

MEREKULTUURIAASTA

Eriväljaanne | 29. november 2016

Hea meresõber

Merekultuuriaasta jõuab peagi lõpule. See aasta on olnud tegus, tulvil kõikvõimalikke ettevõtmisi, lennukaid ideid ja meeldejäädavaid emotsioone.

Eestlaste kui rannarahva eriline merekultuur kajastub meie ainelises ja vaimses kultuuripärandis. Väike eesti rahvas on oma ajaloo, kultuuri ja looduse poolest rikas ning merel on selles kanda suur roll. Meri ei ole pelgalt vesi meie ümber, vaid on osa meie kultuurist, meie identiteedist, tööst, toidulauast, haridusest ja traditsioonidest.

Meri, olles ise nii kultuuri kujundaja kui ka inspiratsiooniallikas loojatele, on meid siin Läänemere kallastel innustanud ja mõjutanud aastasadu. Peene niidina ühendab see muusikat, kunsti, kino, teatrit, kirjandust. Mis aga peamine – merekultuur tähendab eelkõige oskust merega koos elada ja väärtustada seda, mida meri pakub.

Loodetavasti on merekultuuriaasta toonud meid kõiki senisest rohkem mere äärde ja merele lähemale nii otseses kui ka kaudses tähenduses. On ju sel aastal ellu viidud mitmesuguseid tegevusi, mis on jõudnud päris rohujuure tasandile.

Eesti Meremuuseumil on kõigi nende ettevõtmiste juures olnud tubli eestvedaja roll. Meie ajaloolise merepärandi väärtustamiseks tehti merekultuuriaastal Eesti eri paigus 24 omanäolist rannaretket, mis avasid Eesti rannakülade ja väikesaarte olmet ning omanäolist kultuuri. Rannaretked kujunesid tõeliseks tõmbenumbriks ka väljaspool kohalikku kogukonda, mis näitab, et huvi meie merekultuuripärandi vastu on suur. Kuna retked osutusid väga meeldejäävateks, plaanib mitu rannaretket korraldajat järgmisel aastal neid korrata.

Merekultuuriaasta ideekonkurss andis nii mõnelegi kohalikele kogukonnale tõuke korraldada üks meeldejäädav ja merekultuuri edasi viiv sündmus. Näiteks peeti sel suvel läbi aegade suurim köietõmbamise võistlus, kus mõõtu võtsid meie kahe suurema saare elanikud. Tänu kodanikualgatusele avanes Tallinn üha rohkem merele. Kesklinna rajati mereäärne kallastada ehk beetapromenaad. Muidugi ei toimunud merekultuurist tulvil sündmused ainult mereäärsetes paikades, temaatilised kihelkonnapäevad leidsid aset muuhulgas näiteks Lõuna-Eestis Urvesteski.

Oluline osa merekultuurist on oskus merega koos elada. Kevadel koostöös TTÜ Eesti Meriakadeemiaga käivitatud haridusprogrammi «Näoga mere poole!» eesmärk oli tõsta noorte seas mereteadlikkust, kujundada arusaamu mereohutusest ja tuua mereharidus noortele lähemale. Kevadel mööda Eesti koole rännanud ja merega seotud karjäärivõimalusi tutvustanud haridusprogrammist võttis osa üle 10 500 noore, kokku anti 330 külastundi 147 koolis.

Programmile osaks saanud soe vastuvõtt ja osalejate suur huvi on taganud merehariduse ja merega seotud karjäärivõimaluste tutvustamise jätkumise järgnevatel aastatel.

Merekultuurist rääkides ei saa me üle ega ümber hoogsatest merelauludest. Sel suvel selgus eestlaste armastatuim merelaul: Jaan Tätte «Tuulevaiksel ööl». Parima merelaulu otsingud omakorda rikastasid meie muusikat: need päädisid suurejoonelise merelaulude galakontserdiga, kus kõlasid Eesti populaarseimad merelaulud uues seades, mida esitasid armastatud artistid sümfooniaorkestri saatel.

Meri tähendab ka puhkust ja vaba aega. Merega seotud vaba aja veetmise võimaluste tutvustamiseks rändas Eesti eri paigus *pop-up*-merekool Meresõber. See andis noortele võimaluse proovida nelja meresportivahendit: kajakit, aerusurfi, purjetamist ja lohesurfi. Nii sai suve jooksul esimest korda vee peale 900 uut meresõpra. Meresõber on nüüd samuti jätkuprojekt, mis järgmistel aastatel on ühtlasi osa EV100 programmist.

Peale nende ettevõtmiste ja algatuste toimus palju muudki: fotokonkurss, Teeme Ära talgud, valmis talgupaad, tehti erisaateid ja sarju raadiotes ja teles, viidi el-

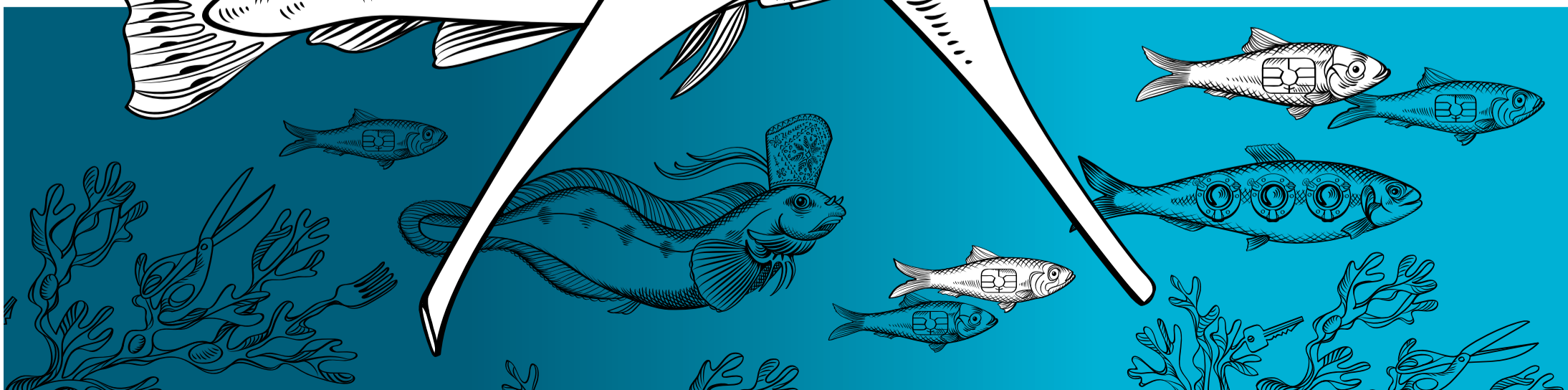
lu koostööprojektid teiste muuseumide ja organisatsioonidega. Ärgu see jaks rauegu!

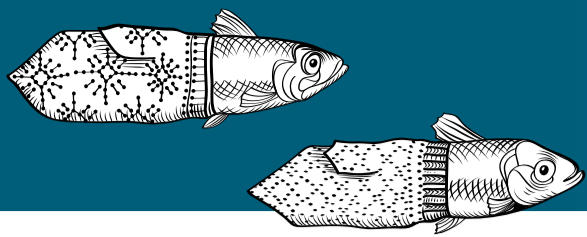
Täna südamest kõiki, kes on panustanud aasta kordaminekusse! Eeskätt on see olnud Eesti Meremuuseum, aga täna ka kõiki tarmukaid koostööpartnereid, kogukondade ühendusi ja seltsi ning igat meresõpra, kes merekultuuri oma panuse, osalemise, aga ka teadlikkuse tõstmiseks on edendanud.

Kultuuriministeeriumi ellu kutsutud traditsioonilise teema-aasta teatepulk antakse peagi sümbolsest üle laste- ja noortekultuuri aastale. Olgem sellegipoolest näoga mere poole, et need algatused ja ideed, mis on sündinud ühise töö tulemusena, jätkuksid niisama innukalt ja rikastaksid meie kultuuri!



Siiralt teie
INDREK SAAR
kultuuriminister





Kahemastiline kaljas Hoppet, mille nimi rootsi keeles tähendab lootust.

Rannarootslaste lugu

Rannarootslased on asustanud Eesti saari ja rannikuala mitu sajandit: kirjalikele allikatele toetudes üle seitsme sajandi, uurimistöödele ja nende järeldustele toetudes ligikaudu kolmteist sajandit.

Kuna rannarootslaste asualad on arheoloogiliselt vähe uuritud ja senised leiud ei ole hüpoteese kinnitanud, on igapäevael võimalus mõelda sellele ajajärgule eri moel.

Üks on kindel: kõrvuti elati eestlastega rahumeelselt sajandeid, kuni eelmisel sajandil tegi moodsa aja surve korrektiivse rannarootslaste elulaadis, sealhulgas enesidentiteedis. Teine maailmasõda lahutas kogukonna Läänemere kahele kaldale ja rebis selle rahvakillu oma juurtelt.

Siit meie lugu jätkub. Me kutusime end rannarootslasteks ja saarerahvaks kuni Teise maailmasõjani, kuni kultuuritraditsioonide püsimesi endistel asualadel. Me nimetame end täna eestirootslasteks, et ühendada kogukonda kahel kaldal ja tunnustada rannarootslaste kultuuripärandi jätkumist muutunud olukorras.

Koos Eesti taasiseseisvumisega loodi uusi ühinguid ja otsiti innukalt endale omast ühiskonnas, mis ise ennast alles määratleda püüdis. Praegu otsime endale omast teistsugusel moel kui veerand sajandit tagasi.

Millest alustada, kui kultuuriruum selle tavalisel moel on juurtelt kistud ning on keeruline tajuda seda elaval kujul ning iseennast osana sellest?

Alustati 1990. aastatel pühakodade taastamisest ja suvekodude rajamisest seal, kus kohalik omavalitsus nägi selles eeldusi arenguks, kuid oli paikkondi, kus nähti rannarootslasi pigem võõraste sissetungijatenä.

Sellest tulenevalt suhestuvad ajaloolised rannarootslaste asualad väga erinevalt rannarootslaste kultuuripärandiga. Saared ja rannikuala, kus elati okupatsiooniaastatel, on kiiremini omaks võtnud lisaväärtust kultuuripärandi näol; ent saared

ja rannikuala, kus elanikke polnud, ja paikkonnad, kus maade tagastamine takerdus, alles alustavad keskkonnas tajutava kultuuripärandi tagasitoomist.

Rannarootslaste pühakojad on suures osas taastatud, kuid vajame rohkem «maamärke», et saaksime teistega jagada endale omast: infosildid, kohanimed ja muud tähised ning laulu- ja tantsutraditsiooni jätkumine.

Rahvusnimekirjas identifitseerib ligikaudu 600 isikut ennast eestirootslasena.

Osal rannarootslaste endistel asualadel on hakatud lastele edasi andma kodupaiga kultuuripärandit ja osa omandab jätkuvalt rootsi keelt, sest keeleoskusega on keeruline jõuda kultuuripärandini tervikuna. Selles suunas kogukond praegu tegutseb.

Meil on Rannarootsi Muuseum ja koostöö teiste muuseumidega, meil on kultuuriühinguid ja mittetulundusühinguid Ruhnust Pakriteni ning meil on mitu haridusasutust ja ühingu, millel on üks eesmärk: säilitada, taastada ja arendada rannarootslaste kultuuripärandit.

Rahvusnimekirjas, mida haldab Eestirootslaste Kultuuriomavalitsus, on ligikaudu 600 isikut, kes identifitseerib ennast eestirootslasena. Kõige suurem väljakutse on leida inimesed, kes soovivad võtta selle oma südameasjaks ja identiteedi osaks.

Rannarootslaste kultuuripärand elab edasi seni, kuni selle kogukonnas on piisavalt aktiivseid inimesi ehk neid, keda

samastumine kultuuripärandiga teeb elavamaks ja õnnelikumaks, sest see ei saa olla kohustus. Iga indiviidi püüdlusi identiteediotsingul saab toetada korraldatud seadusloome.

Ühelt poolt tundub, et seadusandlike akte on juba liiga palju, kuid samas oleme hädas sellega, et osa neist on elujõuetud, sest ignoreerivad tegelikku ja ajas muutunud olukorda.

Seadusloomes on vaja lõpetada püüasustusega väikesaarte seadusest tulenevalt saarte erinev kohtlemine, endiselt on ebaselge osa mõistest ja on olemas vastuolu mõistete rakendamisel erinevates seadusandlikes aktides.

Eestimaa rootslased on tänulikud, et meil on võimalik tänapäeva Eestis hoida ja arendada kultuuripärandit, mis on endiselt osa Eesti kultuuriruumist, ja et meie väike kogukond on tegus. Oleme tänulikud, et nõukogude aastail säilitasid ja kaitsesid meie kultuuripärandit kodukandiühingud Rootsis.

Me oleme visad ja iga aastakümnega on rohkem aimata ja tajuda «kadunud maailma» Eestimaa maastikel – rannarootslaste kultuur, mis kisti oma juurtelt, ajab visalt uusi võrseid ja pöördub tagasi oma ajaloolistele asualadele Eestimaal.

Olen kindel, et Carl Russwurm ennustus ei täitu veel niipea, sest olukord on märksa parem tema poolt kirjeldatust: «... astub saja aasta pärast rändaja jalga üle viimaste saarerootslaste haudade ja ta meenutab ängistusega eesti rahvuse lainete alla kadunud, Rjuriku aegadest pärit rahvasugu, kelle hauakiviks on võib-olla vaid mõni üksik kohanimi või kelle mälestust suudab hoida mõni ähmane muistend.»

JANA STAHL
rannarootslane, Pakri saared

Eesti merekultuur

Ma olen uusrandlane. Juba kolmandat aastat saan ankeetides oma kodukohaks kirjutada: Lindi kaluriküla. Ma olen selle üle oi-kui-uhke ja põhjusega.

