja suviti väljasõidud.

Rannakülade teke

Tegelikult oli juba möödunud sajandi algusest mõisajaotuses olemas *landgebiet* ja *strandgebiet*. *Strandgebieti* kuulusid need külad, mis olid rannast kuni 7-10 km eemal, aga mis oli seespool, see oli *landgebiet*. Aga kui meil tekkisid suurpered ja rahvast tuli rohkem, siis need ilma maata lapsed, kellele anti popsikohti ühiskarjamaadele, rohkem ranna poole maadele, need hakkasid kaluriteks. Nendel oli kartulimaa seal rannas ja nii tekkisid need kalurihütid ja -onnid ja väikesed majakesed sinna randadesse ja niimoodi ongi tekkinud see mereäärne küla. Jälgida, kuidas küla on läinud päris mere äärde välja ja kuidas maa tõuseb, meri taganeb ja uued rannamoodustised tekivad, on huvitav. Tore on elada niisugusel maal või saarel, kus veel 7000-8000 aastat peale suure jääkilbi kadumist, mil maa oli jää raskuse alla tugevasti surrutud, toimub tasakesi kompensatsioonitõus 2,5-3 mm aastas. Kuskil Pärnu-Türi joonel, sealpool enam ei tõuse, aga Tallinna pool, Saaremaal ja Hiiumaal tõuseb. Nii tekivad uued rannamoodustised, rahud ja laud. Ja kasvavad kokku nagu Noarootsi saar. 300 aasta pärast on Saaremaa ja Muhu üks saar, sest väinas jääb vett kogu aeg vähemaks, saared kerkivad. 3400 aasta pärast on Mandri-Eesti ja Saare-Muhumaa üks.

Ja paadikultuurist

Praegu on meil Saaremaal kolm korda rohkem autosid kui enne sõda terves Eestis oli, ja kolm korda vähem paate, kui meil oli. Paat on olnud mereskultuuri täiskandja, mis on koondanud kogu meretehnika ja selle arengu, mee omadused ja tuuled, kõik, mis elu on välja vorminud aastasadade jooksul. See on tore, kui me rääkisime Saaremaa laevaehitajatest, neid küll enam ei ole. Aga on veel madruseid, kes on nende laevades sõitnud, nagu oli Gottfried Tamm, kes rääkis meile nendest purjelaeva-aegadest ja meil oli ilus õhtu. Mäletad, kui vanasti veel Konga rääkis, kui sa olid purjelaevast ja kui ei ole seal masinat sees, siis see laev naksub, kõik üleni väänleb, mast kõik nagiseb ja naksub tuule surve all ja siis kui torm on, siis kuuled veel eriti, kuidas kõik kaared ja sidemed mängivad. Ja vanasti, päris muistsel ajal, kui kõik laeva naaglid tehti veel puust, siis võis see nagin eriti tore olla.

Ja siis on mulle rääkinud üks vana meremees, kes oli Vilsandil Teäri juures sulaseks, et tal oli üks vana puust paat ja sellega veeti heina, mida laidude pealt tehti, see

Bruno Pao mereskultuurist

oli nagu viikingilaev, otstest terav ja kõrge ning keskelt lai ja koorm pandi peale ja see paat tõesti väändus, ja seda niimoodi, et need täavid, need kaared sealt keskeltelje suhtes mingi nurga alt väändusid, ta oli nii painduv tehtud. Ja tavaliselt alguses hirm, et see laguneb koost ära. Seda ei saa enam eriti muuta. Seda ei saa kandiliseks teha, siis ta ei libise enam. Samal ajal on reisi-laevad nagu kalossikarbid, aga kui sa vaatad, on ta põhi ja korpus ikka nende vanade paadiomadustega: terav ahter ja esitääv.

line sertifikaat), käivad komisjoni eest läbi ja võivad minna ükskõik missugusele laevale madruseks ja nad on ikkagi keskharidusega meremehed. Maailma merenduses on hinnatud madrus, kellel on keskharidus, silmaring lahti, oskab keelt, nii ta läheb edasi ja teenib.

Meremehel on see omadus, et kui ta läheb laeva peale, ta saadab raha koju, sest kodu ta laeva viia ei saa. Ta lapsed

tuuris, kui inimene läks suitsutarest kirikusse, kus ta oli jumalale lähedal, oli tohutu mõõtude vahe. See jälle on omamoodi jumala juurde jõudmine. Madruseruhvi ja kaptenikajuti vahe on nii suur, et inimesel pidi tekkima unistus edasi jõuda, see ongi see jumal taevast, kapten laevas.

Seda vahet nüüd tänapäeval pole. Sellepärast, et tänapäeva laevad on kõik nii mu-

→ Bruno Pao



→ Tulevad mandrile ja võtavad tükikese oma rannakultuurist kaasa.



