

Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

MEREMEES

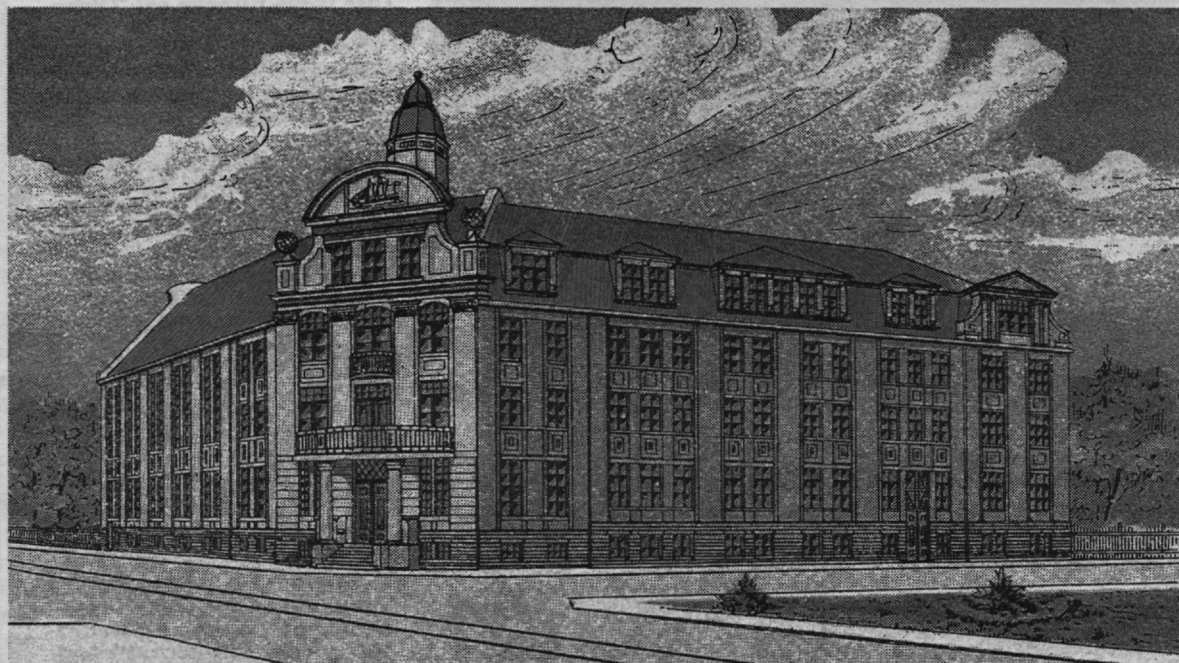
Nr. 1 (154)

Kolmapäev, 22. jaanuar 1997

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Uus laev "Dirhami" lk. 2
- World Maritime University lk. 3
- Veelkord lootsindusest lk. 6-7
- ITF-i aktsioonidest lk. 9
- Admiral Wrangel 200 lk. 10
- Vanemmehaanik jutustab IV lk. 10
- Suvejutt VI lk. 11



Merimeeste Kodu.

Soovide ja võimaluste vastuolu Tallinnas Tuukri ja Uus-Sadama nurgal. Lähemalt lk. 4, 5 ja 8.

Esimesed sadamainsenerid

20. detsembril 1996 oli ajalooline päev Eesti merehariduse ja merenduse ajaloos. Eesti Merehariduskeskuses lõpetas esmakordselt sadamainseneride lend. Kaks rühma, eesti- ja venekeelse põhjaga, kokku 19 uut spetsialisti.

Lõpetajatele andsid kätte diplomid ja head soovid rektor Peeter Veegen ja

kateedrijuhataja August Ingerma. Sümboliliselt anti tähtsa päeva ja aasta meenutamiseks kaasa ka "Eesti laevanduse aasta- raamat 1996".

Noori spetsialiste tervitasid ka AS-i Tallinna Sadam, piirivalveameti ja Paldiski sadama esindajad. Hollandi riigi poolt ühe koostööprojekti osa kulgemise ja esimeste

AS-i Eesti Merelaevandus nõukogu istungi protokollist

6. detsember 1996

8.2. Tuginedes eelnevatele suulistele läbirääkimistele Riigi Piirivalveameti ja Eesti Merelaevanduse vahel ning lähtudes asjaolust, et perspektiivse silmas pidades ei ole Eesti Merelaevandusel vajadust omada hoonet Tallinnas, Uus-Sadama 14 (Mereklubi koos tiibhoonena chitatud spordisaaliga)

OTSUSTATI:

1. Anda üle hoone Tallinnas, Uus-Sadama 14 koos spordikompleksiga Piirivalveametile vastavalt Eesti Vabariigi Valitsuse määruse nr. 352 12.11.1993.a. "Riigi omandis oleva ettevõtte ja organisatsiooni vara koosseisu kuuluva üksikasja vóórاندamise kord" peatükk III punkt 29 alusel, kuid tingimusega, et spordisaali võiks Eesti Merelaevandus ka edaspidi vastavalt kokkuleppele tasuta kasutada.

noorte sadamainseneride "valmistaamise" üle rõõmustama oli spetsiaalselt kohale sõitnud H. van de Roemer.

Kuuldavasti on vähemalt eesti rühma lõpetanuil töökohad ka olemas.

Reet Naber



Niipalju jäi neid, kes lõpuni jõudsid.



Nii kujunevad dünastiad. Perekond Hunt: ema meremehe tütar, isa sadamakapten, poeg nüüdsest sadamainsener.



M/1 "Dirhami"

pikkus	91 m	laevapere	8 (praegu 10)
laius	15,8 m		
süvis	4,63 m		
peamäsimasina võimsus	3280 kW	Korraga on võimalik vedada 266	
kiirus	14,8 sõlme	20-jalast konteinerit, neist 20 saab	
kandevõime	3200 t	ühendada külmutsüsteemiga.	
trümmide maht	3990 m ³	Laeva tasuvusaeg on umbes 8 aastat.	

Eesti laevad

Eesti laevaregistri büroo juhataja **Ants Läänesaare** andmeil oli seisuga 1. jaanuar 1997 laevaregistrisse kantud **377** laeva kogumahutavusega 608 408,46 ja dedveidiga 584 907,09 tonni.

Laevaraamatusse on karitud **169** laeva kogumahutavusega 26 300,44 ja dedveidiga 12 776,38 tonni.

Laevaregistris ja laevaraamatus on kokku **546** laeva kogumahutavusega 634 708,90 ja dedveidiga 597 683,47 tonni.

Laevaregistrisse kantud laevadest (v.a. kalalaevad) on kogumahutavusega 100 ja üle selle 92, kogumahutavusega alla 100 - 49.

Laevaregistrisse kantud kalalaevadest on kogumahutavusega 100 ja üle selle 84 ja kogumahutavusega alla 100 94.

Tühtajaliselt on laevaregistrisse kantud 40 laeva.

1996. aastal on laevaregistrisse kantud **14** laeva, neist tähtajaliselt 8 laeva kogumahutavusega 42 646.

Laevaregistris on 1996. aastal kustutatud **35** laeva.

Laevaraamatus on 41 laeva ja kalalaevu 82. Riiqilaevu on registreeritud 36.

1996. aastal kanti laevaraamatusse 6 laeva ja kustutati 6. Teisaldatavaid laevu on kirjast 28.

Rootsis tehti 1996. aastal uurimus Baltikumi mere-transporti kohta.

Uurimuse eesmärk oli püüda välja selgitada, millised on tuleviku võimalused Läänemere idaosa kaubanduses osaleda ja selle pealt teenida.

Millised on siis Rootsis merenduse uurimise instituudis tehtud peamised seisukohad?

Läänemeremaid ootab ees majanduslik taassünd. Suurte turgude lähedus, madalad tootmiskulud ja kõrgethargitud tööjõud on faktorid, mis juhul, kui poliitilise arengu stabiilsus ei katke, kujundavad kogu regiooni ligitõmbava ja laieneva piirkonna ekspordile suunatud tootmisega. See mõjutab loomulikult ka (mere)transporti sinna ja sealt.

Lähema viie aasta jooksul prognoositakse tükk-kaupade transportimahu, nii ekspordi kui ka impordi suurenemist Rootsi ja Baltikumi vahel kuni 50% võrra.

Kogu import muutub tugevasti seoses tööstuskonjunkturi muutumisega nendes harudes, mis ostavad puistlasti ja naftaprodukte muuhulgas ka Venemaalt. See ei peale eriti mõjutama veerlaevandust Rootsi ja idapiirkonna maade vahel. Esimajajalises arvestatavuse pikajalises arvestatavuse püüdes kaaluda Rootsi tööstuskaupe, elektroonika- ja keemikaubade ekspordi osas ning tooraineimpordiga Rootsi baastööstuse jaoks, seega metsamaterjali ning nafta osas.

Teised meist

Arvestama peaks pikemaajalises perspektiivis sellega, et oleks võimalik toorainet paltimaadest oma tööstusele tootmisesse sisse vedada, et tõhustada ro-ro-vedu.

Baltimaades (Eestis, Lätis, Leedus koos Poola ja Venemaaga) on välja kujunenud oma transporti infrastruktuur, kuid see on ebapiisav nii võimsuste kui ka kvaliteedi seisukohalt. Nii mere- kui ka maismaatranspordi arendamiseks on vaja teha suuri investeeringuid.

Meretranspordis on võimalik palju kiiremini transportimahtusid suurendada kui maismaal. Investeeringuid uutesse sadamate kompleksidesse on palju vähem kapitalimahukad ja lisaks sellele on olemas juba toimiv ning vajalik meretransporditurg. Pike- maajalises perspektiivis tuleb näha investeeringuid maismaatranspordi parandamiseks, kuna on ette näha, et maismaatranspordi osakaal kogu veostemahus suureneb. See kaasneb treileri- ja konteinerveoste mahu kasvuga, mis nõuab enam laeva, enam liine ja intensiivsemat trampelaevandust. Vajadus veosemahu suurendamiseks ka vajadust struktuuri- muutuste järele, võrreldes praegusega. Konkreetset näha- kse ette standardiseeritud kaubavedajate arvu suurenemist, s.t. konteinerite ja ve-

Neljas viiest on käes

Jõululaupäeva lumesajusel hommikul ristiti Tallinna Vanasadama "Eesti Merelaevanduse" uut laeva. Hollandi laevatehases "Bijlholt B. V." ehitatud konteinerveolaev on oma seerias neljas, üht oodatakse veel. Eesti lipp heisati 16. detsembril laevatehases, samal päeval saabus laev Antwerpeni ning alustas pärast kauba laadimist 18. detsembril esimest reisi.

Kaubasadama kail alustatud tseremoonia külmetavad pealtvaatajad elavnesid ja mõned neist jagasid ristiemale juhtnõude, kui šampanjapudel esimesel katsel kildudeks ei lennanud. Ent "Eesti Merelaevanduse" tehnikameti töötaja **Tiina Schutting** ei kaotanud vaprust ja tuli oma ülesandega toime. Uue laeva nimeks sai "Dirhami".

Roolikambris, kus on kõik tänapäevaseks laevajuhtimiseks vajalik, võttis külalisi vastu "Dirhami" kapten **Tarmo Mägi**.

AS-i Eesti Merelaevandus juhataja esimees **Toivo Niinas** ütles, et "Dirhami" on mõeldud 21. sajandi laevaks, mis peab teenima vähemalt 20-25 aastat. Mõõdunud aastal pidanuks "Eesti Merelaevandus" saama 4 laeva, aga üks Kaliningradist ja teine Hispaaniast oodatav hilinevad.

Teede- ja sideministeeriumi ase- ja sideministeeriumi teedekantsler **Viktor Palm**et rääkis, et nii nagu omal ajal tuli põhimõtteliselt uus põlvkond "Leninskaja Gvardija" tüüpi laevu, mis innustasid noori meremehesid saada, peaksid ka nüüdsed "Eesti Merelaevanduse" uued laevad noori merendust õppima veenma. Viktor Palmel rõhutas ka ministeeriumi argitöö - seadusloome - tähtsust laevandusettevõttele. "Kui "Eesti Merelaevandusele" tulevad uued laevad, näeme, et õigustöö ei ole lihtsalt formaalne tegevus, vaid see tegevus on suunatud konkreetsetele firmadele, konkreetsetele laevadele. Meresõiduohutuse seadus, laeva lipuõiguse seadus... See laev, kus me praegu seisame, see seest õõnes asi, mis on ette nähtud kaupade veoks, peagi ei ole enam vallasasi, vaid laeva asjaõi-

gusseadus kinnitab selle laeva kinnisasjaks. See annab firmale teatud võimalusi äritegevuseks."

Eesti Meremisjoni peasekretär **Jaan Jaani** manitses laeva ristiema mõtlema oma vastsaadud "tütrele" ka siis, kui laev on kaugel, kinkis laevaperele piibli ja kutsus neid Muuga sadamas külastama jaanuaris tegutsema hakavat meremeeste kodu.