Meil on kena ja toimiv väikesadam – kakuamiipaate ja lappajatega palistatud sadamakai ning uue sadamahoonega (aitäh euroraadele!).

Meil on kalurid, enamik mitmendat-setmendat põlve – mehed, kellel meri ja kalapüügioskus on geenides.

Meil on meie «viies aastaaeg» – kevadine räimepüügiaeg, mil kogu küla on isemoodi elevel, sadamas keeb elu ja kodudes süüakse mõnuga räime (mitte segi ajada külmutatud-ringisõidutatud-ülesulatatud kalaga, mida kalapoodides müüakse).

Meie lapsed teavad, mida ja keda meie meres leidub, mismoodi kala merest paati ja paadist pannile saab. Meie lasteaed-alkool on tõeline kogukonnakool, mis õpetab hindama meie erilist elupaika ja annab jõudumööda neidki isemoodi oskusi, mida just randlasele vaja võib minna.

Ja siis on meil veel meie poed, meie külaselts, meie raamatukogu ja ülemöödunud suvest ka oma uhke rannaküla festival.

Ideaalmaailm, kas pole? Ometi: mida kauem ma siin elan, seda enam hakkab mõistma põlisolijaid. Seda, miks nemad ei tea, kas nad tohivad oma kaluriküla ja kaluriameti üle uhkust tunda.

Mõistan nüüd, miks ütleb mees, kelle vend on kalur, kelle isa oli kalur, kelle vanaisa oli kalur: «Ma maksan või peale, et minu pojast kalurit ei tuleks!» Olen meestele kaasa elanud, kui mullu,

räimehooajal, tuli äkki karm käsk: kõik võrgud välja, võrgusilm on liiga väike! Vastav direktiiv sisaldab muidugi väljendit «kõikides Euroopa Liidu vetes» ja rakendus sügisel 2009. Mida ametnikud kuus aastat tegid? Kalurid igatahes tegid seda, mida seni ja nii nagu seni, õigesti ja seadustega kooskõlas. Nii nad arvasid.

Tean sedagi, et räimekilo eest saab kalur maksimaalselt 20 senti. Ja sedagi, et iga aasta lõpul peab kalur taotlema riigilt püügilube ja nende eest riigile väga korraliku summa maksta.

Selleks, et ta tohiks ka tuleval aastal oma tööd teha. Lastes end lõputult õpetada, keelata ja käskida neil, kel pole kalapüük geenides, kelle jaoks kalad ja kalurid on vaid numbrid.

Kuidas saakski üks kalur ja tema kogukond nii end väärrika ja uhkena tunda?

Ometi peaks, ja põhjusega. Sest just see ongi elav Eesti merekultuur – kalurikülad, rannakülad oma täiesti isemoodi elukorralduse ja elurütmiga, täiesti eriliste teadmiste-õskustega kogukonnaga, iselaadse merelise ajaloo ja pärimusega. Kõik see on väärt elavana hoidmist.

Meil on Viimsis Rannaraha Koda, Läänemaal Rannaraha Pärimuskultuuri Selts, Laemaal panid kalurid tänava suvel seljad kokku ja hakkasid ühiselt õigusi nõudma.

Tähendab: järelikult on vaja, järelikult on aeg. Küllap on aeg küps sellekski, et sünniks midagi suuremat: midagi, mis liidaks



Mere teekond Eesti



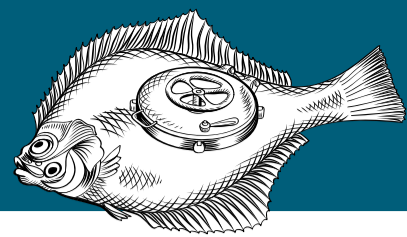
Mere teekonna kaardi leiab huviline ERMist tasuta.

Merekultuuriaasta 2016 on Kultuuriministeeriumi teema-aasta

Aasta eestvedaja:
Eesti Meremuuseum
Projektjuht: Karen Jagodin

Turundus ja kommunikatsioon:
Kristi Hürri
Teostus: Postimees Grupp AS

Trükk: Kroonpress AS
Täname kõiki kaasalööjaid ja koostööpartnereid!



on elavad rannakülad



Foto: Tauno Uibo



Foto: Meeli Kütlim

kõik Eesti rannakülad ühe mütsi alla, nii need, kus kalapiiük elab, kui ka need, kus sellest on saanud pärimus. Ühiselt on kergem selg sirgu lüüa ja end otsustajate hulka nõuda – meie enda (ranna)elu üle otsustama.

Ühiselt suudame ehk ära hoida kõik sellegi, et meie rannakaluri saab museaalne «vana kalur», kelle ainus roll on turistidele muhedaid merelugusid vesta; et kalapiiük jääb harrastuskalameeste ja kalaturistide pärusmaaks ning tarbekala tuleb kasvandustest; rannakülalt saab pelgalt tore turismiobjekt ja kaunis «taustatapeet» suviste tumpsupidudele; kaluriküla uus põlvkond jääb esisade meretarkustest puutumata ja nende suhe merega on sama kauge kui sisemaal kasvanul. Tulijal on suuremad õigused kui olijal.

Päris must stsenaarium. Aga nii see tundub minevat ... kui me ise midagi ette ei võta.

Randlasi peetakse üldiselt kinnisteks ja omaette toimetajateks, keda ühised jutud ja suured sõnavõtted ei huvita. See pole nii, tullakse, öeldakse ja tehakse. Kui vähegi näha on, et sõnadele on kuulajaid ja tegudel tulemust.

Merekultuuriaasta veel kestab. Eesti elava ja järjepideva merereklama kestmine üle aastate sõltub eelkõige meist, randlastest. Nüüd on aeg seda endale teadvustada ja teistele teada anda. Tegutsesem.

MERLE JANTSON

Lindi kalurikülalt, rannaküla festivali Meie Küla Pidude eestvedaja

Rahva Muuseumis

Eesti Rahva Muuseum ja Eesti Meremuuseum kutsuvad merekultuuriaasta puhul külastajad kõndima mööda «Mere teekonda» ja tutvuma eestlaste kokkupuudetega merega: üle mere tulekute ja minekutega, reisikihu ja puhkusemõnudega, mere kui uute ideede tooja ning vanade traditsioonide hoidjaga.

Lennart Meri kirjutab raamatu «Hõbevalge» esimestes peatükkides, et «... kõigist loodusjõududest on mere kõige võimsam, aga ka inimlähedasem. Viie tuhande aasta eest jõudis meid siia, lükkasime kõrvale metsa roheline eesriide ja tardusime paigale. Siin me nüüd oleme, ja kõik me kanname endas mere märke.» Mere märki ei kannu aga ainult siinset inimest, vaid ka Eesti ajalugu, mistõttu valmis merekultuuriaasta puhul Eesti Rahva Muuseumi ja Eesti Meremuuseumi koostöös ERMi uut ekspositsiooni läbi merenduse prisma vaatlev teekonnakaart «Mere teekond».

Septembri lõpul avatud Eesti Rahva Muuseumi uue püsiekspositsiooni «Kohtumised» selgroog on pea kogu maja pikkune «Ajarada» – kronoloogiline ülesehitusega retk läbi sajandite, kus välja toodud teemad ja esemed EstCube'i satelliidist kuni eelajalooliste tööriistadeni koos kõige sinna vahele jäävaga. Eesmärk on anda ülevaade, milline oli siinsete inimeste argielu kümne, saja või isegi tuhande aasta eest.

«Mere teekonna» mõte on anda käsitletud teemadele ja eksponeeritud esemetele juurde veel üks kihistus – olgu see siis olemasoleva merega seotud teabe sügavam käsitlemine või temaatiliselt haakuva merendusliku info-

tasandi lisamine – ja vormida ühtseks tervikuks teekond näituse saali ühes otsas paiknevast ümber maailma purjetanud jahtlaevast Lennuk teises otsas asuva kiviaegse paadini.

Näiteks saab külastaja tänu teekonnakaardile teada, et nimeetatud jahtlaeva Lennuk retk aastatel 1999–2001 ümber maakera ei olnud esimene kord, kui meie sinimustvalge rahvuslipp – mille originaal ehk Eesti Üliõpilas- te Selti ajalooline lipp on samuti kõrvalsaalis väljas – sellise reisi ette võttis. 61 aastat varem purjetas Ahto Valter omanimelisel 17,6-meetrisel purjelaeval koos oma pere ja Ameerika miljonäride poegadest koosneva meeskonnaga sinimustvalge lipu all ümber maakera.

Supelsakste juures tõstab teekonnakaart aga esile mere- transpordi olulisust muidu väga tugevalt raudteega seostatud Haapsalu koorordi kujunemise- loos. Raudtee rajamise ajaks oli Haapsalu koorort juba 80 aastat

tegutsenud ja tuhandeid suvitajaid vastu võtnud.

Rauaaja juures juhitakse omakorda tähelepanu Eesti põhjaranniku olulisele positsioonile viikingiaegses rauakaubanduses, mille tulemusel jõudiski Eestisse suur hulk hõbedat ehk hõbevalget. Siin separaaks töödeldud rauamaak müüdi edasi Skandinaavia suurtele sepatöökeskustele nagu Gotland jt.

Kokku on kaardile «Mere teekond» jõudnud ERMi «Ajaraja» käsitlemist leidvatest teemadest ja esemetest üheksa – «Jahtlaev Lennuk», «Elu raudse eesriide taga», «Pögenemine», «Töötus- tingused ja tööstuslik pööre», «Supelsaksad», «Rannarootslased», «Uus-Pärnu – keskaegne linn», «Ketaspeanõel» ja «Hara lahe paat».

Põnevat avastamist!

MIHKEL KARU
Eesti Meremuuseumi teadur

Uusi mereraamatuid

Sel aastal on ilmunud mitu merekultuuri ja -ajaloo seotud teost. Anname ülevaate kolmest huvitavast raamatust, mis rikastavad Eesti merekirjandust.



«Jäämurdja Suur Töll» võtab kokku üle saja-aastase auriku eluloo

2016. aasta juulis nägi ilmavalgust Eesti Meremuuseumi ja kirjastuse Argo koostöös valminud raamat jäämurdjast Suur Töll.

Raamat jaguneb neljaks osaks ja algab ülevaatega Tallinna lahe jääoludest ning jäämurdmise vajalikkusest Läänemere ja Tallinna merekaubanduse arengust. Teine osa keskendub laeva ajaloole alates Vulcan-Werke tehasest väljumisest kuni tänapäevani. Kolmandas osas käsitletakse jäämurdja meeskonda ja argipäeva aastatel 1923–1940 ning neljandas osas jäämurdja ehituslikke eripärasid, seda nii tehniliste aspektides kui ka arhitektuuriliselt. Peale selle sisaldab raamat seni avaldamata originaaljooniseid, fotosid, väljavõtteid dokumentidest ja meeskonna nimekirja aastatest 1922–1940.

See on raamat tõelisele mere- ajaloo fännile, kes huvitub Eesti laevandusest ja selle kunagistest hiilgeaegadest.



«Prangli, ajaoaas Soome lahes» tutvustab Prangli saart ja lugusid

Prangli saar on nagu ajaoaas ke- set merd. Tuhandete aastate eest seilasid seal kändisid viikingid. 174. aasta eest toodi purjepaadiga Soomest saarele praegune kabel. 70 aastat tagasi vangistati prangilased pooleks sajandiks Nõukogude piiritsoonis. Tänapäeval on Pranglil ainsana Põhja-Eesti väikesaartest säilinud püsiasustus ja iidset talukohad. Prangli saare lugu heidab ühtlasi valgust Läänemere saarte ja randade seoste üle ajaloo.

Hoolimata oma unikaalsusest on Prangli siiani harva uuritud luubi alla sattunud. Küllap on

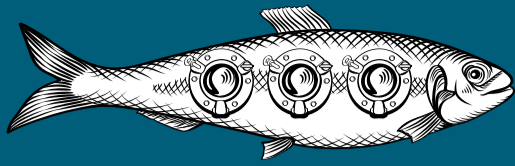
põhjuseks Eesti rannakultuuri üldine alauuritus. Nõukogude ajal oli rannakultuuri ja riigi piirialade ajalugu peaaegu keelatud teema. 1979. aastal õnnestus avaldada Heino Gustavsoni, Rainer Malm- saare ja Einart Talströmi pisiraamat Prangli saare loodusest ja ajaloo- st. Sellele järgnes taas pikk vaikus, kuni 2011. aastal avaldati Harjumaa Muuseumi ekspeditsioonide alusel koostatud väike Pranglit käsitlev kogumik ja aastal 2014 ilmus kohalike eestvedamisel raamatuke Prangli rahvamajast. Rannarahva muuseumi vastne Prangli raamat (autorid Maivi Käräinen ja Külli Kuusk) on aga esimene pärast nõukogude aega avaldatud ülevaatlik teos sellest põnevast saarest. Lisaks heidetakse teoses valgust ajavahemikele ja teemadele, mis varasemates publikatsioonides puudusid.



«Viikingiaja aarded Eestist» toob lagedale uued teadmised Eesti viikingiajast

See raamat on neile, keda huvitab meie seni vähetuntud ajalugu. Kui tavaliselt alustatakse Eesti ajalugu Läti Henriku kroonikas toodud sündmustega, siis oktoobril lõpus Imelise Ajaloo ja Imelise Teaduse raamatuklubilt ilmunud teoses «Viikingiaja aarded Eestist» heidab arheoloog Mauri Kiudsoo arvukate uutele leidudele tuginedes pilgu märksa varasemale perioodile Eesti ajaloos, nimelt viikingiajale.