Varsti ei hakkagi Saaremaa enam tootma laeva-, vaid autojuhte. Praegugi juba kasvatab Saaremaa rannakülad olid omal ajal inimeste tootjad: seal olid suured pered, maad vähe, tööd kõigile ei jätkunud. Aga lapsepõlves olid kõik seal, kasvasid hea adruka väetatud rihvasel põllul, heade magusate mineraalaineterikaste kartulite ja tervisliku kala najal tugevaks; jooksid rannas, õppisid paadis juba 4-5 aastastel ära tasakaalu, merega suhtlesid, varbad vees, ning meretuultega ja tormidega olid nad kõikidega tuttavad. Erisugused inimesed, aga rannaküla rahva üks hoiakuid on ju see, et kui võõras tuleb, on tal mingi häda või ta tuleb, et õemaja saada, talle tuleb anda abi. See pole paljalt külalislahkus. Mereõnnetuses olnud inimestele tuldi alati appi ja kõiki hoiti. Võibolla viib see tagasi sinna kaugele aega, kui rannakohtadel olid kauplemiskohad ja kaupmeestele tagati õigus kaubelda ning rändmüügid said turva. Ja see on ka praegu Saaremaa rahvasse sügavalt juurdunud.

Nüüd hakkab see asi muutuma, aga need lapsed, kes on kord selles vaimus kasvanud, on sellepärast head suhtlejad ja neid läks maailma laiali. Need on (olid) need töökad saarlased, kes alguses olid majateenijad igal pool, nii Peterburis kui ka Kilevis, puutöömehed, laevaehitajad, kes oskasid igasuguseid asju teha. Sõda ja kolhoosiaeg tühendasid rannakülasid. Nüüd on tänu Orissaare keskkooli merelastele kõik huvitatud mereasjandusest. Nad saavad Orissaare koolis sertifikaadi kätte, (seal on ka rahvusvahe-

kasuvad kuskil Eesti linnas või siin, Saaremaal. Kui tal leping lõpeb, tuleb koju ja vaatab, mis uut on. Mida ette võtta. Ja kui ta ka mandrile läheb, võtab tihtipeale oma merehinge kosutuseks raausked sellest tavapärasest kasvõi mandrile kaasa ning rikastab oma uut ümbrust.

Jumal taevast?

See suvi käisime Soomes, sõprusühingu juures Uusikaupunkis, Uusikaupunki rahu 275. aastapäeval, 27 inimese ja bussiga. Ühel päeval käisime ka Turku meremuuseumis ja Aura jõe kaldal vaatama kõiki neid ajaloolisi laevu, mis seal on. Möödunud sajandil ehitatud "Sigynil" on vapustav, et talle on nii targalt tehtud see dokk, kus laev pole mitte päriselt veeliniini, vaid osaliselt vees: kerge ehitus, mis on täpselt välja arvestatud kandma kogu korpus. Mastid on kõik korrast ja lastiruumis on ekspositsioon purjelaevanduse ajast.

Vapustavad on need ruhvud ja koid: kui lühikesed ja kitsad on koid, kui algeline on ruhvi sisustus. Ja kõik need esemed ja toiduriistad, mis siis olid — see tuleb meelde süngel aega. Madruse elu, ega see kerge olnud. See oli ikka nii tugev töö ja põhiliselt oli kogu su elu pühendatud laevatööle. Korraks sinna koosse pikali visata ja rohkem mitte midagi. Ja samal ajal kui lähed kaptenikajutisse, siis vaatad seda kaptenikajuti mugavust, sohvat ja erilist lampi ja kapteni toiduriistu, kuidas need on. See ongi see kultuur, see on nagu arhitek-

gavad ja madrustel ja kõigil on väga mugav olla. Hästi elavad, kõigil on varsti arvutid oma kajutites, televiisorid ja magnetofonid. Mugavate meremeestega on kriisisituatsioonid sant olla. Nii nagu reisilennuki piloodil pole kunagi langevarju seljas, samamoodi on laeva roolikamber, kus päästevesti pole kusagil näha. See tekitab tunde, et ohtu ei ole olemas.

Merekultuuri mõte ongi see, et kasvatada inimest, aukartust mere ees, siis ta hakkab suhtuma meresse natuke teistmoodi ja mõtlema selle üle. Kui tal seda aukartust pole, siis ta tormab mõtlematult sinna, nagu noored mehed, kes saavad palju raha kuskilt ja ostavad omale auto ning naudivad vaid seda autosõitu. Ja kuna pole aukartust, siis hukkub nii palju noori mehi.

Rannalaevastikust

Autokultuur ongi nüüd asendanud paatide ümberkäimise ja laevadega kaubatoomise. Meil ei ole rannalaevastikku, seda pole meil arendatud, kuna see suur rahvusvaheline laevandus on see, mis toob raha sisse. Omal ajal, Nõukogude Liidu aegadel, toodi dumpinghindadega kaubeldes raha sisse, see oli valuuta ja selle saamine nimel pingutati. Ja nii see on jäänud, seal on sissetöötatud liinid ja vanad olivad ees, kes seda asja ajavad ja läheb, aga rannasõidulaevu ja meresõidu korraldamist saartele, sellele ei mõtle keegi.