Vanemtüürimees **Toomas Vana** näitas laeva: on veel sisseelamata, aga väikesele

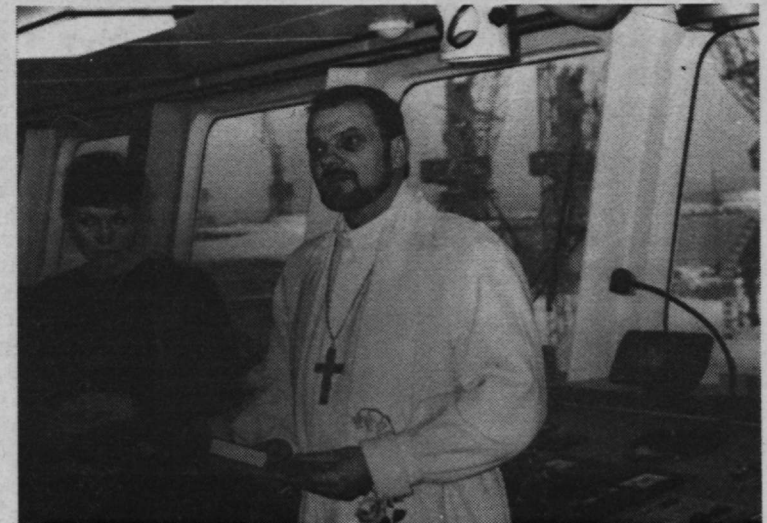
laevaperele ruumi jätkub. Intensiivne töö nõuab, et kõik, mis vähegi tööd hõlbustab, käepärast oleks. Algavad kahe nädalased reisivõidulised Stockholm - Antwerpen - Hamburg - Tallinn, kolm kuud tööd ja poolteist vaba. Oopäevast tuleb kümme tundi vahiaega, sadamais peale selle laadimise- lossimise jälgimine.

Peale õnnesoovide kaptenile ja laevaperele soovis **Toivo Niinas**: "Et laev veaks kaupa ja teeniks tagasi võetud laenu, et võiksite laevandust edasi arendada."

Madli Vitisman



Veel ei ole nime näha.

Ristiema **Tiina Schutting** ja meremisjoni peasekretär **Jaan Jaani**.

mõlema tihedaltrahvastatud osade vahel või lähemate vahel, mil on kõige sagedamalt rem transiittee selles piirkonnas. Kasvand autoveostemaht koos tendentsiga sagedasemale ning regulaarsele liiklusele tõendas ro-ro-liikluse perspektiivsust. Et mõnd uut liini avada, selleks peaks kaubavood Läänemere piirkonnas järsult kasvama või mõne vähemtähtsa puistlast-kauba nõudlus järsult suurenema. Alternatiivseks arenguvõimaluseks selle, kui mandri-Euroopas mindaks liiklusskeemide ümberkujundamiseks nii, et kasutatakse põhjalikult, mis avaksid võimalused Skandinaavia, eriti Rootsi ja Baltikumi sadamatele ning mereveondusele. Eelduseks loetakse seda, et kaubavedude maht on kasvanud ning kasvab stabiilselt. Tagasilöögid võivad tulla vaid poliitilistel või etnilistel põhjustel.

Rootsis on sadamad, mis huvitavad Baltikumi-kaubandusest, Stockholmist ja Karlshamni vahel. Sealsed sadamad võiksid oma tegevuse ümber korraldada ro-ro-või ro-pax-liikluseks. Aga arvestades juba olemasolevaid liine, on selge niigi kova konkurents ning vaegvalt midagi päris uut tuleb. Praegu töeldatakse Kesk-Rootsi sadamais peamiselt Rootsi enda kaupu, transiitkaubandus käib enamasti läbi Lõuna-Rootsi sadamate. Keskosa ei suuda ilmselt teised Stockholmile ja Norrköpingile konkurents pakkuda, sest need on lisaks suurematele mahutudele varustatud parimate

ühendustega üle kogu Rootsi.

Tükk-kauba töötlemise seisukohalt pakuvad Rootsi poolele huvi Tallinn, Riia, Ljepaja ja Klaipeda. Need sadamad on piisavalt suured ning neil on olemas Balti standardite järgi parim infrastruktuur.

Tallinnal on õnnestunud haarata suur turuosa Läänemerekaubandusest seetõttu, et pakub head teenindust ja seetõttu töötleb kõige rohkem kaupu ja reisisajaid. Eeldused on osatud ära kasutada. Tuntav osa kaubast, mis tuleb Tallinna, on transiit Venemaale ja Valgevenesse. Osa sellest võib minna ka läbi Läti sadamate Riia ja Ljepaja. See võimaldaks teekonda oluliselt lühendada ja niimoodi transporti efektiivsust suurendada.

Ljepaja on endine Vene sõjasadam, mille ümberkujundamisel on olnud asjastuhtvatud investeerijaks ka Rootsi.

Klaipedaal on suur tulevik. Kui hinnapoliitika õigesti läbi mõeldakse ja reedereid koheldakse sõltumata nende rahvuslikust kuuluvusest, võiks koostööst asja saada. Tuleviku jaoks ennustatakse sobivaimaks Rootsi-Baltikumi liikluses ro-ro-laeva, mille 700 lastimeetrit, mis suudaks end ära tasuda. Üle-tuhandeid ei peeta enam küllalt ökonoomseks, et Läänemere idaosa kaubanduses osaleda ja selle pealt teenida.

Välisajakirjanduse põhjal
Reet Naber

World Maritime University

World Maritime University (WMU) on IMO asutatud 1983 a. ning asub Malmös. Rootsist WMU-d üldiselt ei teata. Malmö inimeste teadmised WMU kohta piirduvad sellega, et nad teavad, kus koolimaja asub ning et seal õpib väga internatsionaalne seltskond mingisuguseid merendusega seotud aineid. Väljaspool Malmöt on WMU-st kuulnud ainult merendusorganisatsioonid. Kuid kool on väärt, et sellest rohkem teataks ning seepärast püüab käesolev artikkel anda WMU-st lühikese ülevaate.

WMU-l ei ole midagi ühist Rootsi haridussüsteemiga. Kooli administratsioon, professorid, õppeprogrammid ning igasugused pikaajalised strateegilised plaanid otsustab ja töötab välja WMU valitsev nõukogu (the Board of Governors), kus on inimesi paljude riikide valitsustest ning rahvusvahelistest organisatsioonidest - IMO-st, UNCTAD-ist, ILO-st jpt. Kokku on valitsevas nõukogus 52 inimest. Rootsist esindab nõukogus Malmö linnavalikogu esimees, eestlane Ilmar Reepalu.

WMU on arenenud maade abi arengumaadele. Kooli suurimad toetajad on Rootsi, Taani, Norra, Saksamaa, USA, Kanada, Jaapani jpt. riikide valitsused. Lisaks valitsustele on paljud eraettevõtted andnud koolile olulist materiaalselt abi.

WMU-s saab õppida 5 erialal:

- * Port Management (PM);
- * Shipping Management (SM);

* General Maritime Administration and Environment Protection (GMEP);

* Maritime Education and Training (MET);

* Maritime Safety Administration (MSA).

PM ja SM on ainsad kommertserialad, mida hakati õpetama 80-ndate lõpul, sest nõudlus oli suur. MSA valmistab ette laevaülevaatajaid, kes võivad töötada ükskõik millises klassiühingus. GMEP koolitab spetsialiste, kes töötavad organisatsioonides nagu Eesti Veeteede Amet. MTE on eelkõige nende jaoks, kes on end sidunud haridusstruktuuridega. Kõik kursused, välja arvatud PM ja GMEP on jagatud kaheks alakursuseks: SM-Technical ja Commercial Stream; MET and MSA-Marine Engineering ja Nautical Stream. Selline jagamine võimaldab veelgi kitsamalt spetsialiseeruda teatava kindla elukutse väljakoolitamisele.

WMU tudengid on maailma eri paigust. Näiteks 1996. aastal lõpetas kooli 86 tudengit 50 riigist. Põhiliselt olid esindatud Aafrika, Lõuna-Ameerika ja Aasia maad. Euroopast oli 4 tudengit - lisaks allakirjutatule leedulane, kreeklane ja albaanlane. Palju erinevaid kultuure, keeli, uske ja rasse väikeses koolis, kus kõik tunnevad kõiki, teeb kooliskäimise väga huvitavaks ning silmaringi arendavaks.

Et WMU annab magistrikraadi, siis peab kõigil tudengitel olema vähemalt üks ülikool seljataga. Millegipärast soosib kool nende tudengite

sisseastumist, kes on juba töötanud merendusega seotud ettevõtetes ning jõudnud mingit karjääri teha. See seab, miks tudengite keskmine vanus on 34-35 aastat. Õppetöö toimub inglise keeles. Tudengitel, kel on probleem inglise keelega, on võimalus läbi teha intensiivne inglise keele kursus (kas 18- või 10 nädalane, vastavalt tudengi tasemele) enne põhikursust. Põhikursus kestab 20 kuud ning õppemaks on 42 000 USD. Ei ole vahet, kas tudeng võtab osa inglise keele intensiivkursusest või ei - õppemaks jääb ikka samaks.

Esmapäilgult tundub õppemaks hirmuäratavalt suur summa olevat, aga kui asjasse süveneda, siis selgub, et see nii suur ei ole. Paljud tudengite elamiskulud on juba selle hulka arvatud. Peamiselt elavad tudengid kooli ühiselamus. Toad on nagu 1-toalised korterid WC ja duširuumiga, kus kord nädalas käib koristaja ning kord kahe nädala jooksul vahetatakse voodilinu ja käterätte. Keldrikorrusel on pesupesemis- ja kuivatusruumid.

Tudengid ei pea maksma korteri ega ühiselamuse osutatavate teenuste eest. Kui aga tudeng võtab endale tuppa telefoni või kaabel-TV, siis on see tema isiklik leping vastavate firmadega, mille eest ta peab maksma. Stipendiumi suurus kuus on ca 4500 SEK, mis sisaldab lõuna- ja õhtusöögi- ja niisama olemise-elamiseraha. Võib öelda, et priisata selle raha eest ei saa, aga elab küllaltki lahedalt ära. Hommikuti saab süüa ühiselamus.

Õppematerjalid (raamatud, loengumaterjalid, paljud dokumendid ning uurimustööd jms.) on tasuta. Kooli lõpuks koguneb igasugust paberimaterjali üle 100 kg, aga õnneks ei ole selle kogusaamine probleem - selle organiseerib kool. Ka üliõpilaste saabumine Malmösse esimese aasta algul ning sealt lahkumine teise aasta lõpul ei maksa tudengitele midagi.

Ka vaba aja veetmise eest on kool hoolitsenud. Kooli taga asub suur spordikompleks, kus WMU tudengid saavad tasuta tegelda väga erinevate spordialadega, alates keeglist ja lõpetades squashiga. Tudengitel on võimalus linnaraamatukogus lugemas käia, seal on paljude maade paljude ajalehtede ja ajakirjade hulgas kättesaadav ka "Eesti Ekspress". Paljud tudengid toovad oma pered Malmösse. Seda on väga lihtne teha, sest kool organiseerib reisiks ning elamiseks vajaminevat, aga mitte enam kooli arvel.

Üldiselt on kursused struktuurilt väga hästi üles ehitatud. Paljudes ainetes on see kool väga põhjalik. Mõned ained võib-olla jäävad natuke pinnapealseks, kuid siinjuures peab mainima, et koolil on väga hea raamatukogu ning alati on võimalik värsket ja üksikasjalikku infot sealt juurde saada. WMU-s on teoreetiline programm väga tihedalt läbi põimitud seminaride ja praktiliste õppereisidega. WMU kursused, olenevalt erialast, külastavad sadamaid, laevafirmasid, kindlustusfirmasid, mereadminist-

ratsioonid, merehariduskeskusi, hüdroloogiainstituute, laevatehaseid jpt. asutusi ja organisatsioone üle Euroopa ning ka USA-s ja Jaapanis. Igal rühmal on keskmiselt 1,5-2 õppereisi semestri jooksul.

WMU-s on 12 alalist professorit ja 8 lektorit. Küllalisprofessorite ja -lektorite arv on üle 100. Nad tulevad enamasti Lääne-Euroopa ja Põhja-Ameerika ülikoolidest ning merendusorganisatsioonidest paariks päevaks kuni paariks nädalaks, et lugeda loenguid ja läbi viia seminare.

WMU on väga huvitatud Eesti ja teiste Balti riikide tudengitest. Kindlasti leidub siin inimesi, kes sooviksid õppida WMU-s, kuid probleemiks on suur õppemaks. Paljud sponsorid toetavad Aasia ja Aafrika haridust, kuid Ida-Euroopa haridusse nad ei investeerii. Kuna WMU soovib näha rohkem tudengeid Balti riikidest, siis püüab kool ise leida raha nende tudengite jaoks, aga ega see sealgi kerge ole. Sel aastal sai kool raha ainult ühele tudengile. Kõik, kes soovivad saada täpsemat infot WMU kohta või tahavad kandideerida sponsorraha, mida WMU administratsioon võib leida, on teretulnud võtma ühendust allakirjutatunuga.

Minu õppimine sai võimalikuks tänu firmadele PKL, ScanTrans, Marine Bunker ja Tallinna Sadam ning Eesti Veeteede Ametile ja Soome Vabariigile.

Teede- ja sideministeeriumi peaspetsialist
Aare Oll

Kiri Pärnust

Kõik laevad ei saa randa...

Eesti Kaptenite Klubis

Kaptenite klubi püsis aastaid seitsmest klubist välja kasvanud äriettevõtte toel. Tänavu on klubil liikmeid presidendi Igor Gnezdilovi sõnul 250 ringis, kuid juurde tuleb vähem kui vanu liikmeid saab.

Kaptenidki ei maksa vahel õigel ajal klubi liikmemaksu, kuid seda, kel juba kolmas aastamaks võlgu, ähvardab väljaheitmine. Nii ruttabki mõni liige just siis, raha näpus, kohale.