Raamat esitab uudeid fakte ja teeb põnevaid järeldusi. Paar sajandit enne muistset vabadusvõitlust löi mitu Eesti piirkonda majanduslikult õitsele. Rikkus kogunes siia tänu kaubateedele, mis ühendasid Skandinaaviat Kiievi ja Konstantinoopoliga ning kulgesid mööda Eesti rannikut ja jõgesid. Peale kaupade vahendamise ekspordisid muistset eestlastele turustuskanali abil Euroopasse tuhandeid tonne soomagi valmistatud rauda, mille eest voolas siia vahetuskaubana hiiglasuuri hõbedakoguseid. Külasta kindlasti ka samateemalist näitust Eesti Meremuuseumi Paksus Margareetas, kus on välja pandud paljud raamatus ära märgitud aarded ja leiud. Raamat valmis koostöös Eesti Meremuuseumi ja Äripäeva Kirjastusega.



Film maailmakuulsast Eesti purjetajast inspireerib unistusi täide viima

Ahto Valter on merendusvaldkonnas hästi tuntud nimi. Enamikule eestlastest on ta aga tundmatu. Ometigi valmib temast 2017. aasta esimeses pooles rahvusvahelise kaliibriga dokumentaalfilm, mida filmitegijate arvates peaks vaatama iga eestlane. Miks? Sest Ahto Valter on eestlaste au ja uhkus. Unustatud legend, tõeline superstaar: esimene eestlane, kes viis Eesti laevaga sinimustvalge lipu ümber maakera.

See on film suurest unistusest ja selle täitumisest. Film, mis võiks anda tuge igäihele oma südamesoovi täitmiseks.

Filmi «Ahto. Unistuste jaht» autor Jaanis Valk ja produtsent Erik Norkroos avavad filmi valmistamise tagamaid: kuidas meri on loonud meile kangelas ja viinud Eesti tõelise mereriigina maailmakaardile.

Unustatud Ahto Valter

Nii nagu enamik eestlasi, polnud dokumentalist Jaanis Valk põlise lõunaestlasena Valterist varem midagi kuulnud.

«Urides oma suguvõsa, jõudsin vanaonust meremeheni, kes nõukogude okupatsiooni ajal ookeani taha elama jäi. Sealt viis tee edasi teistegi sama saatusega meremeesteni ja ühtlasi Ahto Valterini.» räägib Valk. «Ja kui ma siis taipasin, et see mees on enne Teist maailmasõda teinud purjekaga maailmale tiiru peale, sain aru, et tema lugu ja püüd oma unistusi täita tuleb taaselustada.» lisab ta.

Jahtlaevaga maailmale tiir peale teha pole tänapäevalgi sugugi kerge teha, sest ettevõtmine, rääkimata siis 1938. aastast, kui tehnoloogia ja võimalused võrreldes praegusega sootuks kasi namad olid. Valter ei teinud reisi siiski üksi – peale tema olid pardal veel Valteri naine, 14-kuune poeg ja 13 reisikaaslast.

Valteri edu- ja eluloost ajendatuna tekkis Valgul ja Norkroosil tahtmine Ahto eluunistustest ja selle täitumisest film vändada. Esimesed paar aastat tegeldi materjalide kokkuajamisega. «Otsisin üles Ahto reisikaaslaste järeletulijad, kelle käest sain nii fotosid kui unikaalseid värvilisi filmikaadreid, mille olemasolust polnud varem keegi teadlik.» Materjali saadi kõikjal maailmast – Kanadast, Lõuna-Aafrika Vabariigist, Austraaliast, Inglismaalt – ja nii eraisikutelt kui ka institutsioonidelt.

Eesti suurimaid superstaare

Alles filmi tegemise juures jõudis tegijatele päriselt kohale, millist tähelepanu Ahto Valter oma maailmavallutamise plaanidega tegelelikult pälvis ja kui tuntuks ta ühe väikse Läänemere-äärse riigi tegi. Ta oli mees, kes töötas 14-aastasena täiskohaga purjelaeval. 17-aastaselt kavatses ta üksinda ümber maailma purjetada ja 18-aastaselt püüdis juba oma unistust teoks teha. Paraku jäi 1930. aastal ala-



Kolm põhjust vaadata tulevast filmi:

- Ahto Valteri lugu on väga suur tükk Eesti merendusajaloost, rääkimata osa Eesti ajaloo.
- Film toob vaatajateni unikaalsed filmikaadrid sinimustvalgest, kahemastilise Ahto seilamisest ümber maakera 1938.–1940. aastani. Arvatavasti on tegu ühe esimese värvifilmiga üldse, kus on peal Eesti lipp ja eestlased.
- Filmi vaatamine tõstab kindlasti eestlaste eneseuhkust ja annab kinnitust meie esivanemate südikusest, teotahetst ja võimekusest.

nud reis koos vennaga aga pooleli, Paljassaarest alanud teekond katkes New Yorgis.

«Kujutage ette maailma reaktsiooni, kui suvaline mees väiksest Läänemere külast võttis kätte ja purjetas üle ookeani. See jahmatas tolleaegset ühiskonda ning sealt tema kui maailmakuulsa meresõitja tähelend algaski.» ütleb Valk. Kui Valter 1938. aastal pärast mitut luhtunud katset uuesti ümbermaailmareisile suundus, kajastasid tema teekonda kõik maailma suuremad lehed. Tema tähestaatus näitab artiklites New York Timesis, milles kajastati maailmakuulsa meremehet Ahto Valteri kihlumist.

Valteri nime kasutasid ära isegi tubakatootjad, paisates tulle Ahto sigarette – nii nagu tänapäeval on meil Lotte porgandid.

Eestis on olnud teisigi ümbermaailmapurjetajaid, kuid keegi pole Valgu sõnutsi pälvinud nii palju rahvusvahelist tähelepanu kui Valter oma seltskonnaga. «Näiteks Tätte ja Matvere ümbermaailmareisile elati rohkem kaasa Eestist, aga Valteri reis pälvis kohe kindlasti rohkem tähelepanu rahvusvahelises plaanin.» on Valk veendunud.

Ellu äratatud legend

Miks on Ahto Valteri lugu meie oluline? «Igal rahvusel on vaja oma kangelas, mida Valter kindlasti ka on. Minu jaoks on tähtis rääkida lugu mehest, kes juba 14-aastasena alustas oma teekonda ja jõudis läbi igasuguste raskuste planeeritud eesmärkideni. Ta oli tol ajal väike tegelane, ühest tundmatust Läänemere külast, kellest sai aga ühel hetkel maailmakuulus staar. See lugu näitab, et igati on võimalik jõudma oma unistuste teostamiseni. Küsimus on selles, kui palju meil visadust jagub. Ja Valteril seda oli.» ütleb Valk. Loomulikult jõudis ta selleni läbi raske vaeva ja nii mõnigi, kes temaga teekonda alustas, ei pidanud lõpuni vastu.

«Ei ole lihtne viibida piiratud pinnal koos 13 inimesega. Paratamatult tekib pingeid inimeste vahelises suhtluses, eriti kui sind ümbritseb pidevalt etteaimamatu tegur – inimsuhted oma keerukuses. Filmis peatume kogu suure ettevõtmise hallil argielul, raskustel ja väljakutsetel.»

KRISTI HÜRRI
Eesti Meremuuseum

Näoga mere poole - rändav haridusprogramm

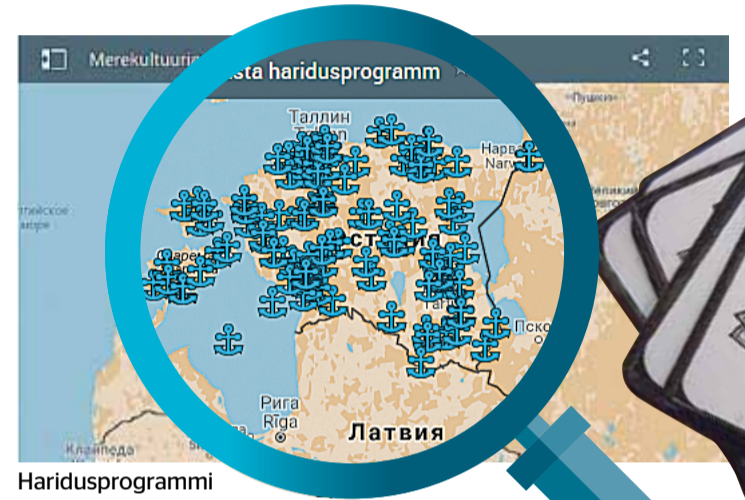
Mereakadeemia ja merekultuuriaasta rändav mereharidusprogramm jõudis kolme kuuga igasse Eesti maakonda ja rändab edasi järgmistelgi aastatel.

Inimesed õpivad kogu aeg. Formaalselt, mitteformaalselt, informaalset. Küsimus on pigem, kuidas õpitust võimalikult palju kasu oleks, nii koolielus kui tööturul. Kui Eesti Meremuuseum Eesti merekultuuri säilitaja ja tutvustajana ning TTÜ Eesti Mereakadeemia Eesti merehariduse eestvedajana istusid ühe laua taha, oli peamine küsimus, millele koos püüdsime lahendust leida: kuidas saame merekultuuriaastal fookusesse tõsta ning paremini kokku sobitada noored, merehariduse ja merendussektori vajadused? Sellest diskussioonist sündis üle-eestiline haridusprogramm «Näoga mere poole».

Merekultuuriaasta teist teemalainet juhtis TTÜ Eesti Mereakadeemia ja keskusime üle-eestilisele haridusprogrammile, mille tulemusena rändasid merendusvaldkonnaga seotud inimesed vabatahtlike külalisõpetajatena Eesti üldhariduskoolides, rääkides õpilastele oma ametist, õpitud erialast ja võimalikest karjäärivõimalustest merendussektoris. Samamoodi pidasid merendussektori populaarteaduslikke loenguid ja korraldasid töötubasid. Näiteks rääkisid lektorid meretranspordi geograafiast, meresõidu ja laevahitusega seotud traditsioonidest ja uskumustest, kaladest ja kalandusest, laevajuhtimisest, tehiseadmetega laevade ajaloolisest arengust, hüdrograafiast, merepäästest ja mereväest, merefilmide tegemisest ning väga paljust muust. Külalistunnid ehitati üles vastavalt kuulajaskonna huvile ja vanusele.

Meri ei ole ainult suplemiseks

Haridusprogrammi sõnum noortele oli, et meri võib lisaks puhkusele tähendada edukat karjääri ja kindlat töökohta. Meri on tihedalt seotud majanduse, transpordi ja logistikaga, merenduses tegutseb väga palju suuri ja edukaid ettevõtteid, merenduses on palju põnevaid õppimis- ja töötamisvõi-



Haridusprogrammi külastatud koolide kaart.

malusi. Vabatahtlikuks külalisõpetajaks panid end kirja laevajuhtid ja kaptenid, laevamehaanikud ja -insenerid, tippjuhid ja ettevõtjad, kalanduseksperdid, mereajaloolased ja -kunstnikud, sadamatoõilised ja logistikud, mereharidusasutuste õppurid ja õppejõud, purjetajad, merepäästjad, keskonnaspetsialistid ning paljud teised inimesed, kelle töö või tegevus on seotud merendusega. Kokku registreerus 174 külalisõpetajat, neist 115 mehed, kusjuures väga paljud külalisõpetajad olid just Mereakadeemia õppejõud, õppurid ja vilistlased, kes missioonitundest soovisid oma valitud valdkonda noortele tutvustada.

Mereharidus 10 500 õpilasele

Kui algselt oli meie tagasihoidlik plaan kolme kevadkuu jooksul (märtsist maini) korraldada 100 külalistundi, siis lõpptulemus oli mitu korda suurem. Küllap sellepärast, et sõnum programmi kohta levis kiiresti üle kogu Eesti ning meie poole pöördusid koolid, lasteaiad ja asutused, kes soovisid lihasaks külalistundidele ka ise Mereakadeemiasse külla tulla – sõlmede sidumist õppima, kalanduse töötuppa kalatooteid arendama või simulaatorikeskusesse virtuaallaevadega sõitma. Kokku andsid külalisõpetajad kolme kuuga 330 külalistundi 147 koolis ja 18 asutu-

ses kõikjal Eestis: haridusprogramm jõudis igasse Eesti maakonda vähemalt ühe korra ja kaks korda toimus külalistund lausa Brüsselis. Kokku osales loengutes ja töötubades üle 10 500 (!) õpilase. Selline edu näitab väga hästi praegust tendentsi haridusmaastikul – üha enam tuleb formaalsesse õppesse kaasata eksperte, kes räägivad noortele oma kogemusest, õnnestumistest ja ebaõnnestumisest, aidates noortel ehk paremini teed leida tänapäeva võimaluste inforägastikus.

Programm jätkub

Märkimisväärne on aga see, et suure nõudluse tõttu pidime osa külalistunde lükkama praegusesse sügistalve. Mereakadeemia juhtkond on võtnud vastu otsuse, et nii suure inertsi rändama hakanud mereharidusprogramm peab jätkuma pärast merekultuuriaastatki. Kuidas muidu saame anda panuse sellesse, et meie noored oleksid ka järgnevatel aastatel näoga mere poole? Seega, head õpetajad, haridusprogramm rändab edasi ja kooli saate meid kutsuda aadressilt haridusprogramm@ttu.ee

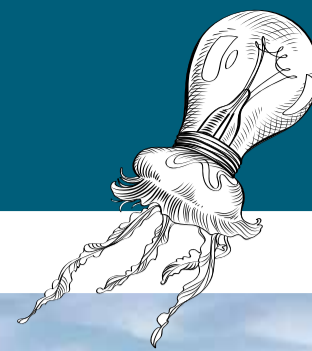
JANE NIIT
TTÜ Eesti Mereakadeemia



Hargla Põhikoolis käis meretarkust jagamas vanemmehaanik Urmas Kuus.