Oeldakse, et rannasõit pole perspektiivne, see strateegilistesse plaanidesse ei mahu,

sest ei anna suurt tulu. Aga riik on nii tugev kui tema kõige nõrgem vald ja mereliselt on ta nii tugev, kui on tema saared. Meresaartel ei ole praegu mereelu, see vaibub ära. Riik tahab ära müüa oma sadamad ja parvlaevad eraettevõtjatele. Riik annaks ära sadamad, jäälohkujad, kõik oma käest, et kui neid pole, siis pole probleeme ja ei pea vaeva nägema. Ministriumil pole vaja midagi valituse istungil ette kanda.

Soomes on suured jäälohkujad, seisavad seal Katajanokkas, talvel lähevad uuesti käiku. Neil ei jää midagi muud üle, riik peab jäälohkujaid üleval pidama. Meil ei olegi oleti oma kaup, mis välja läheks, vaid on põhiliselt transiitkaup. Saaremaalt viiakse välja mõnikümme tuhat tonni turvast ja puitu.

Kunagi oli Roomassaare sadama käive 100 000 tonni. Siis toodi Tallinnast ehitusmaterjali. Kumo-tüüpi laevad pääsesid siia sisse, aga nüüd meil enam selliseid laevu pole. Roomassaare on kodu-sadamaks laevale nimega "Helje" ja Roomassaare sadama järgi on nüüd ka kõik praamid. Oled sa tähele pannud? Ei ole?! Vaata-vaata. Saaremaa Laevakompanii laevad on registreeritud Roomassaare sadama järgi. Tea, kas siis riigi toetusrahasid saab seal mingimoodi kasutada, on ju ka sadamas inimesed tööl, neid pole ju vähendatud.

Sealne purjepaatide külalissadam, see tühi ei too ju sisse niipalju kui arvati. Oli suur lootus, et ehitame meie rannad niimoodi külalissadamaid täis, aga meie hooaeg on niivõrd lühike, ainult paar kuud, need ei too ju midagi sisse. Kõigepealt tuleb teha korralikult tööd, et kui välismaalane tuleb, siis oleks talle niisugune teenindus pakkuda, mis näitaks temasse inimlikku suhtumist, ja teda tuleb nagu pilpa peal hoia.

Näiteks selleks, et Soome turistide Saaremaal hästi teenindada (enamik neist on pensionärid, paljud vaevalt liiguvad, käivad kepiga-keppidega jne.; aga nendel on raha ja nemad teevad nüüd oma sõidud) tuleb ette näha iga 25-30 km tagant korralikud puhtad tualetid. Nende põis lihtsalt ei pea. See on nagu vanasti, kui 25 versta tagant oli postijaam, kus hobuseid vahetati. Nii me läksime mereskultuurist kaugemale.

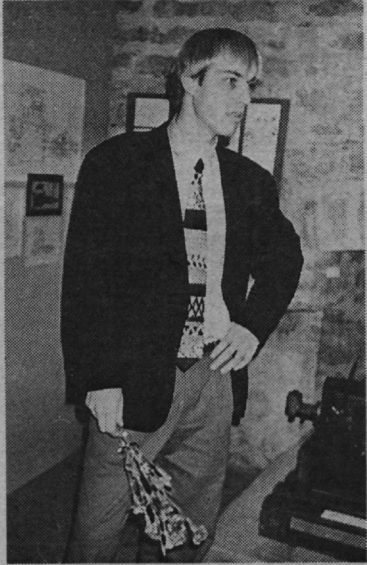
Ilust me ümber

Meie mereskultuur ja seltsitegevus on mõeldud seotud olema iluga me ümber. Me tegime merelaulude festivali, et meid oleks näha ja kuulda. Ja merelaulud on niisugused asjad, mis inimestele meeldivad. Albert Uustulandi laulud on need, mida inimesed ikka laulavad, kui nad kokku tulevad, lihtsad asjad lähevad südamesse. Nagu eile, kui see noor poiss Priit Pruul laulis seal Alendri laulu "Sõbra käest", näitas, et seda on väga vaja. Ta on noor poiss, aga näe, nii lihtsate vahenditega jõudis selle tuumani. Sellele Alendri saatusele, et ta seda ette nägi. Inimene on muidu tuim ja saatuse sõrm peab teda vahel raputama, et ta sellest tuimusest ärkaks, mitte ei vajuks paari-kolmekümneselt ära. Igaühel on oma elus oma missioon ja meie mereskultuuri seltsi missioon on see, et me tahaksime mereasjanduse heaks midagi ära teha.

Kuulas Reet Naber

Meremuuseumis avati 6. novembril järjekordne näitus. Raua ilu tutvustas **Tiit Einberg**:

"Meil on näituseavamisi 5-6 korda aastas, aga see on sõna otses mõttes kõige ka-



"Meremees" sattus Pikal tänaval asuvasse õlleasutusse "Tehas 43" ansambli "Venaskond" uue kasseti esitlusele sellepärast, et kutsuti.



Tõnu Trubetsky

Lausa merelaule kassetil ei ole, aga Tõnu Trubetsky on perekonnas meremehi ning mõnikord on ta juhtunud koguni merelehte lugema. Tuukriks on ta ka õppinud. Ja mereröövliid on talle alati meeldinud. "Trubetsky-nimeline meremees, kes nõukogude aja lõpul Prantsusmaal ära kargas? See mu poolvend, elas Prantsusmaal aasta või paar."