"Esmansi" hoones on klubil oma ruum, milles kaks korda kuus kokku saadakse - alati on kohal 25-30 kaptenit. Kuid suuremaks ühisteguseks, ka pidudeks, on ruumide üürimine Tallinnas väga kallid. Tuginedes sügisele kogemusele peoga "Tallinkil", mis kõigile meeldis, hakatakse vist edaspidi laevadel kokku saama.

Igor Gnezdilovi hinnangul on juhatus tugev ja uusi ideid saadakse n.ö. rühmatööna. Klubi on suutnud kapteneid aidata mitmesuguste probleemide lahendamisel. On aidatud kodakondsuse saamisel klubi taotlusega või töö leidmisel. Nõustatakse noori kapteneid, kui neil tekib probleeme laevas või sadamas. Juristide abil on leidnud lahenduse näiteks "Ookeani" kaptenite mure saamata palga pärast, aga abi leiab kaugemalgi - juristidelt nii Londonis kui ka mujal välismaal. Välissadamas tekkinud probleemide lahendamiseks palutakse abi mõnelt kohapealselt IFSMA esindajalt - 9000-liikmelises maailmaorganisatsioonis leidub ikka keegi, kes aitab.

Jätkuvalt makstakse üle 70-aastastele pensionil kaptenitele lisapensioni. Käsmu üksildase vana kapteni matused jäidki klubi korraldada. Välja on astunud kapten Andressoni au kaitses ja antud endast märku muulgi moel.

Seitse aastat tagasi unustusse vajunud merekultuurikeskuse ideed meenutades arvab Igor Gnezdilov, et see poleks praegugi võimatu, kui vaid inimesed ise ühel meelele oleksid. Probleemid tuleb läbi arutada ja neile lahendus leida. Merekultuurikeskust saab teha, kui inimesed ise on sellest huvitatud, tahavad teha, on ausad, ja ka majandust peab seejuures tundma, kinnitas hulga laevade ja tuhatkonna meremehega laevandusettevõtte juht.

Madli Vitismann

Veeteede Amet oli aastalõpupalli Mustpeade Majas asendanud jõulureedese peoga Harku keskuses "Ceres". Kantristillis majas mängis tantsuks kantriansambel. Kohalviibijaid oli varasemate aastatega võrreldes tunduvalt vähem, sest puudusid aastavahetusel lahkujad - tulevase laevaliikluse kontrolli keskuse töötajad.

Kuigi peol olnud lustisid tublisti, on arvatud, et veeteede ameti iga-aastaselt ballil oleks eeldusi kujuneda peeneks ja merendusringkonnas hinnatud aastalõpupürituseks.

Madli Vitismann

Just niimoodi see paistab olevat siin Pärnus, sest juba mitmendat päeva tuleb taevast põrgukülma asemel aina lumevilla, ja sa ei pruugi üldse teada, k u i paksult seekord jälle kai on täis ajanud. Võib-olla läheb 24-tunnisest vahist kolm neljandikku selle puhastamise peale ära.

Seni on laevad, need puuvedajad, siiski kõik randa saanud, pole ükski põhja läinud ega ära kadunud. Kõik ikka päral, ainult et nüüd alates 14. detsembrist, mil lumi Pärnus maas, üha suurema vaevaga.

Need mehed, kes mullu veebruaris ja märtsis sundpuhkusel olid, teavad, kuidas külm ja jää maitsevad - et puhkus üldiselt küll üks väga hea asi on, aga kui selle eest üldsegi ei maksta, siis võtab võbelema. Ei tea, ei ole ise ju ilmataat, aga kui ilm niimoodi püsib, et lõuna paiku on ainult 2 või 3 külmakraadi, laht seni Sorguni kinni ja Petrogradi jäälõhkuja appi tuleb ning õnnetuid nelinurkseid pargaseid on puksiiridel vähem järel või üldse ei ole ja trass pidevalt suudetakse lahti hoida, siis vast peab sadam märtsini, mil lumi potatama hakkab, vastu.

Kõik see kokku on siis see kõige suurem kü.

Aga hull on asi ka siis, kui su plaanid lihtsalt untsu keerataks või muidu tühja jooksevad. Hamburg ja "Ulsnis" vaikivad, otsekui oleks sealt maavärin üle käinud, ja niisil ei tea sa, mida Pärnu Me-

renduskeskusega ette võtta, sest sügisel peeti plaane ja oodati sealtpoolt infot eesti ja saksa noorte vahetamise kohta. Käis ju "Undine von Hamburg" siin humanitaarlaevana otsekui ununikum. Aga praegu ei tea vist vanajumalgi taevast, kas nad ka tänavu tulevad. Missugused on praegu nende suhted Rapla kirikuga? Või on need mehed nüüd järsku kõik töötud? Säärane infopuudus lausa tapab.

Selleks, et välispurjekad meile enam mitte ei tuleks, on küll teeneid meil endilgi. Kui meile lugupeetud AS Pärnu Vesi oma masinaile pilsivee võtmiseks ikka 4 või 5 cm läbimõõduga voolikuid ei saa muretsetud, kontori interjööri peale aga sadu ja tuhandeid kulutab, siis on asi jätkuvalt paha.

Tookord, sügisel, ei olnud 8. kail veel "Petra" kütuse-tankla valmis. "Undine" tahis Eestist kütust osta. Ei saanud, sest meil polevat välislaevadele kütuse müügi litsentsi. Salaarikad aga kütuse Eestisse sissetoomiseks said selle küll! Pärnus kiidetakse "Petrat" nüüd taevani: loodussõbralik ja puha. Ent müügilitsents välislaevadele? Ikka edukalt toimib meie endi suurepärane bürokraatia. Mis paganama Euroopasse meid sedamoodi tarvis on?

Mis laevade, puksiiride ja pargaste arvu puutub, siis sai neid juba viienda järjestykuse aasta hobilugemise

andmeil seekord kokku 370. Täpsusega ei julge küll hoo-belda - vastvalminud turbaterminaal on meie Kesklinnast küllalt kaugel, ehkki silmsides. Kui Keslinna viitel kail sai kokku 227 alust, siis alates juulist võis turbaterminaali külastada 25-26 laeva. Ja Emajõe kalle jääks neid siis 142-143. Küllap kaomanikud teavad paremini - ongi kohustatud teadma, sest see lõhnab raha järele. Kui meil ikka mingisugune riiklik statistika ka eksisteerib, küllap siis kaubasaatja on kohustatud esitama oma andmed väljasaadetud kauba kohta, või muidu on meil pime riik.

Eks nüüd hea lehelugeja saab aru, et Pärnus jäi mullu ikkagi 60 alust eelmise aastaga võrreldes puudu. Kuid hea, et niigi läks.

Üsna mõttetu oleks üles lugeda eri laevade külastuskordi. Tootsi briketiga on siin märknimeks rootsi "Louise", paberipuu vedajaist "Nikolai Psomiadi", "Tobolsk", harvem "Svir". "Psomiadi" on kõigist kõige ees, sest ta pole terve aasta muud teinudki, kui Pärnu ja Rootsi vahet sõitnud.

Turbaterminaalis on vist kõige rohkem käinud sakslane "Nioba", küllalt palju ka "Magnus", veel mõned hollandlased ja vene laev "Nadom".

4. jaanuar

Otto Taul

Mereklubi: poolt ja vastu

Mereklubi: olukord pole selginenud

Elle toimus Eesti merelaevanduse kultuuri- ja spordikompleksi (endise Mereklubi) juures piketti, mille korraldasid Kesklinna sadama ametiühing ja klubis tegutsevate laste vanemad. Nad väljendasid selle laste kultuurikeskuse edasise saatuse pärast muret. Teadaolevalt on merelaevanduse juhtkond, kellele kuulub klubihoone, teinud korduvalt avaldusi selle kohta, et lähemal ajal antakse hoone üle piirivalveametile.

"Siin tegutseb erinevates ringides enam kui poolteist tuhat last; näaripuul käis meil enam kui viis tuhat last. Nad joonistavad, tegelevad ballitantsuga, kunstilise isetegevusega. Kas nad tuleb kõik nüüd tänavale saata? Ja seda just hetkel, mil riigis kasvab laste kuritegevus!", ütles klubi kunstiline juht Ljudmila Lopatina.

Elle tähistasid piirivalvurid klubis uut aastat, õhtuks aga oodati banketile saabuvat peaminister Tiit Vähit.

"Meile pole midagi võõrast vaja, aga ärge võtke meilt meie oma! Piirivalvurid, andke klubi lastele!", teatasid plakadid.

Klubi kunstiline juht Ljudmila Lopatina ütles "Estoni-



Клуб моряков: ситуация не прояснилась

Ситуация не прояснилась. В клубе моряков в Таллине продолжается дискуссия о будущем здания. Родители детей, занимающихся в клубе, требуют вернуть здание им. Они считают, что здание должно использоваться для культурно-спортивных целей. В то же время представители ПИВ требуют передать здание им для размещения в нем подразделений. Дискуссия продолжается, пока не будет достигнуто соглашение.

jale", et ringides tegutsevate laste vanemad saatsid transpordiministrile kirja, milles väljendasid ärevust laste tuleviku pärast.

Vene Erakonna esimees Nikolai Maspanov, kes samuti piketil viibis, lubas võimaliku konflikti lahendamisele igati kaasa aidata ja teatas, et see küsimus esitatakse linna volikogu sotsiaalkomisjonile arutamiseks.

Jüri Kütt

Toimetus palus Sadama tänav sündmust kommenteerida Eesti Vabariigi Piirivalveameti peadirektoril **Tarmo Kõutsil**.

"Mul pole midagi kommenteerida", ütles hr. Kõuts, "sest miski seda piketti ei provotseerinud. Mingit ettekäändet piketiks polnud, kui selleks mitte lugeda asjaolu, et hoone ruumides pidi toimuma meie uusaastapidu, mis muuseas oli Mereklubi juhtkonna täielikul nõusolekul varem ette planeeritud. Meile oli pikett täielikuks üllatuseks. Jutud selle kohta, et keegi ajab kedagi majast välja, on täielik väljamõeldis. Maja kuulus ja kuulub Eesti Merelaevandusele. Mind paneb imestama, kuidas meie esindajad, kes tegelesid tavapärase saalidekoreerimisega uusaastapeoks, võisid kelleski esile kutsuda nõnda tormilise reaktsiooni. Aga eks juhtub igasuguseid asju. Meie ametkondlik pidu selles majas oli planeeritud ja kulgeb kõrvuti teiste siin uue aasta alguspäevil toimuvate samasuguste pidudega."

"Estonija"

"Estonija", 4. jaanuar 1997

Pärast piketti - pommiähvardus...

Reedel kell 16.39 tuli Tallinna Mereklubist päästetamisse teade, et klubile tehti pommiähvardus, teatas ETA-le Päästetameti korrapidaja.

Sapöörid vaatasi maja üle, ent lõhkekeha ei leidnud ja plahvatust ei toimunud.

Nagu teada, korraldati tolle

reede keskpäeval Mereklubi juures piketti, millest osavõtjad protesteerisid vene laste isetegevuskollektiivide oletatava klubiist väljaajamise vastu. Meie leht on juba teatanud, et piirivalveamet eitas niisuguseid tema aadressil kõlanud kuuldusi-süüdistu-

si. Sama päeva õhtul toimus klubis Eesti piirivalvurite juba varem planeeritud uue aasta pidu.

Piketist võttis osa Vene Erakonna esimees, riigikogu liige Nikolai Maspanov.

ETA - "Estonija"

"Estonija", 7. jaanuar 1997

Seltskonnakroonika: pidu toimus

3. jaanuaril piirivalveameti aastavahetuspeol oli vist vähe neid kutsutuid, kes tulemata jäid - sedavõrd suurt huvi pakkus paljudele osalejatele see salapärane maja. Mõnigi mereline osavõtja viitas paljudele suures saalis istunud koosolekutele ja meenutas, mitu aastat on möödunud viimasest visiidist.

Huvitav oli neilgi, kes ses majas esimest korda. Saali rõdul mängis piirivalveameti orkester, hiljem laval tantsuks "Rock Hotell". Vahepeal käis näärivana ja kingisaajate loetelust võis näha, et peale tallinlaste olid esindatud kõik piirivalvepiirkonnad

peale saarte. Külaliste hulgas oli ka riigikogulasi, linnaisa- ja siseministeeriumi ametnikke.

Uskumatu, et mitusada inimest üksteist häirimata liikuma mahtusid. Trepikojas oli sisse seatud baar ja saali fuajees kaetud rootsi laud. Kogu maja kasutatav seltskond hajus siiski sedavõrd, et ainsaks tõeliselt kitsaks kohaks osutus allkorruse kohvik - sealne üks teenindaja suutis kolme pealtvaataja saatel järjekorra tunnipikkuseks kasvatada, kuigi sun-dis kõiki

endaga ühist keelt leidma. Tõsi, ka korraldajad ei suutnud mõnd näpuviga vältida, aga see olevat olnud ka esimene nii suur piirivalvepidu.

Balli hõngu oli juba kutse ja selle vahel olnud kava, aga ka peekorraldus. Ka mõnede paaride riietus. Majas aimus ballide võimalusi, aga siis tuleks veel paljutki teha, ka tantsupõranda parketti poonida. Pidulõppes kavakohtaselt kell üks.

Madli Vitismann

Põhja Piirivalvepiirkonna duett: ülem Raivo Terve ja logistikatülem Veljo Raamat.