Märjamaa Rahvamajas käis meresõlmed õpetamas Jaan Künnap.



– merekultuuriaasta programm



Mereametite mängukaardid jõudsid külalisõpetajatega kokkidesse külastatud klassidesse.



Kuressaare Pargi lasteaias andsid tunde Žanna Kreštšenko, Geito Reek ja Urmas Vilukas PPAst.



le punumise kunsti



Kuressaare Gümnaasiumi ja Ruhnu Kooli külalistund viidi läbi otse merel! Juhendajaks Žanna Kreštšenko.



Mereõnnetused möödunud navigatsioonihooajal – mida neist õppida

Möödunud suvi pakkus meremeestele mitmesugust ilma ja võimalusi meresõiduks. Sai kogeda korralikku purjetuult ja mõnusat paadisõiduilma, aga oli küllalt ka karvast merd, mis paraku võttis mõne inimelugi. Õnnetus võib juhtuda meist igaühega, isegi pikaaegse kogemuse ja hea ettevalmistusega merelkäijatega.

Ainus, mida kogunud ja teadlik inimene teha saab, on püüda võimaliku õnnetuse tagajärge leevendada. Vahel aga ei aita seegi – õnnetus ongi sellepärast õnnetus, et ta ei hütia tulles ja kõigeks valmis olla ei saa.

Kui suvele tagasi vaadata, leidis merel aset mitut tüüpi juhtumeid. Pärnis navigatsioonihooaja alguses, maikuus, hakkas mees kalapaadiga Kuressaarest Abrukale sõitma. Kui meresõit teda ootavatele inimestele kahtlaselt pikaks tundus venivalt, hakkasid Abruka vabatahtlikud merepäästjad merele vaatama. Nägiki paati triivimas.

Esimese hooga ei saadud aru, et paadi küljes, vees ripub inimene. Kõik lõppes hästi, kuigi vees olu kehatemperatuur oli juba kriitiliselt madal. Päästmisel oli oluline, et teda teati oodata ja mees püsis ise paadi küljes kuni abi saabumiseni. Seekord jõuti õigel ajal!

Niisama hästi ei läinud aga Kihnu kalale läinud mehel, kelle kadumisest 2. septembri õhtul teatati. Kõige kurvastavam ongi kuuldud, kui leitakse paat ja sellest päästevest. Kuna inimene jäi leidmata, võib eeldada, et päästevesti ta ei kandnud. Nüüd jääb loota, et meri ise ta välja annab.

Teist aastat järjest juhtus Hiiumaa vetes täpselt samasugune õnnetus purjehähi kapteni ja meeskonnaga kahest inimesest, kellest ainult kapten oskas alust juhutada ja käsitseda. Kapten aga kukkus üle parda ja alusele jäi oskusetu inimene, kes kõige paremgi tahtmise juures ei suutnud vette sattunule abi osutada, laeva seisma jätta või ringi pöörata.

Eelmisel aastal oli jahi pardale jäänuks kapteni kaasa, sellel aastal sõber. Mõlemad kaptenid hukkusid. Mõlemal korral alustati kohe merepäästeotsinguid, mis

kahjuks tulemusi ei andnud, kuna vette sattunutel ei olnud seljas päästevesti. Õnneks andis meri mõlemad kaptenid lõpuks ise välja.

Augusti alguses võttis vett ning läks Hiiumaa ja Heinlaui vahel ümber paat kolme mehega. Kõigil kolmel oli kaasas telefon, millest kaks nn veekindlad. Õnneks oli üks telefon veekindlas kotis ja võimaldas abi kutsuda. Kõik kolm meest päästeti ja paat toodi samuti kaldale. See oli mereleminejate ettevalmistuse poolest kõige paremini ettevalmistatud õnnetus, kui nii võib öelda: päästevestid hoidsid uppumast ja sidevahend oli töökorras.

Hoidke ennast, siis on võimalik päästjatel teid päästa!

Igaüks võib nende õnnetuste tagajärjesid vaadata ja oma järeldused teha. Võib ju öelda, et Eesti väikelaevaregistris on veidi alla 30 000 väikelaeva ja selle arvu juures ei ole õnnetusse sattunute arv kuigi suur, aga ... Iga elu on tähtis ja iga inimene jääb keegi ta iga igatsema.

Sellele peaks aga mõtlema enne merele minemist, sest õnnetuse tagajärge saab igaüks ise lihtsa vaevaga leevendada – mitte et see alati päästaks, kuid vähemalt on inimene ise midagi teinud. Tuleb tunnustada positiivseid tendentse, näiteks Eesti Vabatahtliku Mere- ja Järvepääste osalusel korraldatud päästevahendite ostmise kampaania Päästame Koos käigus leidis suvel endale omaniku ligikaudu 300 päästevesti.

Päästevesti kandmisel on see eelis, et isegi Eesti jahedates vetes võib sellega meres pärnis pikalt elus püsida. Riided annavad veidi sooja ja vest hoiab pinnal. Samuti on olemas kalameestele mõeldud ujuvust andvad riided, nii kombinesoonidena kui eraldi jope ja pükstega. Päästjad saavad natuke armuaega, et kannatanut otsida, leida ja päästa.

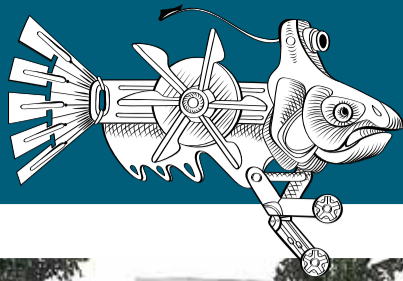
Teiseks on oluline, et õnnetusse sattumisest keegi teada saaks. Esimese asjana peab muidugi kedagi teavitama oma merelkäigust ja selleks kuluvas arvutatavast ajast. See ei pruugi alati aga kõige tõhusam olla. Kui õnnetus peaks kohe merele minemise järel juhtuma, oleks vaja abi kutsuda. Selleks on tänapäeval kõigile inimestele kättesaadavad mereraadiosaatjad ja igaühel taskus telefonid.

Veekindlaid telefone ei tohiks liialt usaldada – nende igapäevase kasutamise ei hoolda meid nii, nagu näiteks sukeldumisel kasutatavaid fotoaparate. Enda pildimasinat veekindlas ümbrisesse pannes kontrollin alati veekindla tihendi seisukorda, puhastan ja silikoonitan seda. Kas keegi teeb samamoodi oma veekindla telefoniga? Ilmselt mitte ja seetõttu lasevadki näiteks laadimisluugi tihendid tavaliselt telefoni vee sisse.

Veekindluse tekitamiseks võib kasutada nii odavamaid veekindlaid kotte kui ka kallimaid veekindlaid ja konkreetsele telefonimudelile mõeldud ümbri-seid. Merevalvekeskuse telefoninumber on 6 191 224 ja häirekeskuse oma 112. Mõlemalt saab abi üle Eesti.

Hoidke ennast, siis on võimalik päästjatel teid päästa!

JAKO VERNIK
Eesti Vabatahtlik
Mere- ja Järvepääste



Meresõber liikus suve jooksul kokku seitsmesse Eesti punkti.

900 meresõpra tutvus veespordialadega

Suvel Eesti eri paikades rännanud *pop-up*-kool Meresõber andis kõigile, keda tõmbab vee äärde ja peale, võimaluse proovida purjetamist, kajakiga sõitmist ning aeru- ja lohesurfi.

Meresõbra eesmärk oli teha see kõige esimese meresõidukogemus võimalikult lihtsaks. See on võrreldav degusteerimisega: proovi ära! Kui meeldib, saad alaga lähemalt tutvust teha ja minna vastavasse huvialatreeningusse.

Huvi veespordi proovimise vastu oli suur. Viiepäevasele kursusele registreerus 400 last ja enamasti olid kõik grupid täis müüdnud. Õhtuti ja nädalavahe- tustel aga proovis kiirkursuse raames endale huvipakkuvat spordiala ligemale 500 inimest.

Väga positiivne tagasiside tuli veeohutuse loengute kohta, need muutsid noored vee ääres märksa teadlikumaks ja ettevaatlikumaks.

Et saada see kõige õigem me- rekogemus, olid kohapeal noori juhendamas oma ala asjatundjad. Vaneminstruktor Elise Umb on Eesti koondislane purjetamises ja kuulub paadiklassis 470 nais- te arvestuses maailma paremiku- ku. Purjetamisinstruktorid Erki Melts ja Terje Lepik on armasta- tud alaga tegelnud lapsest peale ja kuulunud purjetamises Eesti paremikku.

Erkil on lisaks seljataga edu- kas avamerepurjetamise kar- jäära. Kajakiinstruktor Oskar Jüssi teeb SeaKayak Estonias voolava



Paljudele noortele oli Meresõber esimeseks kontaktiks veespordiga.

vee, surfi, grönipöörete ja süsta- sõidu põhikoollitisi ning on tun- nustatud kajakisõitja.

Ehkki möödunud suvi oli üle keskmise tuuline ja üks vihma- semaid, sai merega sõbraks li- gikaudu 900 inimest Narvast, Pärnust, Tallinnast, Tartust, Ku- ressaarest, Lohusalust ja Haap- salust. Kamba peale kokku purjetati kolme kuu jook- sul umbes 700 meremiili, mis on võrdne teekonna- ga Kuressaarest Amster- dami! Kõik, kel täna- vu jäi Meresõbra juures

käimata, saavad sellest osa võ- ta järgmisel ja ülejäämisel aastal ning seda juba Eesti Vabariigi 100 aasta juubeli programmi raames.

INDREK ILVES
Meresõbra projektijuht

Pop-up – selle peamiselt arvuti- maailmast pärit mõistega tähistatakse ka tegevusi, mis nii-öelda tühjas kohas esile hüppavad, oma teenust, kaupa või infot edastavad ja pärast ülesande täitmist jälle kaovad. Näiteks vabaõhu- restoranid-kohvikud, ajutised kauplused, info- või teenustelgid jne. Nüüd siis esmast mereharidust pakkuv veespordikeskusi.



Õppepurjekal saadi tuttavaks esimeste purjetamise põhitõdedega.

14-tunnine purjelauatreenn Rootsi-Eesti

Naljaga pooleks mainib Vello autos, et mis oleks, kui võtaks ette ühe purjelauareisi Rootsist Eestisse. Kõik autosolijad puhkevad naerma, kuna just on naastud väsitavalt Ruhnu-Pärnu purjelauaetapilt. Nii see mõte tol hetkel naljaks jäigi.

On vist detsember või jaanuar, kui Jaak pakub mulle võimalust teha midagi hullu, aga põnevat pärast Rio olümpiamänge. Kuulan jutu ära ja see tundub midagi täpselt minu jaoks: ületada Läänemeri purjelaul ehk Gotlandilt Saaremaale Olen vaimustuses ja räägin sellest kohe oma partnerile ehk treenerile. Matthew ei oska muud öelda, kui: lahe, eks vaatab, kui aeg käes, kas on võimalik selline asi ära teha.

mando oli väga sõbralik ega näinud probleemi, kui nad teavad täpselt, mis kell see juhtuma hakkab. Rakettidega sain hakkama, kuigi lootsin väga, et ei pea neid retke ajal kasutama.



20.09.2016
Proovipäev

Olime arvestanud, et ei hakka teisipäeval ülesõitu proovima, kuna prognoos ei olnud kõige soosivam, seega testisime kogu päeva varustust ja ohutustehnikat. Õhtul premeerisime ennast pubitoiduga Kuressaares, kuna see oli viimane kord, kui saime süüa midagi muud kui pakitoitu.



21.09.2016
Esimene katse

Hommik oli meil varane, mina kui sportlane sain kauem magada ehk kella kuueni, kuid Jaak ja Ainar ärkasid juba 4.45, et valmistada hommikusöök ja kõik muu vajalik. Kaameramehed olid varakult kohal ja filmisid mu hommiku tegemisi. Sain valmis, et startida Gotlandi poole kell 8. Lehvitasin ja olingi valmis raskeks katsumuseks. Söitsin umbes tunnikesi, kuni raadiosaatjasse saabus halb uudis, et pean kaatri juurde tagasi sõitma, kuna üks mootoritest oli ennast kaatri küljest lahti rebinud.



See oli meie kõigi jaoks suur löök. Lasime nõrdimisel lahtuda ja püüdsime leida probleemi põhjuse, et ehk saab ikka kaatri korda ja mõnel teisel päeval uuesti proovida. Nasvale sõit oli väga piinarikas: tee ei olnud küll pikk, kuid 10 km/h sõitva kaatriga, mis tavaliselt sõidab 60 km/h, võttis reis aega neli tundi. Kohapeal selgus, et kaatri kiire parandamine pole võimalik ja kogu remont võtab mitu nädalat. Motivatsioon tii- mis polnud veel kadunud, kuid seda, et lahendus tuleb otse «taevast», ei osanud küll keegi oodata. Järsku kirjutas mulle mees nimega Marek Peet, kes oli tol het-

Eesti populaarseim merelaul on «Tuul

Merekultuurist rääkides ei saa me läbi merelauludeta. Meri on inspireerinud nii laulukirjutajaid kui ka heliloojaid ning nende teoseid leiame rahva- ja lastelauludest, tänapäevasest muusikast ja lastelauludestki. Veelgi enam: merelaulud on esindanud meid kui riiki suurtel laulukonkurssidelgi.

Milline on aga eestlaste armastatuim merelaul? See sai selgeks möödunud suvel korraldatud rahvahääletusel, kus esikoha pälvis Jaan Tätte «Tuulevaiksel ööl».