Madrusesärk oli üks popi-

Tundmatud masinad

lukam näitus. Juhuslikult oleme ajastamisega sattunud kümnese - täna 10 aastat tagasi leidsimegi esimese paadimootori.

Ega siin väga vanu asju ole, sest Eestisse jõudsid need mootorid pisut hiljem, arvatavasti käesoleva sajandi algul. Täpselt see teada polegi, aga vist aastail 1904-1905. Nii hästi-halvasti kui salme, oleme püüdnud näidata seda, mida on õnnestunud kätte saada, mis kuskil veel vedelnud on.

Näituse ülesehituses mingit süsteemi pole. Oleme kronoloogiliselt ritta pannud mootorid, mida on Eestis kasutatud - need on ju Eestist kokku korjatud. Õnneks salme võimalikult suure rõhuga näidata Eesti kodumaise tööstuse osa. Sõjaeelne Eesti mootoritööstus on kõneväärt

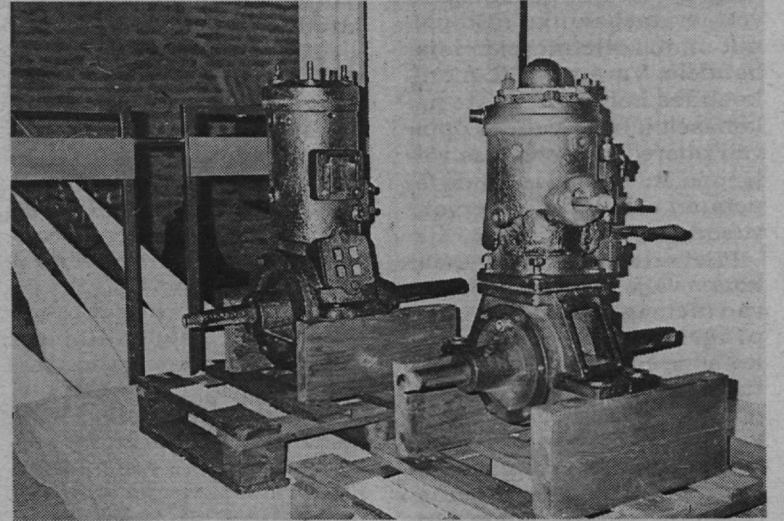
nähtus. Neid tehaseid oli siin ikka - ma ei liialda, kui ütlen - mitukümmend. Võib-olla tehaseks ei saagi kõiki nimetada, aga vähemtuntud asju, mida ka rariteetideks võib pidada, on näitusel küll.

Niipalju on juurde kirjutatud, kuipalju on õnnestunud välja uurida. Kui leidub paremini teadajaid, eks kirjutavad sildile juurde. Eesti oludes on haruldane päramootor, mis ei ole küll Eestis tehtud, aga Vene sõjaväemootoreid võis siin näppude peal üles lugeda. See on, võiks öelda, töökorras.

Kaks masinat on 90% töökorras, seesama päramootor ja üks Seileri oma. Proovida pole saanud, sest ega tanklates enam petrooli müüda. Poest pudeliga lambiõli osta on kallid lõbu - olen näinud

poolelitrist pudelit, mis maksis umbes kakskümmend krooni."

Väljapandu peaks huvi pakkuma nii mehaanika-, paadi- kui ka ajaloo huviliste-



le. Ja kui sildil on alates valmistajatehasest ja valmistusaastast üksnes küsimärgid või ainus tutvustus on "1920-ndad", siis peaks paremini teadajaid paeluma võimalus muuseumi täpsustustega aidata.

Madli Vitismann

Sinitriibulise uus rakendus

maid riietusesemeid nende seljas, kes tundsid 6. novembril "Tehases" huvi uue kasseti vastu. Aga riietuses oli ka nahka ja metalli.

Metallet kõla oluiks muusikaski, aga esitlusele muusikat ei mängitud. Seal pakuti vaatamiseks tervet kitsukest poodiumi täitvat "Harley-Davidsoni", mille selga mahtusid ansambli kohalviibivad liikmed efektselt fotograafidele poseerima. Kassetti võis igaüks ise kodus kuulata.

Paraku polnud esinejaid näha hilisõhtusel kontserdilgi, sest niipea, kui "Venaskond" kaks tundi publikut soojendanud ansambli "The Tuberculoited" asemel lavale astus, hüppasid lähemale pääsenud hetkega toolidele laudadele ning selle müüri tagant jäi ülejäänul vaid ära arvata, kes parasjagu lauldamaängida võiks. See osa publikust, kes soovis ühissõidukeiga koju pääseda, marssis "Kodulinn Tallinna" saatel välja.

Kuid tõelised fännid jäid paigale. Niihästi tudengiohtu neiud, kes kõigi laulude sõnu paistsid peast teadvat, kui ka nahka-metalli riietunud, kuid vanaks jäänud ja kõhukaks muutunud punkarid.