Linnavolikogu esimees Edgar Savisaar sai suure karvase ninasarviku.

Linnapea Robert Lepikson teenis lumelabida lühima poliitilise anekdoodiga: "Lund sajab."

Kohalolijakommentaar

Kui piirivalveameti mees- ja naiskond 3. jaanuaril oma asutuse pidu ette valmistama, see tähendab, ruume natuke pidulimelisemaks muutma ning laudu ette valmistama läks, olid majas ka mõned lapsed ringi uitamas. Selgus, et korralduskomisjoni palve võimaldada lõunast peale ruume kasutada ei olnud haldajatel ringijuhitideni jõudnud. Automaatideid kottlettide kõrvale ei olnud, vormis ajateenijad aitasid kuusehteid riputada ja kuusekesi tassida.

Ja justkui imevõlga ilmuvad välja plakadid ja lapsed juhtisid trepile piirivalve vastu meelt avaldama. Nagu imevõlga oli kohal ka venekeelne ajakirjandus, filmid ja pildistati. Seda, mis olukorra selgitamiseks piirivalvel öelda oleks, eriti kuulata ei soovitud. Oodatigi ära, kuni ikka kõik soovivad oma pildid tehtud said.

Siis kamandasid kohalolnud härrased Maspanov ja Rozok peremehe moel, kes ja kuhu peaks aru andma tulema. Eriti selgitama, kuidas lapsed, keda merevaimus ainult Mereklubis koolitatakse, nüüd majast välja aetakse. Keda aga polnud, oli maja tegevust juhtiv hr. lves, kes just natuke aega enne aktsiooni kohal oli ja natuke hiljem ka.

Osa lapsukesi oli kohale kutsutud ka õhtuhämaras, kuid siis polnud keegi enam plakateid kaasa võtnud ning see demonstratsioon lõppes kiiresti. Pilti ka keegi enam teha ei tahtnud.

Selge see, et oli alustatud surveaktsioone, mis ilmselt mõnda aega kestavad.

Reet Naber

Direktorikommentaar

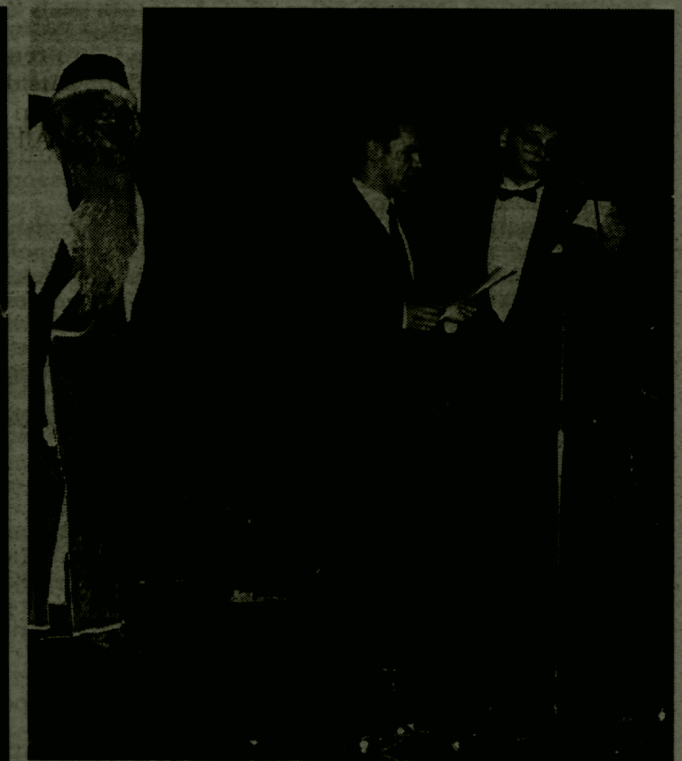
Teid väidetakse valetavat, viidates 4. jaanuari "Estonijale", Riigipiirivalveameti peadirektor **TARMO KÕUTS**:

Esitati küsimus: "Mida te siin praegu teete?" Vastasime, mida teeme - uusaastapidu. Sobiv saal oli juba ammu välja otsitud, üks väheseid ilusaid eestiaegseid saale Tallinnas, pealegi merendusliku hõnguga. Tol päeval mingit maja ülevõtmist veel ei olnud. Oli küll teada, et Eesti Merelaevanduse nõukogu ja Erastamisagentuur olid otsustanud, et see saab meie majaks, aga midagi polnud selles suunas veel tehtud. Pidulõppes järelevalveverahvas, passikontrolöridest ülemani, jäi väga rahule.

Samal päeval esinesin venekeelses "Aktuaalses Kaameras", kus selgitasin, et meile esitati "Eesti Merelaevanduse" pakkumine, millega nõustusid ka teede- ja sideministeerium ning erastamisagentuur. Ning et faldusringide jm. jaoks on kokkulepe, et meremehed saavad edaspidi kasutada nii spordisaali kui ka suurt saali.

Praegu Mereklubi ülevõtmine käib, peamiselt tööna dokumentidega. Nagu mujalgi - see pole meil ainus maja.

Madli Vitismann



Meremeeste ametiühingud arvavad

10. jaanuaril oli mereleht palutud Merklubisse kuulama ametiühingute ja maja praeguste juhtijate arvamusi. "See oli minu idee, sest venelased on väga ärevil. Merklubi minekust piirivalve kätte räägivad venekeelsed lehed ja venekeelne "Aktuaalne kaamera", ütles Tarmo Multanen Transporditöötajate Ametiühingute Föderatsioonist. "Kõik on rõhutatud."

Föderatsiooni esindas veel Ilja Donovan, Eesti Meremeeste Ametiühingust oli kohal Voldeemar Kivistik, Eesti Meremeeste Sõltumatust Ametiühingust Jüri Lember. Merklubi praegune direktor Vladimir Ilves ei saanud tulla; küll aga ühines jutuaajamisega mõne aja pärast tema asetäitja Vladimir Baibakov.

Miks öieti peab merelubade lastele antama, nagu nõudis üks piketil kantud loosung? Kelle lastega on tegu?

Lapsed on laevanduse ja sadama töötajate omad, samuti käib neid siin lihtsalt linnast. Töötab 36 ringi, peotantust poksini. Osaleb üle tuhande lapse. See ei aita, ei vähemalt praegu lubatakse: spordisaal jääb tasuta kasutada. Muid ruume on ka vaja. Laste üleminek linnaringidesse on väga problemaatiline: kui praegu siin makstakse näiteks 80 krooni, siis seal tuleb tasuda 250 krooni.

Need olid kokkuvõtlikult põhjused, mis esitati maja staatuse muutmise vastu. Selles olid kõik üksmeelsed, välja arvatud Jüri Lember. Tema arvas, et laevanduse ja sadama võiksid hoolitseda, et lapsed saaksid üle minna "Kullosse", Opetajate Maja, Kanuti maja, Lindakivi keskkuse või veel ehk mõne muugi lastega tegeleva asutuse ringidesse. Ka ütles ta välja küll mitte enda, vaid EMSA ametiühinglaste üldisema arvamuse: "See maja ehitati omal ajal eesti meremeeste higi ja vaeva eest. Praegu ei ole majas nende järglasi." Muidugi kõlas sellele ka vastuväide: "Maja on sisse pandud väga palju laevanduse vahendeid, mille on loonud meremehed, sadamatöölised ja laevaremontijad 1946. aastast alates."

Jüri Lember avaldas veendumust, et Merklubi piirivalve kätte minek on praeguses olukorras parim lahendus – hea, et maja ei sattunud erakätesse nagu näiteks "Tormilind". "Miks siis keegi ei protesteerinud, kui need laevanduse rahaga loodud varad üksikisiku kätte läksid?" Ja praegune lahendus on parim sellepärast, et ametiühinguil, ehkki taotlus ja äriplaan maja oma valdusse

saamiseks sai ju tehtud, ei ole maja tõeliseks, korralikuks remontimiseks kusagilt ikkagi raha võtta.

Vastu öeldi, et remont ja praegune maja üleandmine riigiasutusele on hoopis eri asjad. Juba aastaid toimib maja laevanduse ja riigi abita. "Oleks see ametiühingule antud, küll me raha oleksime leidnud – ettevõtte oleksid doteerinud ja ... Nüüd aga viskame lapsed tänavale!"

Puudust tuntavat ka nüüdseks suletud Interklubist – sadamast tulevad meremehed on harjunud kuskle sisse astuma. Seetõttu jätkavad nad ka oma kirju ärasaamiseks Merklubisse. Piirivalvel soovitati, muuseas, tühjalt seisv endine Interklubi hoone võtta. "Mis see siis olgu! Staabihoone ülalpidamiseks riik raha leiab, meie lasteringide jaoks aga mitte!"

Pärast 1993. aastal Meremeeste Liidu kokku kutsutud nõupidamist, kus leiti, et meremehed klubi üleval pidada ei suuda, hakati majast tüki-kesi rendile andma. Kuhu see suur raha, mis nende ruutmeetrite eest saadud, küll läinud on, imestas hr. Lember. Arhitektuurimälestisena kirjas oleva hoone seisukord muutub üha halvemaks. Ei, ei olevat sugugi palju raha saadud. "Järelikult on halvasti välja renditud, kui vähe raha saadakse!" Pealegi ei tundunud hr. Lember veendunud olevat, et tegemist on parimate võimalike rentnikega.

Riik ei anna remondiks raha, aga ise suudetakse teha vaid hoone ülalpidamiseks. Viimati tehti siiski ka balletiklass korda. Amortisatsioonisummasid pole keegi praegustele maja pidajatele andnud. Laevandus ei ole tahtnud remontida, sest nagooni ei jää nende kätte.

Hoone ja seda kasutavad inimesed on praegusel korral eri asjad. Laste suhtes on asi ebaõiglane. Peab uurima, mis selle üleandmise puhul on seaduse järgi tehtud ja milles seaduse vastu eksitud. Miks merelaevandus nõu airuuisikuliselt otsustas üleandmise – vaat seda oleks huvitav teada!

Nii arvati. Teine, sisuliselt küll samalaadne arvamus oli, et hoone ja inimesed moodustavad üheainsa probleemi: kui pole enam maja, pole selles ka lapsi.

Vladimir Baibakov ütles: "Mina olen poksija. Mul on 50 poksijat, lisaks karatekad ja budoga tegelejad. Paneme klubi kinni. Aga see on meeleheitlikult hulljulge rahvas, kes tahab end näidata. Neil on ükskõik ... Ja kõik nad lähevad tänavale ..."

Meenutamisele, et spordi-

saal pidi seniste huviliste kasutada jääma, kõlas vastus: "See on meil Eestis juba tuttav lugu: rahva rahustamiseks algul lubatakse, aga pärast..." Oletati, et piirivalve lammutab spordisaali hoopiski, täpsemini – laseb õhku.

Voldeemar Kivistik esitas Merklubi ametiühingute valdusse küsimise ajaloo. "Juuulis teede- ja sideministeeriumi kantsler Rutt Martin meid toetas. Erastamisagentuur vastas, et neil puudub õiguslik alus ametiühingutele anda ja saatis tagasi laevandusse. 14. oktoobril koos EMSA-ga küsisime laevanduselt, ärakirjad olid Sarnetile ja ministertiumile. Kalev Kukik toetas. Ring oli täis saanud."

18. oktoobril pakuti meile laevanduse juhataste koosolekul välja töötada eelnõu üleandmise kohta. Tegime valmis juhataste otsuse, kooskõlastused peajuristi ja pearaamatupidajaga olid ka olemas. Ja kõik. Pärast seda – täielik vaikuse. Kuni järsku ilmses, et on juba piirivalvele antud – juhataste otsus on ju olemas, ministertiumi nõusolek olemas, erastamisagentuuri nõusolek olemas. Formaalset oli jäänud üleandmise tehniline külg."

Ametlikku teadet, et ametiühingutele on ära öeldud, ei olevat siiani tulnud.

Ja piketi vallandanud piirivalve peo korraldamise kohta öeldi järgmist: "Kutsule oli kirjutatud: toimub meie tulevases staabis. Kõik 500 kutsutut said teada, et piirivalvel on uus staabihoone. Kui aga ajakirjandus läks neilt küsima, öeldi, et maja on lihtsalt selleks päevaks peo tarvis renditud." "Kuidas saab nii vastuoluline olla?"

V. Baibakov: "Ruumide üürimisel öeldi, et tullaakse kell kuus kohale ja alustatakse kell seitse. Vahepeal pannakse oma rootsi laud paika. Meie nõustusime – selleks ajaks saadame oma lapsed koju. Nemat aga ilmusid kell 10 hommikul ("Dessant!" lisab keegi.) – poisid täitsid kasku. Panid kasti vorsti või, ma ei tea, kotlettidega – mis neil seal oli – maha, ja kaks automaaturit kõrvale. Lapsed tulevad, need seal seisavad aga automaatidega!"

Kui homme, 11. jaanuaril öeldaks, et maja on teie, kas oleksite selleks valmis?

V. Kivistik: Oleme muidugi valmis. Siis hakkame vaatama, kust see hunnik raha kokku ajada, et katuse remondiga pihta hakata.

T. Multanen: Kui maja on kannatanud nii kaua remondita olla, siis kannatab veel pool aastat, et vahendid leida. Kõik ju funktsioneerib sel juhul edasi, ja nad maksavad.

Maja funktsioneerib oma vahenditest.

Föderatsioon ei ole teda endale taotlenud. Meil ei ole arhivisid selles majas. Aga oleksime muidugi siin olemisest väga huvitatud.