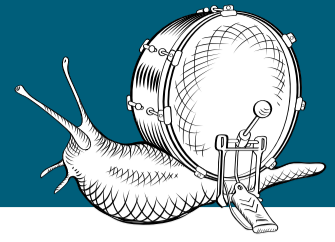
Populaarsusel teiseks jäi Ülo Vinteri ja Enn Vetemaa kirjutatud «Majakene mere ääres» ning auhinnalisele kolmandale kohale tuli Virve Kösteri ehk Kihnu Virve «Mere pidu».

Kaheteistkümneme populaarsemale laulule löid tunnustatud heliloojad uued orkestriseaded ja need kõlasid suurejoonelisel merelaulude galakontserdil 16. juu-

lil Lennusadamas. Laval astusid üles Lenna Kuurmaa, Robert Linna, Kadri Voorand, Helen Lokuta, Lauri Õunapuu ja Priit Volmer koos Tallinna Kammerorkestriga, mida dirigeeris Risto Joost.

Eesti populaarseimate merelaulude edetabel (tugineb 2016. aasta mais-juunis korraldatud rahvahääletusele ERR Menu portaalil)

1. «Tuulevaiksel ööl» (J. Tätte)
2. «Majakene mere ääres» (Ü. Vinter / E. Vetemaa)
3. «Mere pidu» (V. Köster)



kel Jõhvis: «Tere, Ingrid, vaata- sin uudiseid ja kuulsin, et teil on probleemid kaatriga. Minul endal on merekaater, mis võiks olla teile sobiv asendus. Sooviksin aidata teie projekti.» Selle kirja peale ei osanudki kohe reageerida. Kes pakub vabatahtlikult oma kaatrit inimestele, keda ta ei tunne? Kuid see ei olnud nali. Kirjutasime natuke ja pidime järgmisel päeval täpsemalt suhtlema.



22.09.2016 Puhkepäev ehk organiseerimine

Küll oli mõnus magada, aga kuna olime harjunud varase režiimiga, siis juba kell 10 olime ratta seljas, et uudistada elu Saaremaa väikeküläs. Üks mõnus tegus päev eemal Läänemere ületuse projektist.

23.09.2016 Saabub Marek uue kaatriga

Ettevalmistused Nasva sadamas. Meie suureks üllatuseks saabus kell 15 Marek uue kaatriga. Istusime siis korraks maha arutama, millisesse sadamasse sõidame, et oleks kõige lihtsam kaatrit vette panna, aga samal ajal ka kõige lähemal Gotlandile. Otsus vastu võetud, läksime Lõmalasse. Käisime läbi veel bensiinijaamast, kus

kohalik mees tundis meid ära ja andis omatehtud suitsuvorstid teele kaasa. Suur aitäh, imehead vorstid olid, kõik sai söödud!



24.09.2016 Väga lootusrikas teine katse

Kui kõik on olemas ja korras, leidub ikka üks «aga» – seekord oli puudu tuulest. Ilma tuuleta kahjuks ei sõida ja see ei ole üldse meie teha. Proovisime küll mõne tunni sõita, kuid sellise tempoga poleks ma kohale jõudnud. Seega otsustas tiim asjad kokku panna ja sõita kaatriga Gotlandile, et pühapäeval teha viimane katse. Tee Gotlandile oli kui viietunnine sõit Ameerika mägedel. Meil tuli ette palju möödasõitvate tanke- rite tekitatud ristlainet, mistõttu polnud teekond Gotlandile üldse nauditav. Sisimas väga lootsin, et ei pea järgmisel päeval samamoodi koju sõitma.

Gotlandile jõudes selgus, et kõik sealsed sadamad on kinni, kuna hooaeg on läbi. Kohalikult mehelt laenatud käru abil tassisime kaks korda bensiinikanist- reid poolteise kilomeetri kaugusel kohalikust bensiinijaamast. Paak täis ja toiduvärske kohalikus poes täiendatud, oli aeg asuda tee- le ja leida järgmiseks päevaks so-

biv sadam. Esimene sadam, kuhu randusime sentimeetri täpsusega kividest, oli meie jaoks liiga madal, seega suundusime järgmisse kalasadamasse, kus meid tervitasid üks kalavõrke sissepanevas naine ja kohalik sadamakapten.

Aeg oli nii kaugele jõudnud, et päike hakkas kaduma. Kiirelt pidime asjad sorteerima ja Ainar alustas piduliku õhtusöögi valmistamist. Menüüs oli merevees keedetud kartulid (imehead), burgerid (vorstiga, mille Saaremaa mees meile bensiinijaamas lah- kelt andis), frankfurterid ja magustoiduks kohalik Gotlandi kook. Pärast kogu seda head sööki olid mu energivarud 100 protsenti lae- tud.



25.09.16 Kolmas, õnnestunud katse

Astusin lauale 7.35, tehti väike video minu teeasumisest ja nii ma siis sõitsin järgmisel 14 tundi purjelaua. Esimesed kaks ja pool tundi üritasin sõita nii kiiresti kui võimalik, aga tuult oli ainult viis- kuus sõlme. 9.59 sain esimest korra korralikult gliissi (sõita kiiresti ehk liuelda vee kohal), tuult oli tol hetkel siiski ainult 10–12 sõlme. Glisseerides sõitsin viis tundi, mille jooksul sain suure osa maast

selja taha jätta. Ma ei tahtnud kor- dagi peatuda, kuna teadsin, et Saaremaa pool tuul vaikib ja siis läheb raskeks. Nagu ennustatud, tuul vaikiski ning aeg oli vaheta- da formula-klassi laud enda olü- piaklassi laua vastu, mis on vaike- se tuulega stabiilsem ja ujuvam. Nüüd oli käes retke kõige raskem aeg, kuna jäänud oli veel 24 miili, aga tuul jäi aina vaiksemaks. Kui sõita oli jäänud seitse tundi, tun- dus raske leppida, et olen nii lähed- al, aga sellise tempoga samal ajal väga kaugel.

Minu keha ei olnudki nii väsi- nud kui minu vaim, mis hakkas kustuma. Sõitsin mõne tunni aeg- laselt, siis tekkis tunne, et nüüd aitab. Olen küllalt sõitnud ja vaim on liiga väsinud! Hakkasin raadio- saatja teel rääkima Matthewga, kuna tema oli ainuke, kellele jul- gesin vinguda, et olen valmis lõpe- tama. Tagasisideks sain palju tu- ge ja innustust teisteltki ning ot- sustasin, et võtan kaatrist võlei- va ja siis vaatan, kuidas tunne on.



Pärast söömist tuli elu jälle sisse ja suur tahe see retk edukalt lõpeta- da. Nii pumpasingi viis tundi edasi Saaremaa poole, vahepeal sain riideid juurde ja pealambi, et natu- kenegi näha, kui täitsa pimedaks läks. Suunataju andis kaldal lee- gitsev suur lõke. See toetus, mis mind ees ootas, andis mulle pal- ju jõudu ja soojust, nii et lõpuks unustasin, kui palju on veel jää- nud minna.

Mind võeti vastu toredate ter- vituste ja sooja teega. Aitäh kõigile! Nii see pikk, väsitav ja ennastületav retk läbitud sai, hoolimata mitme- test raskustest ja tagasilöökidest.

Suur tänu toetajatele – Kul- tuurkapital, Alexela, Sportland, Rae vald, Lõmala sadam, Mõntu sadam, Nasva sadam, Elisa, Ees- ti paraolümpia komitee, Rand ja Tuulberg, Haljastuskeskus, Rop- peye, Noblessneri jahtklubi.

INGRID PUUSTA

purjesportlane, esimene naine, kes ületas Läänemere purjelaua

Merekultuur läbi fotoobjektiivi

Merekultuuriaasta üks eesmärk oli panna inimesed merd ja merega seotud kultuuri märkama.

Hea võimalus selle väljendami- seks oli osaleda koostöös Nikon ja I AM Photographeriga korraldatud neljal merekultuuriaasta fotokon- kursil.

Teema-aasta fookuste kohaselt olid konkursidki eriteemalised. Esi- mese konkursi «Meri on meie pä- rand ja ajalugu» eesmärk oli rõhu- tada mere olulisust meie kultuuri tekkimisel ja eluviisi kujunemisel.

«Meri annab mulle töö» eesmärk oli näidata merega seotud tööko- hade mitmekesisust ja võimalusi. Suvisele fotokonkursile «Tule me- re äärde» ootasime pilte, mis näita- sid merd vaba aja veetmise koha- na ja lahutamatu osana puhkuse- ja suvituskultuurist. Koos novemb- riga lõppev fotokonkurs «Mereriik Eesti» tõstab esile Eesti kui mereriik- gi tulevikku, püüdlused ja unistused.

Kolme lõppenud fotokonkursi võidutööd



Fotokonkursi «Meri on minu kultuur ja pärand» võitja: Vivian Ainsalu, «Ajahambad»

Sellele pildile töid esikoha kolm olulist aspekti. Esiteks on pilt ot- se teemasse: pildi eesosas ole- vad vana laevavraki jäänused ja taamal seisev majakas on ehtsad sümbolid merega seotud pärän-

dist ja ajaloost. Teiseks on piltnik valinud sobiva ajahetke ja valguse ning kolmandaks on pilt tehnil- seltki hästi tehtud, kasutatud pik- ka säriaega, mis on pildile andnud hea lisanüansi.



Fotokonkursi «Meri annab mulle töö» võitja: Tuuli Tammla, «Tiit. Paadimeister»

See võidutöö eristus teistest konkursifotodest kõige isikliku- ma lähenemisega. Portree paadi- meister Tiidust kõnetab vaatajat

väga selge sõnumiga: ilma me- re, paatide ja paadiehitusoskusteta ei oleks minul töö!



Fotokonkursi «Tule mere äärde» võitja: Vambola Kurm, «Tormilinnud»

Selle töö puhul on tegu väga häs- ti tasakaalus pildiga nii valguse kui kompositsiooni poolest. Pil- dil on pehme valgus ja ruumi on antud pilkupüüdvatele rümpilve- dele. Lainemõll jääb tagaplaanile, mistõttu jagub vaataja tähelepa-

nu rohkem Tallinna siluetele, muu- lil jalutavale paarile ja muidugi ka- jakatele. Lainetav meri ei ole sel- lel pildil looduse jõudemonstrat- sioon ega ähvardus, vaid pigem positiivset meeleolu võimendav detail.

evaiksel ööl»

4. «Laev tõstis purjed» (G. Ernesaks / E. Tammlaan)
5. «Ei meelet läe mul iial» (Ü. Vinter / E. Vetemaa)
6. «Vana madrus» (rahvalik / J. Tätte)
- 7.–12. «Kihnu neu» (viis ja sõnad rahvalikud)
- 7.–12. «Jää jumalaga, Mann» (sõnad ja viis rahvalik)
- 7.–12. «Miki merehädas» (Georg Malmstén / J. Rimmelas)
- 7.–12. «Tüdruk» (A. Uustulnd)
- 7.–12. «Mõtisklus» (filmist «Vallatud kurvid», G. Podelski / H. Karmo)
- 7.–12. «Abruka valss» (S. Tuulik)



Merelaulude galakontsert Lennusadamas.

Foto: Aron Urb

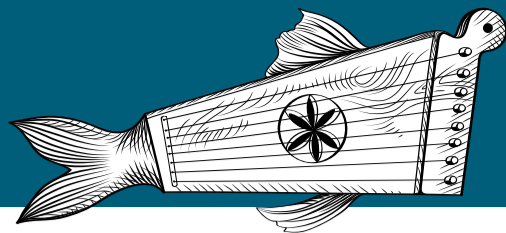


Foto: Riigikogu

Artur Talvik: Mereriik ei tähenda vaid 1242 kilomeetri pikkust rannajoont

Me armastame oma merega uhkustada. Räägime, et meil on ülivõimas Tallink, kaugeleulatuv merenduse ajalugu, pikk rannajoon ja tuhandeid saari. Räägime sellestki, kuidas meie purjetajad sõidavad ümber maailma. Aga kui rääkida merenduspoliitikast, peame kahjuks tõdema, et oleme kaotamas mereriigi positsiooni. Mida teha, et see täielikult ei kaoks? Mida teha, et muutuks Eesti poliitilise eliidi mõttelaad ja merendus saaks meie riigis tähtsaks?

Aga hakkame alumisest otsast peale. Ei saa olla merendust ilma randlasteta. Tänapäeval kipub Eesti rand kattuma pigem suvilatega, mis on täis pikitud pakettaknaid. Nendest suvilatest on küll tore merele vaadata, aga seal kaob igasugune meretunnetus.

Ma kutsun üles seadma Eestis sisse randlase eristaatust. Randlane on see, kes kannab merekultuuri, kellest kunagi võib saada suur laevakapten, hea paadiehitaja või merepäästja.

Ma olen ise vabatahtlik merepäästja ja seda tööd tehes olen kokku puutunud paljude merenduse tahkudega. Mul on väga hea meel, et vabatahtlik merepääste on Eestis taastatud. Toonitan, et just taastatud, sest organiseeritud vabatahtlikul merepäästel on tegelikult pikk ajalugu, mis ulatub 19. sajandi teise poole välja.

Aga see, et vabatahtlik merepääste on kõvasti arenenud ja võimekus paranenud, ei ole veel kõik. Merepäästjate tehnilised vahendid on kahjuks väga ajast maha jäänud. See on jällegi koht, kus valitsus ja riigikogu võiksid pead kokku panna ja mõelda, kuidas olukorrast välja tulla.

Randlase juurest edasi liikudes jõuame väikesadamate ja

nende ehitamiseni, mis on viimasel ajal tublisti käima läinud. Ent väikesadamate ehitamisega tuleb ilmsiks palju probleeme. Nii mõnigi sadam on ehitatud eb sobivasse kohta, mis kandub väga kiiresti täis.