"Eesti Harley-Davidsoni Klubi" märgiga kassetil "Mina ja George" tähistab mina ilm-

selt Tõnu Trubetskyt. Või laiemalt võttes ehk toda *Mina*, kes 19. sajandi anarismi teoreetikul Max Stirneril, kellest ka üks laul, ühiskonna institutsioonidele vastandudes kohustusist vaba indiviidi märgib? Mustas nahkjopis, punasetriibulises särkis, punaste kingade ja triibuliste sokkidega solist esitab oma ja teiste ansambli liikmete laule, mille peamine ühisjoon on nõudlik tekst. Heiti Talviku (avalaul "Kui mustavad udud"), Hando Runneli, *pungiemä Merca* ja paljusid Arvi Siia, samuti Tõnu Trubetsky enda luuletusi ongi kergem tabada kasseti omapead kuulates. Tekst on muusi-

kasse justkui varjule pandud, nii et see, keda ei huvita, võib mõttest ka hoopis ilma jääda. Aga kui hoolega kuulata, toetab huvitav, natuke groteskne muusika teksti mõjulepääsu. Sedalaadi muusikas tavatud pillid viiul (Camille Camille) ja tšello (Marina Peleševa) äratavad lisahuvi. Instrumentaalosa ongi parem kui vokaal.

Andrus Lomp laulab kriipivaid laule: paroodiat "Selle laulu mina ise luuletasin", eneseirooniat "Lomp on loll" ja "Emigrant". Ent ta tekstis esitus jääb Trubetsky päris perfektse diktsiooni ja pealtnäha kiretu, otsekui nullstiilis teksti andmise varju.



Arutavad pildistamiseks sobivat poosi.

"Tehases" paistis, et "Venaskonna" austaja pole enam seitseteistkümnene (novembriohtu meeleolu "Seitsmeteistaastased" - "Me tuleme ühiselamust. Sajab ..."), pigem kahekümneseitsmene. Selline, kes oskab hinnata ka meloodia näilise lihtsuse taga peituvat sõnumi tõsidust ("Kroonlinnas", "Max Stirner") ja tunda, et need laulud, milles juttu naistest, nt. "Mul oli üks plika", on muusikaliseltki pehmemad ja soojemad.

Madrusesärgilgi on oma roll. Et tegu on keskmise meremehe eas muusikutega, võib arvata, et selline muusika võiks pakkuda huvi eriti neile, kes on tüdinud laevaansamblike kõigilemeeldimisest. Igatahes on kogu kasseti meeleolu näilisest rütmikusest ja reipusest hoolimata nukravõitu, koduigatsust see vaevalt leevendab. Intellektuaalset pinget pakub aga küll. Neil meestel on oma asi ajada, ja nii kohatu kui see ka tundub, on nad sisimas vist tõsised moralistid!

Kuigi viiekümneaastasi punkareid on meil siin praegu veel raske kujutleda ("Seitsmeteistaastased" "Nad kardavad, et me neid lööme. Me tunneme end löödüna"), võib sel muusikal ka siis kuulajaid leiduda, kui tänased kuulajad viiekümnesteks saavad.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Vanemehaanik jutustab II

Eestit tuntakse

Mait Põllu:

Hongkongi lendasime vist Frankfurdist, pikk ja väsitav lend oli. Maandumine oli vahva: lennuk teeb 90-kraadise pöörde enne maandumisrajale laskumist, kusjuures see toimub 30-40-korruseliste majade katuste kõrgusel. Vaatad akendest sisse, mida rahvas kodus ka teeb. See on üks ohtlikumaid lennuvälju maailmas. Nüüd on sinna küll ka uus ehitatud, mis praegu vist juba töötab.

Hongkong ise on pungil, tuubil täis linn inimesi ja autosid. Meie siin nuriseme, et liiklus on tihe... Hongkon-

gis polegi tänavatel muud kui üks liiklus.

Ei olnud seal märgata mingit viimsepaevameeleolu seoses Hiina alla minekuga. Üks lõputu bisnis käib. Suuremad ohjad on kõik juba hiinlaste käes. Ühe norralasega rääkis - ei tema muretse. Hongkong on Hongkong, ja jääb selleks edasi.

Ma sõitsin Hongkong-Taivani liinil, vedasime konteinereid. Iga kord vormistati laev sisse - välja, käis päris tihe kontroll. Olin just kapteni kajutis, kui üks immigratsiooniametnik keerutas parajasti mu passi käes ja arutas,

et Estonia, mis riik see küll on? Aga siis lõi järsku käega otsa ette: tean küll, see on see maa, kus on need *lutikaskandaalid!* Tore on olla, kui su kodumaad ikka igal pool teatakse. Meeldiv! Mõni päev hiljem lugesin ka ise nende ingliskeelsest "South China Morning Postist" suhteliselt pikka artiklit Eesti kohta, kuidas seal need *lutikaskandaalid* on.

Ma polegi suurt rohkem kuulnud oma riiki ta uhkete saavutuste poolest teatavat. Ah jaa, hiljem Kreekas teati Eestit ka: tunti Sokku ja Kuusmanni.