Ma saan aru, et see maja peab meremeestele jääma, vähemalt mereorganisatsioonid on sees. Ja kui nemad on seda endale taotlenud, siis on neil sellele igasugune moraalne õigus. Igal juhul rohkem kui piirivalvel.

V. Baibakov: Kui maja jääks praeguse juhtkonna kasutada, tuleks kõigepealt ringid ja sektioonid inimesi täis saada, et suuta maja ja töötajaid ülal pidada. Praegu arvavad ju paljud lapsevanemad, et maja pannakse kinni ja viivad oma lapsed minema. Juba ei saa me enam nii palju raha kui varem. Ka osa rentnike ei taha enam õigel ajal maksta – arvavad, et uus peremees lööb nad nagooni välja.

Oleks maja homsest oma, siis selle ülalpidamiseks teeksite küll – kohe hakkaksime reklaami tegema ja koolides pakkuma käima.

Me maksame riigile 800 000 krooni maksudeks. Põhikohaga töötajaid on 16 – koristajad, korrapidajad jne. Juhtkonda on vaid kolm inimest.

Teine seisukoht Jüri Lemberi sõnastatuna kõlas järgmiselt: "Oleme oma laeva peal asja arutanud ja leidnud, et kuni meie ametiühing ei ole saanud nii tugevaks, et oleks võimalik maja remontida, me seda enda kätte ei peaks võtma. Ka maja praegune juhtkond väidab, et hoone rendileandmine tasub end ära vaid niipalju, et seda ülal pidada. Lootma jääda sõprusele väljastpoolt ja pangakrediitidele

ei saa. Seepärast oleme sunnitud jääma neutraalsele seisukohale.

Loomulikult saame aru probleemidest, mis tekitab meremeeste lastega. Aga laevanduse ja võib-olla teede- ja sideministeeriumi tasemel peaks otsustama, kuhu ja missuguse raha eest lasteringid üle kolivad. Või tuleks otsustada kehtestada piirivalveametile mingid piirangud maja kasutamisel – et siin jääksid toimima meremeeste spordi- ja lasteringid, mis seni on töötanud.

T. Multanen: "Ma ei imestaks, kui nüüd, piirivalve käes olles, riigi rahadega maja korda tehtaks ja siis see kolme aasta pärast erakätesse läheks. Võib-olla on keegi kellegagi juba praegu midagi kokku leppinud. Selleks ajaks on kõik harjunud, et see pole meremeeste maja. Ja siis on seda meremeeste tagasi saada igatahes hulga raskem kui praegu."

Jüri Lember: Riigil ei ole seda hiljem kergem kellelegi ära müüa. Praeguses segases ajas, kui ametiühingud on nõrgad, saaks seda märksa kergemini teha. 4 – 5 aasta pärast on ametiühingud palju tugevamad ja neil on palju rohkem rahalisi võimalusi ning neil on riigis ka rohkem mõjuvõimu. Loodan, et selleks ajaks viiakse see maja riigi raha eest ehk tõesti normaalsesse seisukorda. Igatahes siis saab vale otsuse korral palju rohkem lärmi teha ja ka finantsilisi võimalusi on rohkem. Praegu me oma ametiühingu juhatastega ei näe võimalust selle maja olukorda parandada."

Mari Vamba
Madli Vitismann



Vestluses esitati argument: kujutage ette, nad tegid balletisaali kurilka. Pole tõsi, balleti- ega loengusaalis külalised ei käinud. Aga tantsusaalis-diskotekas oli peo ajal garderoob, mis võimaldas tutvuda selle ruumi seisukorraga, mille aknadki fassaadil kaetud.

Kõlge kauem, sajandi lõpuni kestavad kahe V. Ilvese firma rendilepingud, sama kauaks on kavatsenud majja jääda ka juuksurid ja kohvik. Pool aastat enne sajandilõppu lõpevad laevade prahti-

Kas ka nemad jäävad peavarjuta?

misfirma "Tumanov & Co", näitusi korraldava "Expo-agensi" ning hulgi- ja jae-müügifirma "Volbeko" lepin-

gud. Et kohvik on kavatsenud kauaks jääda, võib näha iga Uus-Sadama tänaval mööduja.

Järgmise aastavahetuseeni on kavatsenud majja jääda AS "V. Luts" ja Daut Adzlevi hulgimüügifirma "Elbe". Järgmisel aastal lõpeb rendileping Juri Jahhimovitši ekspedeerimisfirmal AS TSB ja Heiki Lindpere nimel registreeritud AS-il "Hotell Viiking", mis jätkab samas varemgi olnud videolaenutust "Eesti Merelaevanduse" laevadele.

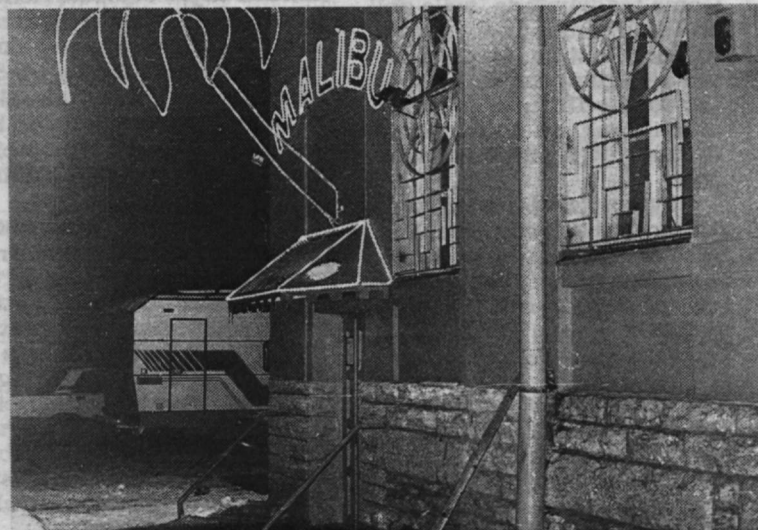
1993. aastal lubas Juri Jahhimovitš, et remondib trepikoja, mida mööda tema kliendid I korrusel IV-le käivad. Tänavu tundub, et ta on oma lubaduse unustanud. Siiski, remont olevat paar aastat tagasi tehtud, kuid sel juhul viitab seintelt kooruv

värv tehtu kehvale kvaliteedile. Ent raudused ja tugevad lukud on sealkandis kõigile vajalikuks osutunud.

Lisaks 11 firmale paikneb merklubis kolm ametiühingut. Vähemalt üks neist maksab 120 krooni ruutmeetri eest kuus, ligikaudu samas suurusjärgus kui videolaenutus.



Traatpalm peab sadama poolt tulijad kinni püüdma nii päeval, öösel kui ka varahommikul.



Veelkord lootsindusest

Tutvunud 27. novembri "Meremehes" artikliga "Riigikogu arutas lootsitööd" ja kommentaariga "Riigikogus pole meremehi", tahaksin teha mõned täpsustused ning asjatundjana rääkida konkreetsetest asjadest.

Eesti lootsid moodustasid Eesti Lootside Ametiühingu 4. novembril 1995. Mõni aeg hiljem astus lootside ametiühing Eesti Ametiühingute Kesklitu. Ametiühingute moodustama sundisid lootse elulised vajadused. Lootsidel puudus väikseimgi võimalus osaleda lootsindus- ja merendusprobleemide arutamisel ja lahendamisel, meie ettepanekuid ei võetud kuulda ja meie avaldused jäid vastusetta.

Esimene samm oli sõlmida kollektiivleping Eesti Veeteede Ametiga. Läbirääkimised algasid 25. märtsil 1996, kulgisid lühemate ja pikemate vaheaegadega ja katkesid seejärel. Kollektiivleping jäi sõlmimata, kuid mitte lootside süü tõttu.

Kollektiivlepingust

Et ühiskonnas sotsiaalseid suhteid reguleerida, on kaks võimalust: teha seda seaduste või partnerite (töandjate-töövõtjate) kokkulepete abil. Mida demokraatlikum ja kultuursem ühiskond, seda vabamad on sotsiaalsuhted.

7. jaanuaril kogunes Tallinna Kesklinna sadamas toatais lootse lootsiühingut asutama. Juhatajalaua taga istusid lootside ametiühingu esimees Heino Rüütel ja jurist Tõnu Hints. Põhikirja projekt ja asutamisleping olid lootsidel varem käes.

Sissejuhatuses rääkis Heino Rüütel kokkusaamise otstarbest: moodustatav lootside ühing on välja kasvanud tunamullu lootside ametiühingust. Kokkusaamise ajalooliselt tähtsast päevast minnakse edasi teisiti kui seni.

Eestiaegne lootside kutseühing loodi umbes samal ajal kui kehtestati lootsiseadus. Vene ajal lootside ühistegelus peatus. Nõukogude ajal allusid lootsid sadamakapteenile, kuni 1994. aastal ühendati Eesti Veeteede Ameti alla. Seal on aga võetud seisukoht, et ainus asi on lootside suured palgad. Kollektiivlepingu sõlmimiseks peeti 6 istungit, aga palkadeni veel ei jõutudki. Pärast imestanud ametiühingute kesklit, et palgast rääkisid ainult töandjad.

Ametiühing jääb alles, sest see on laiem kui lootside kutseühing. Pool ametiühinguliikmeid on lootsikaatrite meremehed: on vaja on hoolitseda, et neilgi oleksid head tööttingimused ning nad ei otsiks kohakaaslust. Eesti Lootside Ametiühing on nii transpordiametiühingute föderatsioon kui ka ametiühingute kesklidu liige.

Ametiühing on võimaldanud üldsusele lootside probleeme teadvustada, selle abil on leitud tee ministereeriumi, riikliku lepitaja, õiguskaaslaste ja riigikoguni. Ent asutatav kutseühing pole enam ametiühing, sel on teine seaduslik alus ja teised võimalused.

Sügisel tehti kiirustades riiklikult hallatav ettevõtte. Selle arusaamatu moodustise juures on suurim saavutus, et seda juhivad lootside endi valitud isik. Teede- ja sideministreeeriumiga oli varemgi läbirääkimisi peetud, selles asjas anti kirjalik avaldus ja saadi võit. On suur asi, et lootse juhivad ei keegi muu kui lootsid. Nüüd on võimalik osaleda ka näiteks tariifide üle peetavatel läbirääkimistel.

Riik sekkub seadustega töandjate ja töövõtjate suhtesse harva ja minimaalsel määral. Samuti on töösuheteid reguleerivais seadustes nii palju nüansse, et ka kõige andekam parlament pole võimeline nendes orienteeruma. Et demokraatlikult töandjate-töövõtjate suhteid korraldada, on olemas kollektiivleping, mis täidab seadusandlikult reguleerimata tühimiku. Kollektiivleping on seega kokkulepe, mille kohaselt töövõtja kohustub tegema töandjale tööd, alludes tema juhtimisele ja kontrollile, töandja aga kohustub maksuma tehtud töö eest tasu ning tagama töövõtjale poolte kokkuleppel seaduse või haldusaktidega ettenähtud tööttingimused ning sotsiaalseid. Kollektiivleping ei ole seaduste ümberkirjutamiseks ega oma töökohtustuste fikseerimiseks. Selleks on merelootsi põhimäärus ja palju muid õigusakte.

Eesti Vabariigi "Töölepingu seaduse" § 14.1. sätestab: "Töötajale seaduse või haldusaktiga antud õigusi võib laiendada kollektiiv- või töölepinguga..." ning sama seaduse § 17: "Sätete vastuolu korral kohaldatakse sätet, mis on töötaja jaoks soodsam".

Seega ei ole kollektiivlepingu projektis mainitud p. 1.1.: "kehtivast seaduseandlusest soodsamate töö- ja puhketingimuste ning sotsiaaltagatiste kehtestamine" midagi oma poolset või omakasu puudvat fantastilist välja mõeldud. Kollektiivleping ei ole samuti mingisugune nõudmiste kogum, mida töövõtja esitab töandjale täitmiseks, sest kollektiivleping on vabatahtlik kokkulepe töötajate või töötajate ühingu ja töandja või töandjate ühingu vahel, mis reguleerib töandjate ja töövõtjate vahelisi töösuheteid. Sellisest põhimõttest lähtub ka Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni ILO konventsioon nr. 98, millega Eesti Vabariik on ühinenud ja mis on riigikogus ratifitseeritud.

Et kollektiivlepingu projekti esitas ja läbirääkimisi pidas Eesti Lootside Ametiühing, siis saab ametiühing sõlmida lepingu ainult oma liikmete nimel ning järelikult kõik töö-, puhkuse-, palga- ja sotsiaalseid tingimused kehtivad ainult ametiühingu liikmete kohta, nad on lootside hulgas enamuses. See ei ole meie diktaatorlus, vaid on samuti paljudes teistes töökollektiivides.

Eesti Lootside Ametiühing on sõltumatu organisatsioon ning kuidagi ei saa öelda, et töandja meie organisatsiooni ülal peaks. See oleks õige siis, kui töandja - veeteede amet - oleks täitnud "Töötajate usaldusliku seaduse" § 6 p. 6 (...kasutada kokkulepet töandjaga oma ülesannete täitmiseks töandjale kuuluvaid tööruume, side-, paljundus- ja transpordivahendeid...) ja § 8 p. 1 (...usaldusliku ülesannete täitmise aja eest säilitatakse töötajale töandja poolt keskmise palk ning tööseaduste, kollektiiv- ja töölepinguga ettenähtud soodustused ja tagatised...). Lootside ametiühing ei ole sellest probleemi teinud ja on oma jõul hakkama saanud, palju on aidanud ka ametiühingute kesklit.