Ja nii mõnigi sadam on ehitatud avaliku raha eest, aga sadama omanik kasutab seda kui erasadamat. Sellest tulenevalt on meie väikesadamates kaikohtade hinnad kõrgemad kui Soomes, mis kindlasti pärsib väikelaevalde ja väikepaatide omanike arvu kasvu.

sadam võiks olla Eesti majanduse oluline alustala. Tallinna Sadama loomab puhastustuli ja ma loodan väga, et möödunud aastate mõttelaad põleb selles ära viimse kui kübemeni.

Tallinna Sadamgi on dilemma ees: kas peaks vähendama sadamamakse ja parandama seeläbi konkurentsivõimet võrreldes lähiriikidega või tuleks ehitada n-ö tark sadam, mis nõuaks investeringuid juurdegi. Praeguses olukorras võid sa ehitada targa sadama, aga kui sadamas kaup ei liigu, ei ole sellel sadamal suurt mõtet.

Merendus on kõikehõlmav ala ja kui liblikas teeb mõnes teises valdkonnas tiivaliigutuse, võib see just merenduses väga valusasti kätte maksta.

Väikesadamatest järgmine tasand on suured sadamad. Räägime Tallinna Sadamast. Kahjuks on Tallinna Sadam aastate jookkul olnud poliitiline lüpsilehm, mistõttu tema arengusuunad pole lähtunud pikast perspektiivist. Just see sadam on värv Eestisse ja Eestist välja ning just see

Merendus on kõikehõlmav ala ja kui liblikas teeb mõnes teises valdkonnas tiivaliigutuse, võib see just merenduses väga valusasti kätte maksta. Ehk kui meie raudteel ei liigu enam peaaegu üldse kaupa, siis kannatab selle all sadamgi. Ametist lahkuvalitsus ei ole teinud suuri pingu-

tusi, et ennekõike raudteel kaup liikuma hakkaks.

Ent ei ole sadamat ilma laevadeta. Me oleme aastaid rääkinud konkurentsivõimelise kaubalaevade registri taastamisest suuremate kaubalaevade jaoks. Arengukava näeb ette, et neid laevu võiks selles registris juba üsna pea olla 35. Paraku on kõik läinud pöördvõrdeliselt ja viimasegi kaubalaev on registrist lahkunud.

Oleme olukorras, kus meie riik võiks teenida raha ja anda tööd paljudele inimestele, aga me ei kasuta seda võimalust. Laevaomanike jaoks ei ole siin suurt vahet, sest kui meie riik neid ei taha, saavad nad mujalgi kasumit teenida. Aga inimesed, kes Eesti merenduse pärast südant valutavad, ei soovi, et merest saadav kasu mujale läheks.

Me räägime, et Eesti on IT-riik. Oleme selle üle uhked ja ekspordime selle valdkonna tooteid. Millegipärast on aga IT-valdkond merendusest kui majandusharust kaugele jäänud. Merenduses on asjaajamine väga kohmakas, lausa eilne päev.

Seegi on koht, kus Eesti võiks jällegi olla eestvedaja, tee- ja suunanäitaja ning lahenduste pakkuja.

Viis soovitus

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu juhi Jüri Lemberi viis soovitus Eesti meremajandusliku olukorra parandamiseks.

Praegu pole Eesti laevaregistris ühtki kaubalaeva ja seega pole ka ainsatki töökohta. Omamaiste töökohtadeta, Eesti residentidest meremehi seilab samas teiste riikide lippude umbes 5000–6000.

Kui luua Eestisse naaberriikidega samaväärsed konkurentsitingimused, tekib võimalus, et laevad hakkavad tulema tagasi Eesti registrisse. Seda on kinnitanud praegu välislippude all laevu omavad ja Eestis oma äri ajavad reedrid.

Selleks oleks vaja esiteks tagada kõnealustel alustel töötavatele meremeestele sarnaselt Leedu ja paljude teiste ELi liikmesriikide lippude all töötavate meremeestega 0%-line tulumaksumäär.

Teiseks seada Eesti registris olevatel kaubalaevadel töötavatele meremeestele sotsiaalmaksu lagi (sisuliselt praegune sotsiaalmaksu määr 33% ametlikult miinimumpalgalt).

Kolmandaks anda ettevõtjatele võimalus valida laevapõhise tonnažimaksu või ettevõtete tulumaksu tasumise vahel.

Ehk kehtestada vabatahtlik tonnažimaksu tasumise võimalus versus ettevõtte tulumaks.

Praegu on Eesti kaubalaevu mugavuslippude all sõitmas 30.

Neljandaks lihtsustada administratiivseid protseduure laevade registreerimisel, muuta need kiiremaks ja odavamaks või loobuda registritasut võtmisest Eesti reedrite puhul.

Ja viiendaks võimaldada Eesti meremehi esindava ametiühingu kollektiivlepingute kaudu vä-

Viitseadmiral Tarmo

Eesti merenduses on probleeme palju ja meie peksime püüdma nendes natukene selgust saada. Eesti merenduse konkurentsivõime väheneb aastast aastalt, kuna riik ei ole järjekindlalt merendusega tegelnud samal määral kui meie head naabrid Läänemere rannikul.

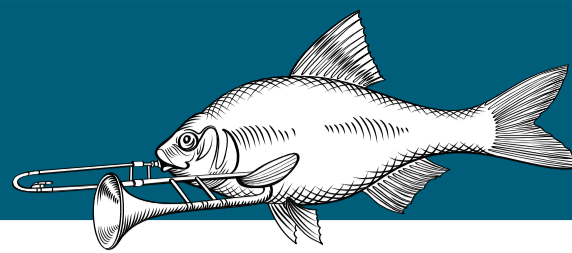
Ma ei taha väita, et üldse ei ole tegeldud; kindlasti on, kuid mitte küllaldaselt. Küsimus ei ole pelgalt laevanduses, vaid kogu mereklasteri haldamise või koordineerimise puudumises. Niinimetatud liberaalne majandusmudel on kahtlemata väga hea ja majandust toitev, kuid merenduse rahvusvahelistes konkurentsitingimustes see ei toimi. Merel kehtivad rahvusvahelised ärireeglid ja kitsalt riigisestest normatiividega ei suuda me neid paraku muuta, küll aga pane me raskesse seisusse meie reedrid, meremehed ja kõik merega seotud inimesed.

Merendus kui majandusharu ei ole meie riigis kaugeleki prioriteetne. Meil on maismaa-ala haldamiseks ministereeriumid, kes selle teemaga tegelevad. Meil on olemas isegi maaeluministerium. Aga merendusega tegeleb vaid majandus- ja kommunikatsiooniministeriumi lennundus- ja merendusosakond, kus on tööl ainult üks mereharidusega inimene. Me lendame ja ujume ühekorraga. Paraku mitte eriti kaugele, isegi mitte Läänemerest väljapoole. Meil nagu polekski maailmamerele asja. Meie mereks on saanud Soome laht.

Kui Euroopa Liit on ammu aru saanud, et merendus on väga oluli-

ne ja perspektiivikas majandusharu, arvab Eesti millegipärast teisti. Euroopa Liit on lubanud liikmesriikidel toetada merendussektorit oma äranägemise järgi ja andnud volitused võtta meetmeid, mis on fikseeritud vastavates dokumentideski. Meil käib paraku kõik vanaviisi. Uppuja päästmine on uppuja enda asi. Aga uppuja ei ole mitte ainult merendus, kogu Eesti riik kannatab selle all. Suuresti just seetõttu on Eesti lipu all seilanud laevad, Eesti laevaomanikud ja meremehed vabaturul silmitsi ebavõrdse konkurentsiga. See ei vasta ka Euroopa Liidu põhimõtetele. Ebaadekvaatse ettevõtluskeskkonna tõttu pole Eesti laevaregistrisse jäänud ühtki kaubalaeva. Kui me taastaksime iseseisvuse, oli neid 50. Suur osa nendest, üle poole, olid uhiuued või üsna uued laevad, veeväljasurvega kuni 50 000 tonni.

Meie lõunanaaber Läti on meie arvates palju vähem mereriik. Nendel ei ole ühtegi saart, meil on 2200 – isegi rohkem kui Kreekal. Läti läks olukord usinasti halvemaks selle hetkeni, mil enam alapoole minna ei saanud. Nad jäid pidama kahel laeval. Merenduse riiklike meetmete rakendamise järel on neil laevade arv kasvanud 21-ni ja püsinud sellisena peaaegu kümme aastat, mis viitab sellele,



Eesti meremajanduse käivitamiseks



lismaise tööjõu lihtsustatud tölevõtmise kaubalaevadele.

Praegu käitab Eestis rahvusvahelises meresõidus kaubalaevu

vähemalt 15 ettevõtet, kelle kasutuses on umbes 50 kaubalaeva eri riikide registrites.

Paljud laevadest veavad kaupa

ka Eesti sadamatesse ja sadamatest. Nende laevade puhul ei tule tööandjal maksta meremeeste töötasudelt üldjuhul mingeid makse.

Laevade eest tasutakse iga-aastast tonnaažimaksu.

Sisuliselt tähendab see, et Eestis paiknev äriühing on oma et-

tevõtte või ettevõtte (st laeva või laevad) viinud ja registreerinud välismaal ning seeläbi väldib tööjõuga seotud piiranguid ja kalleid makse.

Eeltoodud meetmed tagaksid, et esiteks tuuakse Eestis resideerivate äriühingute majandustegevus Eestisse, sest ettevõtte (laev) ja sellel asuvad töökohad tulevad Eesti jurisdiktsiooni alla. Kaob vajadus skeemitada tulude ja maksudega.

Teiseks laekub riigile registratasuna aastatulu iga laeva kohta. Makse suurus seotakse laeva netotonnaažiga. Eesti laevaregistri aastatasu ehk tonnaažimaks võiks olla 13712NT suurusel laeval ca 8000–9000 eurot (võrdluseks: Maltal on see ca 5000 eurot) ja 1824NT suurusel laeval 5000–6000 eurot (Maltal ca 1300 eurot). Laevade registreerimistasu ei võeta; selle suurus on teiste ja avatud registri teenust pakkuvate riikide eeskujul vahemikus 3000–5000 eurot. Sellega loome väikse eelise, sest täiendavaks kohustuseks on laeva omamisel Eesti registris ettevõtte olemasolu Eestis. Seega, kui tuleks kas või kümme laeva, võiks täiendav tulu tonnaažimaksudena riigile olla 60 000 kuni 80 000 eurot, 25 laeva puhul juba vastavalt 150 000 kuni 200 000 eurot.

Kolmandaks: iga Eesti regist-

risse tulnud kaubalaev loob kahe meeskonna peale orienteeruvalt 26 töökohta, mis tagab eespool pakutud maksusoodustuste puhul laeva kohta vähemalt 3640 (0,07x2000x26 meremeest) eurot sotsiaalmaksu kuus või vastavalt aastast ühe laeva kohta 44 304 eurot ehk siis kümne laeva kohta ja ümardatult umbkaudu 450 000 eurot.

Neljandaks: töökoha loomise maksumus riigile oli 2009. aastal 8950 eurot. Võttes aluseks selle väga vana arvutuse, aitab ühe kaubalaeva tulek Eesti registrisse hoida kohe kokku 179 000 kuni 268 500 eurot. Võttes aluseks aga hollandlaste kogemuse, tulevad vastavad arvud koos kolme lisanduva töökohaga maismaal 716 000 kuni 1,074 miljonit eurot.

Kuna praegu on kaubalaevade arv Eesti registris null ja seega puuduvad üldse igasugused töökohad ja vastavalt laekumisedki, siis kaotada pole midagi. Poliitikutud peavad loobuma dogmast, et maksuerisusi ei tehta. Sest vastasel juhul ei realiseeru ka ametlikult Eesti konkurentsivõime kaavas planeeritud kõrge lisandväärtusega ja samaväärsete töökohtade tekkimisega, ekspordile orienteeritud (sest laevandusteenused on põhiliselt suunatud ekspordile) ettevõtluse laienemine.

Kõuts: Merenduse probleemid on kogu eesti rahva mure

et merendus on riigile vajalik. Ilmselt on merendus tulutoov.

Räägime nüüd rahast. Laevaomaniku kulud ühe madruse Eesti lipu all palgal hoidmiseks on umbes 2000 eurot kuus, teistel Euroopa Liidu mereriikidel on need kulud väheke üle 1000 euro. Ma pean silmas Hollandit, Taanit, Rootsi, Läti, Leedut jt, samuti kolmandaid riike. Kuna ITF (International Trade Federation) on kehtestanud laevadel miinimumpalgamäära, siis madruste nõrimisega seda vahet tasa ei teeni. Me oleme seni suutnud reisilaevanduses vee peal püsida tänu Soome ja Eesti palgaerinevustele, kuid see ei kesta igavesi. Palgad, nagu me teame, tõusevad isegi Eesti Vabariigis, ja tõusevad jõudsalt. Ühel päeval saabub hetk, kui Tallink Grupp peab mõtlema, mis edasi saab. Toome näite. Kui Tallink Grupp viis oma reisilaeva Riia liinile, olid nad sunnitud laeva viima Läti lipu alla. Tulemus on natuke mõtlemapanev. Me kaotame paarsada töökohta ja maksutulu. Töökohad kadusid selle tõttu, et lipuriik määrab laevameeskonna koosseisu. Enamik nendest inimestest liitus teiste Eesti meremeestega – neid on umbes 5000 –, kes on sunnitud töötama võõra lipu all. Ega me ometi seda ei taha, et kalevipoegi aina juurde kasvab!?

Eestis registreeritud äriühingud käitavad umbes 60 laeva (alusel, mille veeväljasurve on üle 500 tonni), mis paraku kõik seilavad võõra lipu all. Seda sellepärast, et Eesti lipu all ettevõtlusega tegelda lihtsalt ei tasu ära. Laevaomanik ei saa kahjudega töötada. Nende ja teiste laevade toomiseks Eesti registrisse on tarvis viivitamata ra-

kendada riiklikke meetmeid, mis tagaksid laevandusettevõttele võrdsed konkurentsitingimused.