"Hoia Eesti merd!"

on vabariiklik ühendus, mis loodi 1993. aastal. Seda juhivad presidentina Arnold Rüütel, asepresident on Rolf Karrento ja vastutav sekretär Peeter Leola. Ühendusel on kaks peamist eesmärki: Eestit ümbritseva mere, saarte, siseveekogude ja kallaste puhuse hoidmine ning selleks soodustingimuste loomine ja Euroopa *sinilipu* liikumise koordineerimine Eestis.

Sinilipp tähistab puhtaid, keskkonnasõbralikke sadamaid, ja tänavu lehvis see juba kuues Eesti väikesadamad.

Kõike seda ja muud olulist ühenduse kohta saab teada selle valitsusvälise organisatsiooni äsjajilmunud infolehest. Esialgu lubatakse seda

välja anda kaks korda aastas, kevadel ja sügisel.

Eelmisel aastal ilmus ühenduse ettepanekul postmark "Hoia Eesti merd", mille kujundas Herald Eelma. Margil on merikotkas mere taustal - see on fragment ühenduse logost. Postmark maksab 2 krooni pluss juurde maks 25 senti. See viimane laebub ühenduse arvele.

Ühendus teeb asutustele ja organisatsioonidele ettepaneku osta seda marki oma kirjavahetuse ja jõulutervituste tarbeks. Enamik üksikisikuid ei taha või ei või endale niisugust lisakulu lubada, firmad aga, arvestades ühenduse eesmärki, võiksid seda teha.

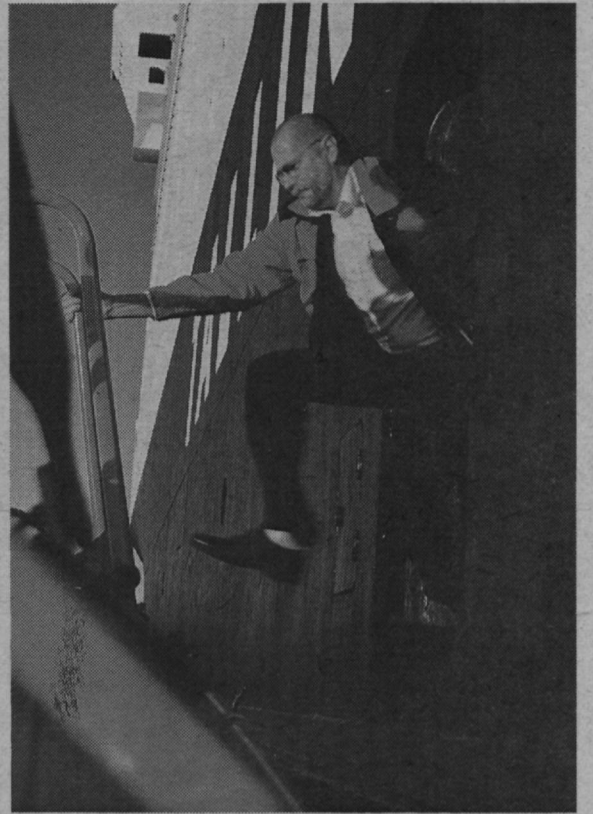
Mari Vamba

Suvi 1996

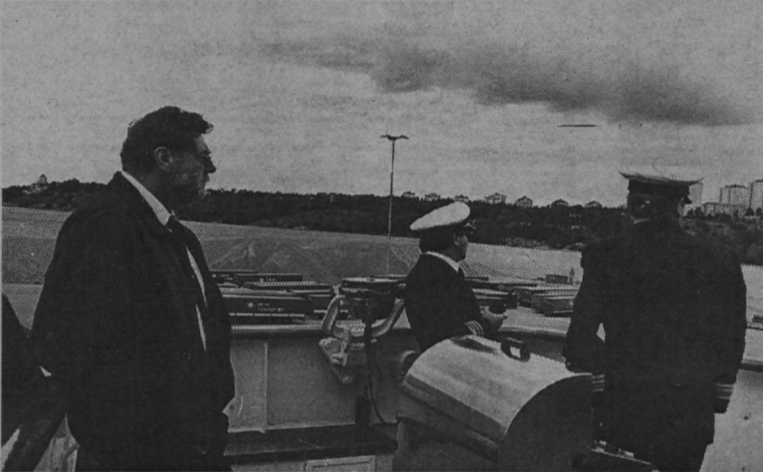
Hea, kui selle eest raha makstakse

"Tule minuga täna lootsima", kutsus Dorje ühel suvisel laupäevahommikul. Juhuse tahtel oli esialgu lubatud õine tanklaev asendunud pärastlõunase ristluslaevaga. Sadamasse saabusid Stockholmi saarestikus lähedikkude elavad Jorma ja Dorje sama taksoga. Tuli oodata, kuni taksojuhi piskompuuter trükkis meresõiduametile esitamiseks välja üksikasjaliku arve. Seejärel suundus Jorma "Mare Balticumile", Dorje assistendiga Kreeka "Star Orpheyle".

"Norwegian Cruise Line'ile" kuuluva laeva nina oli lõmmis, lausa kortsus, kuid ilusti valgeks värvitud ja 7. tekilt roolikambrist oli näha, et peale on keevitatud sile plaat. Kreeklasest kapten rääkis, et seda oli teinud Aafrika ranniku laine: laev olnud sadamast väljumas ja hüpelnud lainetel, kuni üks neist kereterasest tugevamaks osutus. "Sama efekt kui "Estonial", arvas Dorje.