Lootsides

Lootsid on kõrge kvalifikatsiooniga endised kaptenid või vanemtüürimehed ja nad ei vaja mingisugust "erilist" juhtimist väljastpoolt peale seaduste, õigusaktide ja eeskirjade täitmise kontrolli. Juhtimine väljastpoolt võib kõne alla tulla vaid juhul, kui puuduvad lootside tööd määravad ja suunavad seadused

ning eeskirjad. Rahvusvahelises merenduses on praktika näidanud: mida kõrgem on ametialane kvalifikatsioon, seda väiksem peaks olema juhtimine väljastpoolt. Kõigil juhtumel, kui on olemas erafirma või -ühing, annab valitsus tavaliselt osa oma funktsioone seadusega lootside ühingu, jäädes seejuures vastutavaks laevaliikluse ohutuse eest. Vaatamata sellele, et lootsiteenistus kuulub riigi spetsiifiliste tegevuste hulka, mis kindlustab ohutu meresõidu ega ole seotud ettevõtlusega, tuleb märkida, et enamiku riikide põhimõte on lootsiteenistuse iseseisvuse tagamine ühingu, korporatsiooni, seltsina või mingil muul moel, ja mittevahelise-gamine nende siseellu ja tegevusse.

Laevandus on rahvusvaheline majandusharu. Kõik selle valdkonna õigusaktid põhinevad peamiselt Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO ja Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni ILO konventsioonidel. IMO resolutsioonis A 485 ei täheldatud, et merelootsid etendavad väga tähtsat osa ohutu laevaliikluse tagamiseks ja mere-reostuse vältimiseks. Ohutu meresõitu ja keskkonnakaitse merereostuse eest on suure riikliku ja rahvusvahelise tähtsusega. IMO hüüdlau-

Rüütelkond tehti valmis

Heino Rüütli sõnul on lootsid lubanud taastada eestiaegse Lootside Ühingu järjepidevuse, ent teede- ja sideministreeerium pole äriühingu asutamisega veel nõus.

Et lootse on raske ühel ajal kokku saada, on jurist kohal selleks, et vormistada kohe põhikirjamuudatused ja asutamisleping.

Laevaliikluse juhtimiskeskuse direktor Ants Põlluaas kinnitas, et uus ettevõtte on kiiresti moodustatud: visati vette ja ujutagu välja.

Kõik ametikohad pole komplekteeritud, on tarvis ruume, lepinguid, raamatupidajaid. Kõik sammud, mida teha saab, on dikteeritud seaduste, koosseisude ja rahaga. Esialgu, nagu võis arvatagi, ei muutu midagi ega annagi midagi muuta. Pidevalt on vaja käia teede- ja sideministreeeriumis raha juurde küsimas. Ainult ühes suunas töötades on võimalik üheskoos läbi pressida.

Ei saa näiteks aru, miks võeti 2,5 miljonit keskuse raha selleks, et Pärnu sadamast lahti hoida. Keskuse koosseisus on 37 inimesega "Tarmo", lootsiteenistus ja radarijaam. Koordinaatsiooni-keskust üle ei antud, neile tahetakse saada 10 000 krooni kuus renti. See on nagu viies ratas vankri all.

Teede- ja sideministreeeriumis räägitud talviste lootsikaatrite asjus soovitati nende ostmiseks lootsidel lisateenistust leida. Soomest pakutud kaater, mis läbiks 40-50 cm paksust jääd, maksaks 10 miljonit krooni, kuid on ka liisinguvõimalus. Kui neid oleks esialgu kaks - Tallinna ja Muuga sadamaisese.

Heino Rüütel: Tänavuses eelarves on uute lootsikaatrite ehitamiseks määratud 8 miljonit. Kui selle raha kätte saaks, võiks kohe kahe kaatri eest pool hinda ära maksta - olen Soome kaatrihitajaga rääkinud. Paremaid kaatreid on hädasti tarvis - Muugal soomlased ja sakslased juba lausa mõnitavad meid. Küsivad: miks te lootsite ainult ilusa ilmaga?

Ants Põlluaas: Mina seda 8 miljonit eelarves ei näe. Aga kui meil on raha lootsikaatrite ostmiseks, siis ostame. Kui ei ole, tuleb seda nõuda ministreeeriumilt.

Eino Paju: Ühistu eesmärkide hulgas peaks olema lootsidele normaalse palga taga-

siooni inimest, kes on lootsid! Aga me ei pea võtma seda, kes alles tahab lootsiks saada.

Sekkus jurist, kes selgitas koosoleku pidamise protseduuri, misjärel tund pärast kokkutuleku algust alustati asutamiskoosolekut. Koos-



Asutamiskoosolekut juhtis Heino Rüütel (istub), häälis koostöö Elvo Reivart (seisab, mütsiga).

mine. Kindlasti on vaja noori lootse, alla 40-aastasi.

Olen määratud Tallinna piirkonna juhatajaks - olen 35 aastat loots olnud - ja näen, et minu nime pole ühingu asutamismekirjas.

Heino Rüütel: Reedel (koosolek oli teisipäeval) arutasime ametiühingu juhatuses, et töandja esindajad ei saa olla ühingu liikmed - see on põhimõtteline küsimus. Nad saavad astuda ühingu toetajaliikmeks. Me ei saa võtta kõiki inimesi, eraldi peavad olema riigiettevõtte juhtkond, ametiühing ja lootsid. Kui hakkavad kollektiivlepingu läbirääkimised, siis pole ilus, kui mõlemal pool lauda on ühingu liikmed. Ka ministreeeriumil on hea minna kolme eri mehega.

Ants Põlluaas: Aga mul ju on lootsisertifikaat!

Tõnu Vahter: Kutseühing ei maksa palka ja me peame võtma seltsi vastu kõik, kes on või olid lootsid ja on pensionil. Kuidas me ei võta ühiskondlikku organisat-

oleku juhatajaks valitud Heino Rüütel selgitas, et kutseühing on vaheetapp aktiivselt muutumisel. Seetõttu pole mõtet praeguse mitetulundusühingu põhikirja kallal norida, sest see võib muutuda mistahes äri vormiks. Praegu ei lubavat lootside tulundusühingut ministreeerium.

Kui lootside ühingu liige on lootsidele tööd andvas administratsioonis, ei saa ta olla ühingu liige. On ettepanek, et ta astuks küll asutajaliikmena ühinguusse, kuid peataks seejärel oma liikmelisuse.

Kalle Paavo: Lahtiste kaatrite juures rääkides on järgmine etapp majandustegevus, seda teab ministreeeriumgi väga hästi.

Eino Paju: Miks ma pean siiski jääma lootsiameti presitiiri ja propageerimise probleemidest kõrvale, kui ma tahan osaleda ja mitte pealt vaadata.

Tõnu Hints selgitas: Lootside seadust pole ja seetõttu ei saa teha sellist kutseühingut

nagu Notarite Koda või Advokatuur. Neisse saavad kuuluda ainult selle kutseala esindajad, nad teevad riigi nimel toiminguid ja peavad riigi kasuks kinni riigilõivu - siin on ilmne analoogia. Ka mujal Lääne-Euroopas on Lootside Kojad vms. - lootsimine on riiklik toiming, mida loots teeb riigi nimel.

Tuluühingus jagatakse tulu liikmete vahel ära, mitetulundusühing aga ei jaga tulu liikmete vahel, vaid kasutab ühingu põhikirjaliste eesmärkide heaks. Nii üks kui teine tekivad pärast registreerimist kohtu juures.

Henn-Mart Silvere: Olen nõus põhikirja strateegilise kontseptsiooniga. Aga et praegu pole meil tulundusühing, teen ettepaneku võtta vastu kõik, kel on lootsi kvalifikatsioon ja kaugsõidutüürimehe või -kapteni diplom.

Jaan Tammet: Oleme ametiühingus juba teinud suuri vigu, seetõttu teen ettepaneku laevaliikluse juhtimiskeskuse peadirektori ja tema asetäitja liikmelisuse peatada. Ka see näeb palju ilusam välja, kui ministreeeriumi läheb kolm eri meest.

Eino Paju: Piirkonnajuhid peavad kõik olema lootsid ja kriitilises olukorras ise lootsima minema.

Vaidluse tulemusena määratleti ühinguusse kuuluda võivate lootside kategooriad:

- * senised Eesti Veeteede Ameti lootsid,

- * sadamalootsid,

- * süvamere lootsid (*deep sea pilot*), keda on Eestis nii vähe, et võib nimepidi üles lugeda: Igor Gnezdilov, Eduard Hunt, Artur Kivistik, Juri Kolenkovski, Juhan Liiv ja Rein Raudsalu;

- * radaroperaatorid e. kaldalootsid (*shore pilot*).

Pärast ühinguliikme uuesti defineerimist asuti loodava ühingu juhtkonda valima. Pikk, emotsiooniderohke ja püüliku täpsusega läbiviidud osa koosolekust õpetas juristi juhtimisel lootsidele praktilist demokraatiat: kuidas teha nii, et ka vähemuse hääl jääks kõlama; kui palju kasu võib vigade vältimiseks olla sellest, et keegi norivalt kritiseerib.

Ajaloolise hääletuskasti

seks on "Safer shipping and cleaner oceans" - ohutum meresõit ja puhtamad ookeanid. Eesti Vabariik on IMO liige 1992. aastast.

Euroopa Liidus on ettevalmistamisel dokument "Ühtne ohutu meresõidu poliitika", mille eesmärk on suurendada turvalisust ja vältida mererestust, sest Euroopa Liit on suurel määral sõltuv usaldusväärsetest, isemajandavatest ja ohututest laevateenustest. Meretranspordi poliitika peab kindlustama selliste teenuste osutamise nii, et need sisaldaksid minimaalset ohtu kõigile otsestele ja kaudsetele asjaosalistele ja merekeskkonnale ("Valge raamat").

Lootsi töö on kõrgendatud ohtlikkusega. Mõtlen siin laevale ronimist ja laevalt lahkumist. Iga ilmaga, nii suvel kui ka talvel, kui lisaks tormisele ilmale on ka jäätumine ja libedus. Üks ettevaatamatu või valesti arvestatud liigutus ja loots on üle parda. Päästevest tormises ja jäises meres ei päästa. Eks igal tööil on oma raskused, kuid raamatukogu hoidja tööd lootsi tööga küll võrrelda ei saa.

Konkurentsist

Kooskõlas IMO resolutsiooniga A 435 (XII) peab igas lootsimispiirkonnas olema

rolli tähtis Eesti Veeteede Ameti vormimüts - ikkagi riigi tunnuse küljes. Ilmnesid ka pisierakonnad - kedagi ei valitud kuhugi ühel hääl.

Eesti Merelootside Ühingu esimeheks valiti **Heino Rüütel**, aseesimeheks **Jüri Reimann**, sekretäriks **Arvi Kivilo** ning juhatusliikmeteks veel **Kalle Paavo**, **Risto Rossin**, **Enn Talvet** ja **Jaani Tammet**. Revisjonikomisjoni hakkab juhtima **Ants Kallast**, liikmed on **Hennu Oll** ja **Rein Kasak**. Vastloodud ühingu aadress on lootside ametiühingu ruum ametiühingute keskliidu majas. Asutamismaksuks määrati 1000 krooni, et oleks võimalik ühingu töö käivitada. Liikmemaksu esialgu ei määratud.

Heino Rüütel teatas, et peatab oma ametiühinguesimehe funktsioonid seoses lootside ühingu esimeheks valimisega, kuid palus anda endale usaldusisiku staatus. Seda seekord ära ei otsustatud. Lootside ametiühingut juhtima jääb kuni üldkoosolekuni aseesimees **Arvi Kivilo**.

Madli Vitismann

Juhtus

14. jaanuari õösel võttis Hiiu maal Kõpu piirivalvekorooni korrapidaja VHF 16. kanalil vastu teate Kampuchea lipu all sõitvat puksiirilaevalt "Aleksander K". Teate sisu oli järgmine: pukser koos pargasega, mis siirdus sõelastiga Gdyniast Kotkasse, kaotas koordinaatides 58° 29,8 N, 21° 7,2 E pargase, mis hiljem ümber läks. Inimesed ohus ei ole.

Teade edastati kohe Eesti Veeteede Ameti valvekoordinatoorile, Eesti Mereinspeksiooni korrapidajale ja Riikliku Meresidesõlme valvepeeraatorile.

Päeval palus Moskvas asuv laevaomanik meilt abi pargase asukoha kindlakstegemisel. Saatsime välja lennuki, mis pargase ka avastas ja edastasime koordinaadid puksiirilaevale "Aleksander K".

16. jaanuariks oli pargas triivitud juba meie ferritoriaalvette. Sidet puksiirilaevaga hoitakse läbi Undva radarijaama, et vajaduse korral olla valmis abistama.

Viljar Rõõm
Merevalvekeskus

üks kompetentne võimuorgan, kas riigivõim, sadamavõim või lootside iseseisev ühing.

Aeg, kui eksisteerisid kaks eri ühingat või firmat, mis pakkusid lootsiteenuseid, on jäänud minevikku. Käesoleval ajal ei ole maailmas ühtki kohustuslikku lootsimispiirkonda, kus konkureerisid kaks või enam lootside rühma. Sellistele paralleelsetele lootsiteenustele astus otsustavalt vastu Euroopa Merelootside Assotsiatsioon EMPA ning, avaldanud survet mõnede riikide valitsustele saavutas, et nendes riikides sellest ideest loobuti.