Merendusnõukoda on juba aastaid välja pakkunud meetmete paketti, mis aitaks Eestil sellest olukorrast välja tulla. Kusjuures need meetmed ei nõua riigilt uusi investeeringuid, küll aga peaksid tooma otsest ja kaudset kasu. Esimene ettepanek on maksusüsteemi muudatuste kohta. Teine ettepanek on laevade tonnaažimaksu kohta, pidades silmas eeskätt laevade ehitamist. Kolmas ettepanek on laevade ehitamiseks võetavate krediitide riikliku garanteerimise kohta.

Merendus kui majandusharu ei ole meie riigis kaugeltki prioriteetne.

Me ju teame, et laevaehitus on ääretult kallis. Minu teada ei olegi Eestis nii rikast inimest, kes oleks suuteline kahemiljonilist laeva n-ö puusalt tulistades valmis ehitama. Neljas ettepanek on laevaühingu kui ettevõtlusvormi legaliseerimise kohta, mis annab võimaluse inimestel investeerida laevandusse, kuid selleks peavad need toimingud olema juriidiliselt kaetud ja riigi poolt kaitstud.

Kõige pakilisemad oleksid muudatused maksupoliitikas ja õigusaktides, mis tagaksid Eesti lipu eelistavatele meremeestele või reedritele samalaadsed tingimused, kui on nende konkurenti-

del Balti merel ja mitte ainult seal, vaid kogu maailmamerel. Teadupärast on merendus rahvusvaheline äri. Kogu see raha, mis merenduses liigub, on ekspordiraha. Seetõttu võitlevad kõik riigid selle eest, et oma merendussektorit toetada ja saada neid ekspordisummasid oma eelarvesse. Isegi ilma merepiirita Luksemburgil on kaubalaevastik, sest nad on aru saanud, et merebisnis on riigile kasulik.

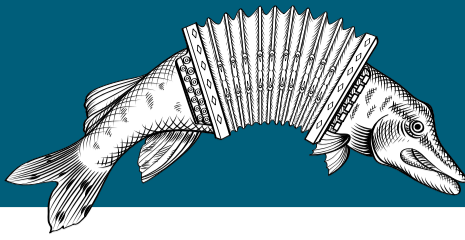
Oleme uurinud teiste Euroopa Liidu mereriikide positiivseid kogemusi. Hollandis kasvas pärast riiklike laevandusmeetmete võtmist kommertsaluste arv 550-lt 700-ni. Enne seda oli neil seesama protsess nagu meilgi: laevad lahkusid Hollandi lipu alt raske majandamise tõttu.

Merendusest maksutulu tekkimisega kasvaksid kõigi muude riigimaksude laekumised ja ettevõtluse käive meremajanduses. Hollandis tehtud uuringu tulemused näitavad, et omamaise ettevõtluse kasv merenduses toob kaasa merendusega seotud ettevõtluse kasvu maismaal proportsioonis 1 : 3. Kui see suhe üle kanda tööhõivele, saame tulemuseks, et üks lisandunud meremees Eesti lippu kandval laeval loob maismaal töökoha kolmele inimesele.

Ma loodan, et meie valitsusel jätkub nii palju kainet mõistust ja otsustusvõimet, et sel Eestile keerulisel ajal suudetakse nende meetmetega arvestada ja need elu viia. Aeg jookseb ja me oleme niigi juba hiljaks jäänud. Merendus on Eesti rahvuslik huvi, meie ajalooline pärand. Me oleme 5000 aastat kandnud mererahva tiitlit, vaevalt tahaksime seda täna maha matta.



Foto: Riigikogu



Merevärav kui eluolu

(Väike)sadam on kohaliku majanduse edendaja ning samal ajal paikkonna edukuse näitaja.

Kui tahad mingi piirkonna eluolust ja majandusest ülevaatlisku pilti, pole mõtet minna linnavalitsusse ega ettevõtlusametisse. Parem käi turul, raudtee- või bussijaamas ja väikesadamas. Eriti viimases, sest just mereväravas toimuv toob selgelt esile paljud ühiskonnaelu olulised näitajad alates elatustasemest ja lõpetades kodanikuabada-

dustega. Kas sadam on korras või räämas, kui tihe on laevaliiklus, kes sadamas askeldavad ja mida seal teevad, kui arvukas ja mis-suguses seisukorras on hobilaevastik, milliseid teenuseid sadamas pakutakse, kui palju on näha mundrimehi ning mitmed muud detailid räägivad tähelepanelikule vaatlejale piirkonnast rohkem kui mis tahes turismiinfo voldik või äpp. Muidugi on suured reisi- ja kaubasadamad oluline osa riigi majandusest, kuid kommerts-laevaliiklus on teinud pika hüppe automatiseeritud logistikakeskuste suunas ja iga huviline suures sadamas enam vabalt jalutama ei pääsegi.

Rohkeotstarbeline tõmbekeskus

Samavõrd kui sadam piirkonna elujõulisust peegeldab, aitab ta ise edu luua ja palju suuremas ulatuses kui tavaettevõtte lubab aimata. Kahesuunalise mereväravana pole sadam vaid rikkurite paatide hoiukoht või välismaa mereturistidelt raha kasseerimise asutus. Tänapäevane väikesadam loob tegutsemisvõimalused palju laiemale ringkonnale, kes kõik sadamale või selle sidusettevõtetele käivet tekitavad. Hobikalastajad. Purjetamiskoolid ja sõudeklubid. Kanuu-, kajaki- ja surfisõbrad. Veesuusatajad, veelaudid ja tei-

Et Eestis sadamapidajaks hakata, peab olema pisut rohkem kui vaid tahtmine äri teha.

sed motoriseeritud veesportialade harrastajad. Sukeldujad. Loodusvaatlejad. Väikesadamad on tugipunkt ka riigilaevastiku alustele, näiteks võib tuua politseipaadid, merepääste, keskkonnainspektsiooni, teadusasutused ja teised. Sadamad on hinnatud haagissuvilate ja autokaravanide parkimiskohad, sest matkaautode ja jahtide vajadused on väga sarnased ning sadamates vastav taristu olemas: vesi, elekter, kütus, heitvee- ja jäätmekäitlus.

Lõpuks on sadamakõrts alati üks linna populaarsemaid söögi- ja joogikohti, kuhu jõuavad sageli ka kunded, kel endal meresõidu ega paatidega mingit kokku-

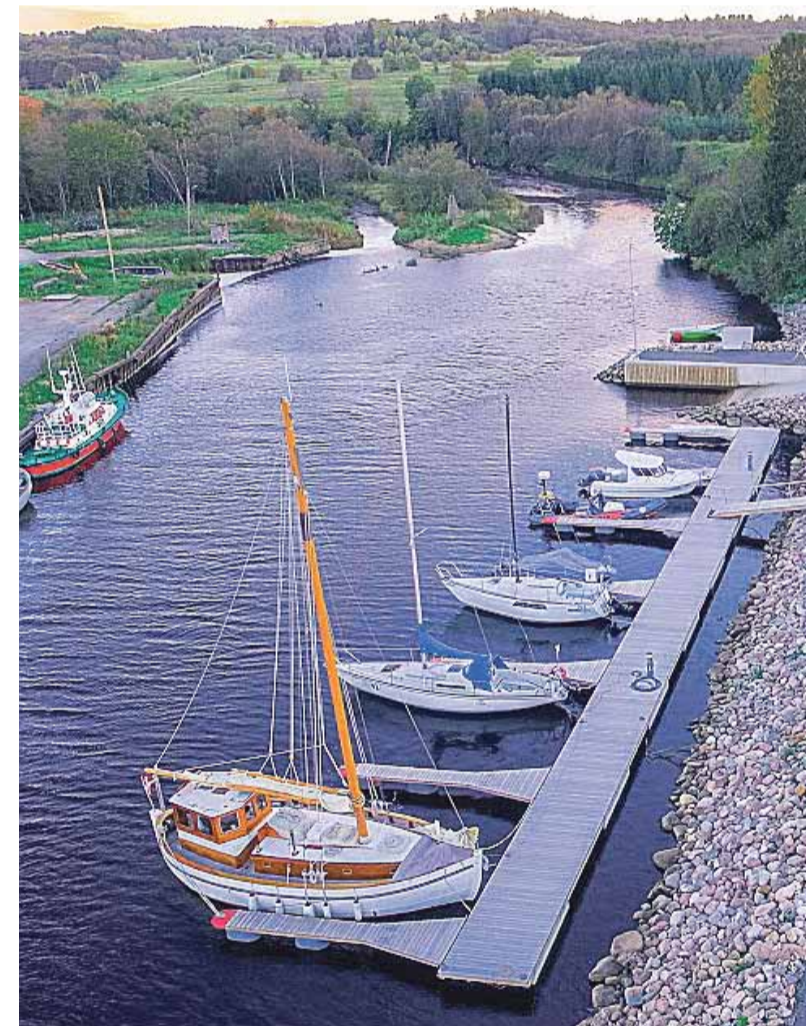
puudet pole. See kõik loob järjest uusi kontaktvõrgustikke, äri võimalusi, töökohti.

Sadam miinuses, klaster plussis

Looduslike iseärasuste tõttu on sadamapidamine maailma eri paigus väga erinev. Kui kuulsamates sooja veega puhkepiirkondades võib aasta ringi tegutsev sadam tõepoolest olla kasumlik ka iseisva ettevõttega, siis põhjamaade sadamad ei ole lühikeses meresõiduhooaja tõttu reeglina kuigi tulutoovad. Hea, kui meie sadamad oma tuludest jooksivad kulud suudavad katta, investeerin-



Puise sadam.



Purtse külalissadam.

Merealadest tuleviku pilgu läbi

Eestit ümbritsevat mereala kasutatakse väga mitmesugusel otstarbel – nii kaupade kui ka reisijate transpordiks, kalapüügiks, puhkamiseks jms. Ühtlasi on viimastel aastatel kasvanud huvi uute tegevuste, ennekõike energiatootmise vastu merealal.

Majandustegevuste kõrval ei saa unustada, et see kõik toimub merekeskkonnas, mille taluvusel on oma piir. Aina elavneva merekasutuse juures on vaja pikema aja peale ette läbi mõelda, milleks mereala kasutatakse ja mis tingimustel seda tehakse – et tänased tegevused oleksid võimalikud ka 30 ja 50 aasta pärast ning ruumi jääks uutele tulijatele.

Sobivaim vahend merekasutuse pikaajaliseks kavandamiseks on mereala ruumiline planeerimine, mis võimaldab määratleda, kus ja millistel tingimustel midagi teha saab ja tegema peab, et oleks tagatud merekeskkonna hea seisund. Nii nagu maismaal,

on merealalgi planeeringu koostamisel eesmärgiks kokkulepete saavutamine erinevate huvidega – nii majanduslike, sotsiaalse kui ka looduskeskkonna väärtustega – arvestamiseks.

Eestis on mereala planeerimisega tegeldud juba aastast 2012, kehtestatud on Hiiu ja lõppjärgus Pärnu mereala planeering. 2016. aasta lõpus algatatakse kogu Eesti mereala hõlmava mereala planeeringu koostamine. Planeeringu koostamist korraldab rahandusministeeriumi planeeringute osakond.

Mereala planeerimise eesmärk on leppida kokku Eesti mereala kasutamine pikas perspektiivis, et edendada merema-

jandust ning tagada merekeskkonna hea seisundi saavutamise ja säilitamine. Planeeringuga määratakse kindlaks, kus, mida, miks ja kuidas tehakse. Mereala planeeringu koostamisel hinnatakse kõigi merealal praegu tehtavate ja kavandatavate tegevuste koosmõju ning hinnatakse nende kaasnevat mõju merekeskkonnale, majandusele ning sotsiaalsele ja kultuurilistele aspektidele.

Planeeringust saab kehtestamise järel alusdokument mereala kasutamist lubavate otsuste langetamisel nii ministeeriumidele ja ametitele kui ka ettevõtjatele, investitoritele ja kohalikele omavalitsustele ning rannikukogukondadele oma tegevuse suunamisel.

Et planeeringulahenduses arvestataks eri valdkondade huvi- de ja väärtustega, on ühelt poolt oluline planeeringu koostaja laiapõhjaline kaasamistegevus planeeringu koostamise vältel, kuid teisalt huvigruppide endi aktiivne osalemine ja kaasrääkimine. Tasakaalustatud planeeringulahendus kujuneb arutelude, diskussioonide ja miks mitte vaidlustegi pinnalt.

Mereala planeerimisel on vaja nii riigiasutuste, erasektori kui ka kolmanda sektori igakülget vaadet merekasutusele, mis hõlmab meretransporti, kalandust, puhkemajandust, energiatootmist. Selle kõige aluseks on vaade merekeskkonnale, vaade merele kui

väärtusele iseenesest, sest kui ei oleks merevett, kui ei oleks kalu, kui ei oleks tuult merepinna kohal, ei oleks laevandust, kalandust ja energiatootmistki.

Mereala ruumiline planeerimine peab muutuma aluseks majandustegevuse ja muude valdkondade tegevuste suunamisel merel, et vältida eri valdkondade omavahelisi konflikte ja tagada merealade kestlik kasutamine ja merekeskkonna hea seisundi säilimine.

ANNI KONSAP
Rahandusministeerium,
planeeringute osakonna
nõunik



ja unistuste peegelpilt

guteks või laenu raha teenindamiseks tuleb aga mujalt abi otsida. Nii ongi sadamate ümber moodustunud omalaadsed klastrid. Lisaks lühi- või pikaajaliselt kasutatavatele kaikohtadele vajavad sadamas toimetavad seltskonnad mitmesuguseid tugiteenuseid. Vett ja elektrit. Toitu. Kütust. Pesemis- ja riietusruume, sauna. Meravarustust. Purje- ja paadiparandust. Öömaja. Meelelahutust. Jalgratta- või autorenti. Giiditeenust. Veesõiduki talvist hoiukohta.