Äraminek: filipiinlasest madrus rullis Dorje järel kokku lootsitrepi, Jorma saabus «Mare Balticumilt» aga efektse hüppega.



Dorje Hellgren jälgib, kuidas kreeklasest kapten ja norralasest staffkapten sadamast välja sõidavad.



Lootsi esimene küsimus oli voltis laevanina disaini kohta.



Üks paljudest saarekestest —ilus, aga ohtlik. Lootsil on neist kõigist midagi jutustada.



Vahujuga näitab, et Rootsi lootsikaater on tõesti kiire.

Kapten kandis ette, et tema 203 m pikkusel laeval on kaks peamasinat ja kaks võõrikruvi, aga tänases tuules jäävad need nõrgaks. Siiski otsustas ta ise laeva sadamast välja viia, teatas võidurõõmsalt kumeda laevavile abil oma saavutusest ja andis laeva juhtimise lootsile üle.

Sellel laeval ei olnud arvutikaarti, sest Ameerika turistide toodi Stockholmi suve jooksul mõni kord. Sõideti käsitsijuhtimisega: loots andis käsklusi, roolimadrus kordas ja keeras rooli. Viiekümne nelja aastane loots Dorje Hellgren sõidab erisuguste laevadega läbi Stockholmi saarestiku igal tööpäeval korra, vahel kaks. Iga uue laeva roolikambriga tutvumiseks on tavaliselt viis minutit enne ärasõitu. Suvel tuleb nädalas kümme laeva, aga tänane laev on lisatöö. Siiski on ette nähtud, et ta peab kahe lootsimise vahel saama 6–12 tundi puhata.

Laeva väljasõidul oli ametis ka norralasest abikapten (staff-captain, suurendatud võimuga vanemtüürimees) ja vanemtüürimees, roolikambris oli veel kolm filipiinlast. Sisse astus kelner, kes võttis vastu söögiteellimuse. Ent kui pidulikult täiskuhjatud kändikul olnud taldrikutelt kaaned tõstisime, jäi mulje: kas on ameerika turistid dieedil või on tavapärane lootsiportsjon pooleks tehtud. Vaid jäätis oli täiemõduline. Võis arvata et kerekale Dorjele, kes nimetab end "Stockholmi suuruselt teiseks lootsiks", jäi sellest küll väheks. Ent söömagi pidi laeva teljel, ja suutäite vahele üle öla pisikesele filipiinlasest roolimadrusele käsklusi jagama.

Laevad ja inimesed on üha uued, saarestik sama. Ometi oli Dorjel kaasas suur ja väike fotoaparaat, millega ta vahetevahel mõne võtte tegi. Müügiks, selgitas ta. Näiteks meresõiduamet tunneb huvi tuletornide ja meremärkide seisukorra vastu, lootsid on aga riigiametnikud, kes hoiavad territoriaalmerel silma peal – nii makstakse ka fotode eest. Dorjet huvitavad küll muudki merepildid, ta kirjutab vahel mõnes ajakirjas. Võis märgata, et teda huvitasid ka vastutulevad laevad, neist püüdis ta mõnegi pildile.

Kui luksuslaev oli avamerele jõudnud, andis Dorje oma päästevesti assistendile sel-

ga. Polnud sugugi moodsaim mudel, see suure metallklambriga kaelavõru oli üsna raske. Seejärel võeti lootsikaatritele ka "Mare Balticumil" lõpetanud Jorma. Uus kiire lootsikaater viis koju esmalt Jorma, aga oh imet – tema saarel oli ujukvai vahepeal püsikali küljest lahti läinud ja Jormal tuli natuke vaeva näha, et üldse maale pääseda. Dorjegi viidi otse koduvärvasse – ta elab saarestiku viimases nurgas, kuhu maa-pealsete liiklusvahenditega on võimalik sõita. Bussipeatus on poole kilomeetri taga, paadisild aga, millele kaater ta maha jättis, naabermaja õues.

"Varem oli meil Stockholmis korter ja veel kaugemal saarel suvila, aga ma tahtsin saarestikus elada. Kolmteist aastat tagasi kolisime siia.

Tõsi, naisele talvel siin ei meeldi, ja maja on kehvasti soojustatud, ega ta külmaga eriti soe ole. Aga mulle siin meeldib. Muidugi, maksta tuleb selle eest tublisti. Muidu saame hakkama, aga kui midagi suuremat on vaja osta, näiteks pojale jalgratast, tuleb lisaraha teenimiseks lisatööd teha. Sellepärast ma korjangi kõik niisugused "liisaotsad" üles, nagu tänanegi oli" seletas Dorje. Muidu olevat lootsi palk maa- ja meremeeste vahepeal.

"Miks ma päevast päeva sessamas saarestikus sõidan? Mulle meeldib mu töö, ja tore on, et selle eest, mida ma meelsasti teen, rahagi makstakse. Küllap sa sellest aru saad," arvas kapten Hellgren.