Lootsiteenistus kui avalik teenistus peab olema alati valmis teenindama neid, kes seda teenust vajavad. Iga avalik teenistus ei tohi põhimõtteliselt konkurenti omda. Näitena võiks tuua kaks konkureerivat tuletõrjeüksust ühes linnas: enne põleb maja maha, kui jõuame otsusele, millist üksust valida ning jõuame pidada läbirääkimisi teenustingimuste ja hinna üle.

Absurdne oleks konkurentis töös, mis on seotud ohutuse tagamisega. Mis see konkurentis oleks? Parem kliendi teenindamine võimalikult madalate hindadega. Lootsinduses näeks see välja nii:

- Parem teenindamine: lootsid võtavad enda peale suurema riski, et kliendile meelepärane olla; et korvata madalaid hindu, tuleb lootsida võimalikult rohkem laevu lühema aja jooksul kui tavalliselt, järelikult laevade kiirused lootsimisel suurenevad üle ohutusnõuete piiri; lootside puhkeaeg väheneb; et lühendada sadamasse lootsimisel sõiduteed, "lõigatakse nurki", mis vähendab ohutut sügavust kilu all jne.

- Madalamad hinnad: kui kaks või enam lootside rühma konkureerib omavahel, võib saavutada madalamad hinnad, mis nagu oleks laevaomanikule meelepärane, kuid ... Madalamaid hindu võib saavutada kolmel viisil. Esiteks - vähendada teistega võrreldes lootsimaksudest saadavat tulu. Teiseks - suured lootsikaatrite ja muude materiaalse väärtuste eksploatatsiooni aega, suurendades seega remonti vajava ebakindla materiaalse tööaega. Kolmandaks - vähendada lootside arvu, millega tõuseb lootside koormus ja väheneb puhkeaeg. On selge, et eelmainitud variandid madaldavad meresõiduohutuse taset laevade, lootsikaatrite ja lõpuks lootside eneste ohutusest välja.

1992. aastal, kui Peterburis tekkis mitu omavahel

konkureerivat lootside organisatsiooni, kirjeldas neid ohtusid, mida see kaasa tuua võib, tollane EMPA president Robert Hofstec.

Lootsimisest saadud tulu - lootsimaksud - ei tohi saada "magusaks suutäieks" mitmesugustele riiklikele või mitteriiklikele struktuuridele, kes kasutavad seda oma ametnike ülalpidamiseks ning majandusaukude täitmiseks või lihtsalt isiklikuks rikastumiseks. Kogu lootsiteenistuse tegevusest saadav raha tuleb suunata lootsinduse arendamisele, et tagada lootsikaatrite katkematu ja operatiivne töö nii suvel kui ka talvel, muretseda kaasakantav raadiojaam igale lootsile, korraldada lootside täiendõpe nii teoorias kui ka valmenditel jne. Seepärast on praeguse lootsiteenistuse vaesus küllaltki kõrgete lootsimaksude taustal enam kui hämmastav. Seni, kuni lootsid ise oma organisatsiooni juhtima ei hakka, vaevalt midagi paremaks muutub. Tihti on kuulda väiteid: kui lootsid eralduvad iseseisvaks lootside ühinguks, kaob ka lootside vastutus - et riiklikku ühendust ei ole, ei ole ka vastutus.

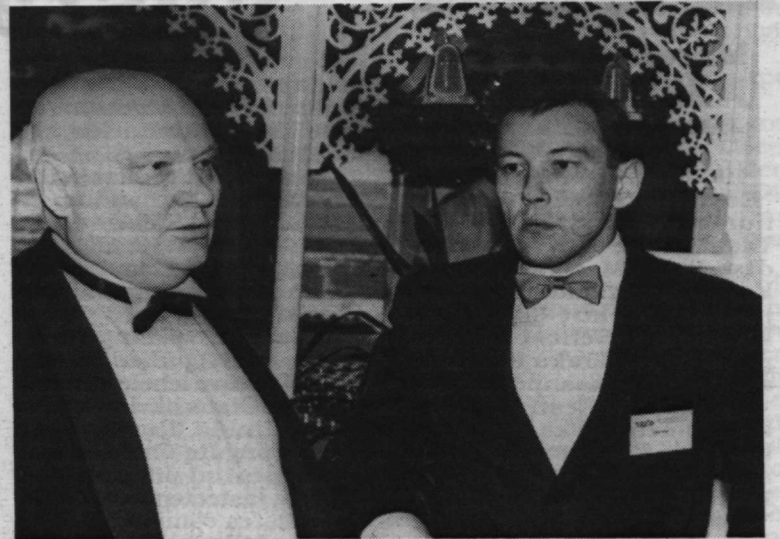
Väidaksin vastupidist: iseseisvas organisatsioonis suureneb nii isiklik kui ka üldine lootsi vastutus. Esiteks - loots saab osa võtta lootsindusprobleemide lahendamisest, sh. ühingu juhtimisest. Teiseks - ühingu on isemajandav ning kuivõrd professionaalselt ja vastutustundlikult töötab iga loots, sedavõrd heal või halval järjel on nii ühingu kui ka ühingu iga liige. Kolmandaks - heal järjel olev ühingu saab luua lootsile paremaid tingimused tööks, olmeiks ja sotsiaalseteks vajadusteks kui tal olid riigi teenistuses. Igale lootsile on selge, et oma tööülesandeid tuleb täita täie vastutusega, et ei juhtuks avariisid, sest sel juhul kannab ühingu suurt rahalist kahju.

Lõpetuseks

Euroopa Liitu astumise ajaks tuleb Eesti lootsindus arendada teasele, mille oleksime võrdväärseid kolleegid teiste Euroopa riikide lootsidega. Selleks on veel palju teha nii organisatsiooniliselt kui ka haridustaseme tõstmisel. Eesti lootsid ei saa oma professionaalsuselt olla kehvemad kui nemad ja see on seotud meie eluliste huvidega. Esimene samm peaks olema "Eesti lootsiteenistuse seaduse" väljatöötamine.

Arvi Kivilo

Viis aastat RAS-i



Külalisi võtsid vastu aktsiaseltsi juhatuse esimees Toivo Ninnas ja nõukogu esimees Enn Pant.

Sellist tähtpäeva tähistas sügisel moodustatud AS Eesti Merelaevandus 18. detsembril "Georg Otsal". Külalisi tervitades ütles **Toivo Ninnas**: "Täpselt samal kuupäeval, täpselt samas kohas ja samal kellaajal andis tollane transpordiminister meie üle RAS-i ürikud. Selle viie aasta jooksul on tehtud tugevasti tööd ja sel on ka tulemust. Mitte just kõige paremaid, aga häid. Mul on rõõm täna näha peaaegu kõiki neldsamu inimesi, kes olid siin viis aastat tagasi."

Teede- ja sideminister **Raivo Vare** sõnas, et viis aastat on ühe organisatsiooni elus väga lühike aeg, nagu see inimeselki pole pikk. "Selle aja jooksul on muutunud väga palju, võib öelda, et on muutunud maailm. Ja tänane "Eesti Merelaevandus" on üks meie majanduse lipulaevu. Kuigi võib-olla on olnud ka midagi, mis pole andnud maksimaalset tulemust. Ent selle aja jooksul on ette valmistatud oluline asi - minek laia maailma."

AS- Eesti Merelaevandus nõukogu esimees **Enn Pant** rõhutas, et RAS Eesti Merelaevandus on sama vana kui taasiseseisvunud Eesti Vabariik. "Viis aastat oleme üles ehitanud oma riiki, viis aastat oleme tõestanud endale ja ka teistele, et Eesti on mereriik ja meie firma vastab rahvusvahelistele merendusreeglitele."

Ent "Eesti Merelaevanduse" muutumine: hoolikam rahalugemine ja töö intensiivistumine pole jätnud puutumata nende aastate peopaika, "Georg Otsa". Kui 1991. aastal algas vastuvõtt õhtul kell kuus, et kesta mõnegi külalise jaoks varahommikuni, siis nüüd enam laeval puhkepäevi ei tunta. Kõik vastutvõetud lõpevad paari tunni pärast, sest juba vähemalt kolm aastat käib "Georg Ots" Helsingis seitse päeva nädalas.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod



"Meremehe" ristsõnad

PAREMALE: 1. Laeva või paadi vedamiseks kasutatav kerge ankur. 10. Üles, ülal (inglise keeles). 12. Eesti-Läti piiriväin. 13. Bad order (lühend). 14. Vanapagana teine, inimsoost naine A. H. Tammsaare järgi. 15. Tehnikasportlane. 17. Looma koobas. 19. Karu. 21. Gadoliinium (lühend). 22. Merel talvituv lind. 23. Teatud puri. 24. Väike-Prangli. 25. Kõhetuma. 29. AS-i Eesti Merelaevandus juhatuse esimees (nimi ja eesnimi). 33. Päev (läti keeles). 35. Vastu masti toetuv kahvli ots. 36. Kaks (rooma numbritega). 37. Suur saar Vahemeres. 38. Saksa loodeosa jõel. 40. Haige või haiglane olema (inglise keeles). 41. Veeloomade paaritu liikumiseliit. 44. Põhjakala. 46. Ennustajad. 49. Eesti kirjanik (1889 - 1977; eesnime esitähht ja nimi). 50. Üks Hiiu maale endistest nimedest.

ALLA: 1. Kalatõõstus Eestis. 2. Mägi, mille tippu jäänuvat kinni Noa laev. 3. Vene rahaühiku lühend. 4. Kreeka poolsaar. 5. Iseseisvalt tegutsemisvõime. 6. Kail või võõr (vene keeles). 7. Eestlasest polaarkapten, juhtis jäämurdjat "Krassin" U. Nobile ekspeditsiooni päästmisel (eesnime esitähht ja nimi). 8. Ot-sihüüd. 9. Kiirustagu. 10. Meremehe romantiline omadus. 11. Ameerika siirdekalgade perekond, mille üks liik elab sissetooduna ka Eestis. 16. Keskaja riik, Bütsants. 18. Krevetid. 20. Tursk (vene keeles). 26. Noot. 27. Deklamaatorid. 28. Tuhat kaheksa (rooma numbritega). 30. Atlandi ookeani meri. 31. International Union (lühend). 32. Nafta (inglise keeles). 34. ...skleroos = tuiksoonelubjastus. 37. Põhja-Jäämere meri. 39. Tõke, pais. 42. Pripjati vasakpoolne lisajõgi. 43. Tuhat viissada (rooma numbritega). 45. Rand Virumaal. 47. Samuti. 48. Päikesesüsteemi vulkaanilisim keha.

Koostas Märt Kullo

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12				13		14				
15							16			
17		18	19		20	21		22		
23							24			
25					26	27			28	
29	30							31		32
33				34	35				36	
37							38		39	
40			41		42					43
44	45		46				47		48	
49							50			

Kommentaari

Mereklubi: poolt ja vastu (lk. 4-5)

Jälle on kasulik lugeda vanu ajalehti

1989-1990. aastal käsitles "Eesti Meremees" mitmes numbris tollast uudisaja - Taani noorte ja tootmiskondide Eesti Merelaevandus komsomolikomitee ühisprojekti, kohvikut "The Ugly Duckling". Sellest inetust pardipojast paraku taani õlle abiga luike ei saanud.

On tollase "Eesti Meremehe" toimetusel ka omaenda kogemus tollest majast: vastne eestikeelne mereleht oli kästut küpsema IV korrusel "Morjak Estonii" toimetuse ruumes. Paraku ei saanud sellestki koostööst asja, sest - kel jõud, sel õigus. Ent vähemalt lehe ilmumispäeval püüdsime oma lapsukes leivale ette näidata ja seetõttu kõndisime aastail 1989-1991 kindlasti korra kahe nädala tagant selle maja treppidel.

Kaks kultuurinägemust

Järgmine ekskursioon Mereklubisse oli juba mõnevõrra hiljem, septembris 1993, kui RAS Eesti Merelaevandus püüdis kultuurimajale õigusjärgset kasutust leida ning pakkus seda Eesti Meremeeste Liidule. Tollased muljed eriti rentnikkohvikust, aga ka AS-i Tormilind tegevuse(tuse)st maja hooldamisel olid masendavad. Muuhulgas ei teatud selles majas midagi keeleseadusest. Ent võis aru saada, et need, kes huvitatud *status quo* säilitamisest, ei jää rahule.

Järgmisel päeval kutsuti kohale ajakirjanik ning ülejäämisel päeva "Vetšerni Tallinnas" ilmus artikkel "Kas Mereklubi läheb haamri alla?", kantud hirmust Eesti Meremeeste Liidu *vallutus* - va pärast. Viide oksjonile pealkirjas pidi tähendama, et meremehed ei oska hoonet majandada ning ajaloolise paralleelina meenutati, et omal ajal läks Meremeeste Kodu võla katteks Pikalaenu Pangale.

8. oktoobril 1993 ilmutas "Õhtuleht" vastuseks "Vetšerni Tallinnale" pikema artikli "Maja mere ääres või meremeeste maja?". Kahjuks peab kõik, mis üle kolme aasta taguses ajalehes leida, täna paika, kaasa arvatud lõpphinnang: "Möödunud reede õhtul polnud nüüdsel Mereklubil midagi pakkuda ühelegi meremehele."