Eestis on mitu näidet, kus väikesadama ümber on ettevõtetest ja teenustest moodustunud elujõuline klaster, mis pakub piirkonnale mitte ainult silmailu, vaid reaalseid tee-

nuseid, meelelahutust ja kodanikele võimalust merega lähemalt tutvust teha. Näiteks Kalevi Jahtklubi Pirital, Pärnu Jahtklubi ja Kärdla sadam, kui nimetada vaid mõnda. Kui paljud Eesti väikesadamate ümber koondunud klastritest tegelikult kasumis on ja mis tegevus mis valdkondi täpselt toetab, pole lihtne välja arvestada, sest sageli kuuluvad sadamas tegutsevad ettevõtted eri omanikele ja üleüldist kontserniarvestust ei saa teha. Siiski näitab selliste klastrite elujõudu asjaolu, et teenuseid pakkuvaid ettevõtteid tekib sadamatesse juurde ja järjest rohkem leitakse sadamaraajatistele rakendust talvekuudelgi, kui paadid veest väljas.

Sadam on merekultuuri kool

Kuulsaimadki ookeanil seilavad kaptenid on meresõiduteed alustanud väikse aeru- või purjepaadiga kodusadamas. Hea eeskujuga, isiklik kogemus ja pädev jätkukoolitus on mereriigi traditsioonide ja merehariduse kestvuse eeldused, neist aga moodustubki merekultuur. Praegu tegutsevad enamiku Eesti suurimate jahisadamate juures noorte purjetamiskoolid ja jahtklubid, toimuvad väikelaevajuhtide kursused ning pakutakse täiendkoolitust edasijõudnud purjetamishuvilistele. Meresõit ja mereohutus on valdkonnad, mida pole võima-

lik omandada ainult klassiruumis teoorialoenguid kuulates. Seepärast võib öelda, et just väikesadama ja neis valitsev mõtteviis on tulevaste meresõitjate, nii harrastajate kui ka elukutseliste kasvulava.

Väikesadama pidamine peab olema elustiil

Et Eestis sadamapidajaks hakata, peab olema pisut rohkem kui vaid tahtmine äri teha. Muhemaal asuva Lõunaranna sadama omanik ja sadamakapten Olaf Orgse ostis lagunenu sadama 2005. aastal ning on sellest nüüdseks teinud nii merematikajate kui maismaaturistide hulgas hinnatud sihtkoha. Sa-

dama korrastamiseks vajalike investeeringute tegemisel on peale omaniku isikliku panuse kasutatud toetusi. Viimastel aastatel on Lõunaranna sadam suutnud jooksvalt kulud laekuvate tuludega katta, kuid Orgse tunnistab, et endale ta sadamakapteni töö eest palka ei maksa. Hooajal külastab Lõunaranna sadamat sõltuvalt ilmaoludest 200–400 külalaisalust, lisatulu on hakanud tooma majutus, jalgratta- ja autorent ning toitlustus.

«Sadamapidamisega tulu ei teeni, seda ei saa äriks nimetada. See pole ka hobi, vaid pigem nagu elustiil. Suveperioodil elan kolm kuud praktiliselt kogu aeg sadamas ja teen ise kõiki vajalikke töid. Tipp-

hooajal on mul siiski ka abilisi palgatud,» seletab ise kunagi purjetamisega tegelnud ja praegu kaht mootorpaati omav sadamakapten Orgse. Tõsi, üks neist paatidest on rohkem Lõunaranna sadama tööpaat. Kuigi Lõunaranna pole Orgse jaoks sissetulekuallikas, kavatses ta sadama pidamist jätkata ja sadamat edasi arendada. «Muhu saarele sellest kahju küll pole tekkinud, et sadam seal Lõunarannas on ja tegutses. Pigem on paljudel sellest rõõmu ja kasu olnud,» leiab Orgse ja rõõmustab, et tema elustiilil on järgijaid.

JAANO-MARTIN OTS
Eesti Väikesadamate
Arenduskeskus



Soela sadam.

Riik tunnustas parimaid väikesadamaid

Merekultuuriaasta korraldajad ja riigihalduse minister Arto Aas kuulutasid kevadel väikesadamate arengu ning kogukondliku tegevuse tunnustamiseks välja konkursi, mille eesmärk oli tõsta esile Eesti rannakülade ja saarte rolli väikesadamate arendamisel. Konkursile laekunud 14 nominendist valis žürii välja kolm parimat, kelleks osutusid Läänemaal asuv Puise kalasadam, Ida-Virumaa Purtse jahisadam ja Saaremaa Soela sadam.

Riigihalduse ministri **Arto Aasa** sõnul on see esimene kord, kui riik väikesadamaid ja seal tegutsevaid kogukondi sedasi esile tõstab.

«Nii nagu tunnustatakse igal aastal Eesti parimaid põllumehi, tuleb samuti väärtustada meie kohalikke merekundjaid ja sadamaarendajaid, kes tihti puhuvad rannaküladesse elu sisse ning edendavad sealset majandust ja eluolu,» ütles Aas. «Hästi toimiv väikesadam on küla keskus, või-

maldades tegelda kalapüügi ja mereturismiga, tagades ka kohaliku merepäästevõimekuse,» lisas minister. «Puise, Purtse ja Soela sadam ja neid ümbritsevad aktiivsed kodanikud on tunnustust väärt ning eeskujuks mitmele teisele äärealade kogukonnale.»

Konkursi žürii esimehe **Urve Tiiduse** sõnade kohaselt osutus kolme parima sadama väljaselgitamine keeruliseks. Konkursile esitati 14 väga tublit ja edumeelset väikesadamat. Puise, Purt-

se ja Soela sadam paistsid teiste seast silma nelja kriteeriumi poolest: sealsele piirkonnale on sadam oluline arengumootor, selle võimalusi osatakse kasutada ja kogukonna poolt väärtustada; sadam on kohaliku kogukonna jaoks osa identiteedist ja küla keskus; sadama ümber tegutseb aktiivne kogukond, kes edendab kohalikku elu ning sealsel kogukonnal on jätkusuutlik mõtteviis ja sadamaga seotud selged tulevikuplaanid kohaliku elu edasiviimiseks.

Puise sadam

Läänemaal asub ajalooliselt tähtsas kohas, kus on tugevad merekultuuri- ja kalapüügitraditsioonid. Tänapäeval kasutab sadamat 12 kalaettevõtet, kes tegelevad seal kalapüügi-ga. Sadamal on hea koostöö kohaliku omavalitsusega ja see on kohalike elanikele oluline elu osa.

Purtse külalissadam

Ida-Virumaal on uus sadam, mille rajajad kohalikud aktivistid. Sadamasse on tehtud palju isiklike investeeringuid, mis on loonud sinna tugeva ja ettevõtliku kogukonna. Sadama rajamine on oluliselt arendanud kohalikku piirkonda ja seda kasutab sealne merepäästeüksuski. Tulevikuplaanide loomisel on arvestatud ümbruskaudset merekultuuripärandit ja lähiaastatel plaanitakse sinna luua Tulivee teemakeskus.

Soela sadam

Saaremaal on hea näide kohalikest sadamast ja selle ümber tegutsevast tugevast kogukonnast, kuhu on koondunud nii kohalikud kui suvesaarlased. Koos võetakse ette toredaid üritusi ja osatakse kasutada sadama ressursse jätkusuutlikult. Sadam on elavdanud kohaliku piirkonda nii kultuuriliselt kui ka majanduslikult.



Promenaadi varem läbimatu lõik Patarei ja Kalasadama vahel.



Beetapromenaadi avamise jalutuskäik.

Tallinna beetapromenaad – testimisfaasis kasutajakeskne avalik ruum

Beetapromenaad on põhimõtteliselt olemas olnud jalgrada Kalasadama kalaturust kuni Noblessneri sadamalinnakuni mööda mereäärt. Beetapromenaadiks muutis selle kohati konarliku ja tarataguse, ent merevaateid ja avarust täis jalgte ühe varem läbimatu maajupi täitmine, Patarei kindluse müüri vana väravaaugu avamine ja ligi kahekilomeetrise kaldapealse teekonna inimsuuruste roosade B-tähtede ja postritega märgistamine. Kõik muu oli varasemast olemas. Ometi on beetapromenaad tekitanud positiivse nihke Tallinna elukeskkonna arendamise praktikates ja tallinlaste mereäärse avaliku ruumi kasutamises.

Selle aasta alguses kuulutasid merekultuuriaasta eestvedajad, et ootavad ideid, mida seoses merekultuuriga üle Eesti teha. Märkisin endale tähtsaks kalendrisse ja merekultuuriaasta eestvedaja Karen Jagodini õhutusel saatsin idee promenaadilaadsest jalgteest Kalamaja mereääres. Aga ma ei osanud unistadagi, et see saabki samal suvel valmis. Alguses oli kavas pigem läbi mõelda, kuidas olemasoleva maastikuga tekitada katse-eksituslik promenaad, kaasata tudengeid eskiise joonistama ja käivitada maaomanikega läbirääkimised mereäärse jalgte tekitamiseks enne ametlike arendusprojektide ja ehituslubade saamist. Piisas aga ühest koosolekust Meremuuseumi Suure Tõllu koosolekuruumis, kui kohalolnud maaomanikud ja nende esindajad olid ideega päri. Veelgi enam, arhitekt Indrek Tiigi ja Patarei objektihaldur Gert Rahnel Riigi Kinnisvara ASist utsitasid kohe tegetsema, mitte pikalt aru pidama.

Mereäärne pudelikael

Merekultuuriaasta ideekorjast eraldatud 800 euroga polnud aga promenaadi pudelikaela – läbimatu lõik Patarei kindluse ja Kalasadama ala vahel – lahendamiseks suurt midagi teha. Koos beetapromenaadi kaasautorite Ivar Piirsalu ja Noblessneri sadamalinnakust, Põhja-Tallinna arhitekti Kaidi Öisi ja kaaslinalaborant Elo Kiivetiga võtsime sihiks veenda linnaesindajaid promenaadi tekkimist toetama. Põhja-Tallinna vastne linnasosavanem Raimond Kaljulaid pani pärast üht mereäärset kohtumist hammasrattad helikiirusel tööle. Teisel pool reisisadamat käis juba tuline vaidlus Reidi tee üle ja osa-

liselt tänu sellele korraldas kommunaalamet reformimata riigimaa staatuses oleva promenaadilõigu täitmise ja silumise linna reservfondist saadud 50 000 euroga. Nii mõnigi kõrvaltvaataja pidas seda indulgentsiks linnapea kt-le.



Visalt tihenev kesklinna mereäär vajab arengu suunajat, suure pildi haldajat, koostöö koordineerijat ja eri huvide tasakaalustajat.

Juuli keskel korraldasime südikate vabatahtlike Anni Müüripeali ja Sander Palingu eestvedamisel piduliku avamisjalutuskäigu piki beetapromenaadi. Aga selle oleksime võinud niisama hästi ära jätta, kuna kohalikke inimesi ja turiste vooris vastloodud ja märgistatud teekonnal varahommikust päikeseloojanguni. See näitas, kui võrd suur tung on inimestel mere äärde ja vajadus kulgeda kesklinnas piki kallast. Sügisega pole promeneerimine

vähenenud – ja õige ka, mereäär ongi aasta läbi kasutamiseks. Ja maaomanikega on kokku lepitud, et mereäärset ligipääsu võimaldavad nad aasta ringi, välja arvatud siis, kui lume või jää tõttu jalgte kändijatele ohtlikuks muutub.

arengu suunajat, suure pildi haldajat, koostöö koordineerijat ja eri huvide tasakaalustajat. Mina olen veendunud, et head algatused saavad teoks osapoolte koostöös. Nüüd on Põhja-Tallinna valitsus beetapromenaadi lumekoristuse suures osas enda peale võtnud, kuigi see nõudis eraldi veenmist. Samal ajal selline asjade käik – kodanikualgatusena tekkinud ja koostööna ellu viidud idee, mille linnavalitsus üle võtab – võiks kujuneda avaliku ruumi kultuuri ja kindlasti mereäärse elavdamise üheks taktikaliseks lähenemiseks. Kui vastkäivitatud kesklinna mereäärse visiooni niisuguste väärtuste järgi ja laiahaardelise koostööprotsessina koostada, on loodust, et Tallinna mereäär ja tallinlased saavad suurteks sõpradeks.

Promenaadi beetaversioon

Ahjaa, miks nimena just beetapromenaad? Merekultuuriaasta ideekonkursile kavandi esitamise ajal tegelesin rahvaalgatusveebi ülesseadmisega. See platvorm lähitub kasutajasõbralikust disainist, testfaasis avaldamisest ja pidevast arendamisest – IT-arenduses tuntud kui beetaversioon. Tahtsin sellist mõtteviisi elukeskkonna kujundamiseks üle kanda ja beetapromenaad sobis hästi sellisele väheste vahenditega algatusele, mis ei tõstnud liialt inimeste ootusi, aga on loonud merelinlastele uue ruumilise kogemuse. Loodetavasti andnud rohkem julgust mereäärt vaimse ja füüsilise tervise, ajaveetmise ja sotsialiseerumise kohana kasutada, ka oma soovide järgi kujundada.

TEELE PEHK
Linnalabori urbanist



Beetapromenaadi ettevalmistavad talgud Patarei kindluse promenaadialal.



Promenaadi märgistamine ja ettevalmistustööd.



Promenaadi tähistavate B tähtede märgistamine.