Madli Vitismann



Lootsikaater möödub Sandhamni lootsijaamast, mis asub rootsipunaste majakeste vahel helekollases torniga puumajas.



Jorma tahab koju, aga pontoonkai on ära ujunud.



Juba seitse aastat

19. novembril katsetas "Meremees", kui palju meremehi toimetuse tuppa mahub. 15. novembril sai "Eesti Meremees"/"Meremees" seitsme aastaseks ja kutsus sel puhul külla hulga inimesi, keda toimetuse

oma sõpradeks peab ja kes lehe sisulise poole kujunemisele eri aegadest alates kaasa on aidanud. Aitäh neile, kes kohale tulid, ja ka neile, kes tulla ei saanud. Ning aitäh neilegi, kes ehk kut-



sumata jäid, aga ikkagi sõbrad on - toimetustuppa mahub häid inimesi küll palju, aga lõpmatu-seni ka mitte.

«Meremehe» tellimine

Ära lükka
tellimist edasi, levifirmad
võtavad
üksiknumbreid üha vähem
müüki!

75 krooni eest aastas 20
ajalehenumbrit.

Võimalikud eriväljaanded ajalehe vahel
tasuta.

Tellimisindeks 69859



*Uus restoran
vanal aurulaeval!!!*

Lootsi 17, Admiraliteedi bassein

AVATUD 12-24

Salongid 56 kohta • Öllekubrik 20 kohta

Tel 6411155

GSM 8 25 060066

25. novembril seisis
AS Tallinna Sadam
sadamates:

Kesklinna sadamas

"Angelika-B" (Küpros) — laadib
ammooniumfosfaati
"Major Hubal" (Poola) — laadib malmi
"Amur 2524" (Vene) — laadib malmi
"Sormovski 3055" (Vene) — laadib
diammooniumfosfaati
Kaks laeva ootavad reidil kaikohta.

Muuga sadamas

Tanker "Aulis Bitro" (Soome) — lossib
benssiini
"Petropolis" (Panama) — lossib vilja

Kes meil käivad

"Sormovski 18" (Vene) — laadib väetist
Kuus laeva ootavad reidil.

Kõpli sadamas

Tanker "Katie" (Libeeria) — laadib naftat
"Viola-2" (Eesti) — laadib puitu
"Eevi" (Eesti) — laadib puitu
"Maya" (Holland) — lossib külmutatud
liha

Paldiski sadamas

"Volgo-Balt 227" (Vene) — laadib
vanarauda



TALLINK
EstLine



W-TERMINAAL

W ————— E

inreko
INREKO LAEVA AS

ScanTrans

ESCO

NT BUNKERING LTD.

ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht
25. novembril.

Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" — teel Rio Grandest
Singapuri
"ALEKSANDER ABERG" — Casablanças
"PAUL KERES" — Jubailis
"KRISTJAN PALUSALU" — Raubergvikas
"GUSTAV SULE" — Santoses
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Santoses
"HAAPSALU" — teel Kaliningradist Halifaxi
"VILJANDI" — Kaliningradis
"RAKVERE" — Helsingis
"NARVA" — teel Kaliningradist Houstonis-
se
"VALGA" — teel Camdenist Antwerpenisse
"SAKALA" — teel Visakhapatnamist Manga-
loresse
"SOMPA" — Santoses
"KEHRA" — teel Rouenist Doualasse
"KUIVASTU" — Doualas

"KUUSALU" — San Pedros
"RAKKE" — teel Antwerpenist Nouakchot-
ti
"VALKLA" — teel Falmouthist Doualasse
"PIHTLA" — teel Takoradist Dublinisse
"NAISSAAR" — teel Mostaganemist Finis-
terresse
"VAINDLO" — Barcelonas
"KASSARI" — Alžiiris
"MUHU" — Alžiiris
"ABRUKA" — teel Antwerpenist Avilesi
"VILSANDI" — teel Antwerpenist Gemlikis-
se
"MUUGA" — teel Antwerpenist Stockholmi
"VIRTUSU" — teel Tallinnast Felixstowe'-
sse
"KALANA" — teel Stockholmist Antwerpe-
nisse

"KAPTEN KONGA" — Drammenis
"KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Bre-
merhavenisse
"MEHAANIK KRULL" — teel Hamburgist
Vanasadamasse
"KESSULAI" — Muuga sadamas
"VIIRELAI" — Rotterdamis
"SUURLAI" — teel Helsingist Københav-
ni
"PAKRI" — Muuga sadamas
"KABALA" — Novorossiiskis
"MOHNI" — Norrköpingis
"SOODLA" — Diliskelesis
"KLOOGA" — tee Antwerpenist Tallinna
"TRANSESTONIA" — Århusis
"DONATA" — Muuga sadamas

«Meremehe» üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number
ilmub
detsembris

Toimetuse postiaadress: Toimetuse asukoht:
EE0001 Tallinn, Pärnu mnt.67a,
Pikk 70, "Meremees" trükikojakorpus
tel./faks 6 461 318
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

Mobiiltelefon:
8-25-238 088;
peiler 40710
(operatori telefon
6304050)

«Printall»
Tellimuse nr. 5437.
Toimetaja
MADLI VITSMANN