12. oktoobril 1993 tutvustas "Meremees" Eesti Meremeeste Liidu tutvust Mereklubiga veidi optimistlikuma pealkirja all: "Meremeeste kodu tagasi?" Ent Eesti Meremeeste Liit, kaalunud tõsiselt oma võimalusi, loobus. Korralikult maja pidada ei jaks ja halvasti ei taha.

Hiljem, kui meremeeste ametiühingud jõudu kogusid ning tegutsesid hakkas ka meremisjon, asusid need maja oma ühiskasutusse taotlema, kirjutasiid taotlusi ja taotluste põhjendusi ning koostasid äriplaane. Ent mitmed küsitlused ametiühingutest on praeguse otsusega rahul, põhjendades seda: peasi, et maja säiliks. Eesti meremeeste pärandit, kunagi ilusat maja, peetakse olulisemaks kui selle praegust sisu. Koguni sedavõrd, et ollakse nõus sisu vormile ohverdamas.

Dom morjakov - detjam!

Seekordne võitlus *status quo* säilitamise eest oli ettearvatav. Kuid see on vihasem ja samas ka lootusetum. Sest mõlemale poolele on selge, et maja on halvemas seisukorras kui varem, selle remont aga kallim. Ning tulevat

Vastasseis

haldaja - riigiasutus - on konkreetselt ajakirjandus, tänase olukorra muutus aga pöördumatu.

Ettearvatult on kaasatud venekeelne ajakirjandus. Piketti maja ees kirjeldas 4. jaanuari "Estonija". 6. jaanuari "Estonija" lisas kolmerealisele ETA teatele pommiähvarduse kohta veelkord piketti kirjelduse. 10. jaanuari "Vetšernije Vesti" pühendas Mereklubile terve lehekülje pealkirja all "Otsus likvideerimise kohta", mida illustreerisid ametiühingute ühistaotlusele paigutatud piirivalvepoekutse ja lasteetenduse foto.

Suulistes esinemistes kõlbavad väiksemad ja suuremadki valed - klubi asedirektor väidab, et Mereklubi pole "Eesti Merelaevanduselt" mitu aastat sentigi saanud, aga selgub, et üksnes mullu on sealt remondiraha saadud enam kui kolmkümmend miljonit senti.

Võitlus on nii vihane, et vastase vähimastki veast haaratakse kinni, märkamata omaene loogikavigu, nagu näiteks piketil olnud loosungiski: "Meremeeste maja - lastele!" Tekib küsimus, miks mitte "Meremeeste maja - meremeestele!" Näiteks rentnikele, kellest peapooled on kuidagi viisi mere või meremeestega seotud. Või varasematele taotlejatele, kes ju kõik esindavad meremehi.



Oleks kes tahes taotlejaist selle maja saanud, poleks seal *status quo* säilinud.

Ka laste selja taha pugemine ei aita, sest vähegi põhjalikum remont - aga seda see maja eeskätt vajab - oleks lasteringid mööda linna laiali pillutanud. Kahju muidugi, kui mõni tugev lastering koos juhendajaga ulualust ei leia ja seetõttu laiali läheb, aga liitumine mõne Tallinnas olemasoleva struktuuriga ei tohiks võimatu olla. On ju olemas teinigi mereliste päritolu klubiline asutus - endises Laevastiku Ohvitseride Maja paiknev Vene Kultuurikeskus. On olemas ka Noorte Mereklubi. Teisedki noored tallinlased käivad riigi- või era- muusika- ja spordikoolides ja nende vanemad maksavad selle eest. Iseasi, kui praegu tuleb järsk muutus keset õppeaastat.

Süüdi pole KGB. Või on?

Toimetuse sahtlis on alles üks koltunud paber. Eesti Kaptenite Klubi plangil on 1. märtsiga 1990 dateeritud kiri "Merekultuurikeskuse loomisest Eestis", adresseeritud Tallinna Volikogu esimehele A. Korgile, linnapeale H. Aasmäele ja Eesti NSV Valitsuse sotsiaalnõunikule E. Graubergile. Kirjas põhjendatakse ettepanekut luua merekultuurikeskus meremuuseumi ja sadama lähedusse ning taotletakse selleks hoonet Pikk 73. Kirjale allakirjutanutest on tänini ametis Igor Gnezdilov, Ants Pärna, Toivo Ninnas ja Anatoli Kanajev, teise tegevusvaldkonda aga siirdunud Anatoli Lukoškin, Hugo Maide, Heino Palu, V.

Tšibulski, Lembit Visnapuu ja Bruno Saviauk.

Toona ei saanud sellesse majja merekultuurikeskust teha, kuigi olid nii eestvedajad kui ka rahastajad, sest maja kuulus KGB-le. Tänavu pole neistsamadest inimestest erinevatel põhjustel ei eestvedajaid ega rahastajaid, ja merekultuurikeskus (selts) hakkab kujunema ennem Saaremaal kui Tallinnas. Miks *perestroika* algusest möödunud tosina aasta jooksul pole merekultuurikeskuseks saanud Mereklubi, võib aga arvata.

Kahjulik kultuurinägemus

Nähes puhkeda võivat võitlust ette, oli vaja tegevuspäevaga tutvuda. Pärast viimast visiiti Mereklubisse üle kolme aasta tagasi võib äratundmisrõõmuga nentida, et on ometi midagi püsivat. Tuttav on kooruv värv trepikoja seinel, miski pole muutunud toona "Down-towni" nime kandnud keldris - laud-pingid on vaid kriime juurde saanud ja hinnadki tõusnud, aga kuus aastat pärast keeleseaduse kehtestamist küsib baarimees Volodja endise süüdimatusega: "Sto takoje komm?"

Rentnikfirmad on paigaldanud rasked (raud)uksed ja tugevad lukud ning kaasajastanud oma ruume seestpoolt. Ent sildindus on ta-

gasigi läinud: venekeelsed ära korjatud, eestikeelseid aga asemele pole pandud - igaüks teadvat niigi, kuhu tal asja.

Balletisaalis on kenad tugi-puud, aga suures (tantsu)saalis parkett plastplaadiga lapitud. Pärast servale veel teistpidi teist värvi lapp pandud - käib küll! Viisnurki enam pole näha, uue ajastu mood on vilkuvate värviliste tuledega meelitada. Ka sadama poolt, eeskätt just sealt peab paistma neonpalm kunagise *inetu pardipoja* ukse kohal. Et aga keegi võiks kollase arhitektuurimälestise ühe nurga elektrisiniseks võõbata, selle jaoks peab küll olema lõunamine fantaasia.

Mitte ei tahaks *status quod* säilitada. Seda ei taha säilitada ka Eesti Meremeeste Liit, Eesti Kaptenite Klubi, Eesti Meremeeste Misjon ja Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing. Küllap arvab sama ka "Eesti Merelaevanduse" nõukogu. Eelnimetatud ühiskondlike organisatsioonide juhid leidsid kui ühest suust - peasi, et see maja saab korda. Samal nõul on kapteniproua, kelle meremehest isa paigutas selle maja ehitusse kaks kuupalka.

Viimane põhjalikum remont oli üle 25 aasta tagasi, uus aga maksab maja taotlenu äriplaani andmeil ligi 50 miljonit krooni. Riigi Muinsuskaitseameti andmeil on Mereklubi hoone arhitektuurimälestis.

Madli Vitismann



Direktorikommentaari

Kas annate Mereklubis paiknevatele ametiühingutele uued ruumid, AS-i Eesti Merelaevandus juhatuses esimees TOIVO NINNAS:

Praegu kehtiva kollektiivlepingu kohaselt oleme kohustatud ruumid andma oma lepingupartnerile, "Eesti Merelaevanduse" ujuvkooesseis ametiühingule, mille esimees on N. Siškotin. Teiste sealse ametiühingute ees meil kohustusi pole.

Kes ja kuidas haldab "Eesti Merelaevandusele" kuuluvat Mereklubi hoonet?

Struktuuriüksus on "Eesti Merelaevanduse" Kultuuri- ja Spordikompleks, mille direktoriks on määratud V. Ilves.

"Eesti Merelaevandus" ei saanud Mereklubi omanikuna lubada, et see klubi ära lagunek, aga remont lähets arvestuste kohaselt maksma vähemalt 30 miljonit. See oleks kallim kui meie peakontor. Majal peab olema peremees. Kultuuri- ja spordikompleksi majandas end jooksvate kulude osas: nad maksid endale palka, elektriarved jms. Aga möödunud aastal maksime üle 300 000 krooni avariolukorra vältimiseks küttesüsteemi vahetuse eest, et maja üldse talve üle elaks. Nüüd oleks vaja vahetada katus, järjekorras oleks muidki töid.

See on viimane allesjäänud ametkondlik klubi Tallinnas. Me tahame, et maja saaks korda ja piirivalvega on kokkulepe, et meremehed saavad kasutada spordisaali ja suurt saali. Seni aga, olen kuulnud, käisid paljud "Eesti Merelaevanduse" töötajad hoopis teistes spordisaalides - Mereklubis tekkis neil probleeme.

Meil oli palju ettepanekuid, aga me ei tahtnud seda meremeeste pärandit müüa. Kuigi oleksime võinud müüa samuti kui "Dvigatel" müüs oma "Majaka" klubi - tol ajal olime ühed RAS-id mõlemad.

Madli Vitismann



Ühist keelt ei saa leida, kui ühed kirjutavad kohvikuksele *Kafe* ja teised ei saa aru, mis keeles (keskmine foto) või kui ühed kirjutavad ukse kohale *Jam* ja teised loevad *jam(a)* (ülemine foto). Ammugi ei leia ühist keelt siis, kui keegi peab võimalikuks arhitektuurimälestisel esimese korruse kõrguselt ning ukse ja kolme vasakpoolse akna laiusele kollase fassadi elektrisiniseks värvida, lillade treltide ja vihmaveetoruga ning traadist neonpalmiga ilustada (alumine foto).

Kohtle meeskonda hästi!

ITF alustas oma aktsiooni nädalat 3. juunil. See oli mõeldud mugavuslippude all sõitvate laevade kooskõlastatud uurimiseks ja kontrollimiseks Loode-Euroopa (Saksamaa, Hollandi, Belgia ja Põhja-Prantsusmaa) sadamates ja selle eesmärgiks on sundida nende laevade omanikke ühinema ITF-i kollektiivlepingutega.

Laevaomanikke, kellel on sõlmitud ITF-iga lepingud, lohutasid ITF-i funktsionärid sellega, et neil pole selle nädala aktsiooni vaja karta nii kaua, kuni nad lepingutingimustest kinni peavad. Seni ei peaks neil mingeid probleeme tekkima. ITF isegi teatas, et nad on saanud märgatavat toetust teatud laevaomanikelt ja kompaniidelt. Paljud neist kiitsid vaikselt heaks selle ITF-i kampaania, kuna nad näevad selles eelkõige rünnaku ebaausa konkurentsi, peamiselt alastandardsete laevade omanike vastu, kes "kahjustavad ausaid laevaomanikke, hoides kokku ohutuse ja meeskonna kulude pealt."

Londonis asuv *International Shipping Federation (ISF)* ja New Yorgis asuv Libeeria Laevaomanike Kogu (*Libertian Shipowners' Council, LSC*) esitasid mõlemad omapoolseid avaldusi ITF-i aktsiooninädala kohta.

ISF andis välja dokumendi pealkirjaga "ISF Boycott Guidance" või ehk "Boikotijuhid", mis nõustab liikmeid loogilisel dalal õigesti käituma. Selles

on ära toodud mitmete Belgia, Hollandi, Saksamaa ja Prantsusmaa advokaatide kontaktandmeid ja 7 "praktilist nõuannet" laevaomanikele, kuidas minimeerida boikoti võimalikkust.

Libeeria Laevaomanike Kogu, nagu ka nende register, asub USA-s. Ligi 70% Libeeria mugavuslippulaevastikust omab kokkuleppeid ITF-iga ja viimane võttis enne aktsioonide väljakuulutamist vaevaks teatada LSC peasekretäri Jeremy Smithile, et tunnustatakse "usaldusväärseid laevaomanikke", st. enamikku LSC liikmeid, kellega ITF-il on lepingud, nii kaua kui omanik peab kinni lepingupunktidest.

ITF on väljendanud arvamust, et mõnedki riigilippude all sõitvad laevad ei ole opereeritavad vastavalt nende nõuetele. Koostöös paljude laevaomanike ja valitsustega asutakse püüdlema rahvusvahelise reeglite parandamise ja olemasolevate standardite täitmise poole. ITF-i ideoloogia kohaselt jätkab mugavuslippude all sõitvad laevastik maailmamajanduse õnnestamist.

Mugavuslippude olemasolu lubab omanikel vältida riiklike eeskirju ja ise valida, milliseid neist järgida, milliseid mitte. Mõned omanikest kasutavad seda väga hästi ära. Kuid ka mugavuslippude-

de-registrite vahel on tugev konkurents ja see lubab omanikele suhtelist valikuvabadust tegutseda nii, kuidas nad ise endale kasulikumaks arvavad.

Õnnetuste statistika ja laevakontrolli aruanded näitavad, et rõhuv enamik alastandardsetest laevadest sõidab mugavuslipu all.

Aktsioonide läbiviimise äratas huvi mitmes riigis.

Mai algul ähvardas Kaliningradis kohalik Venemaa Meresõitjate Ametiühing koostöös lootside ja sadamataööstega Hondurase lipu all sõitva "Khair-1" egiptlastest omanikke boikotiga. Surve tulemusel nõustusid omanikud alla kirjutama ITF-i kollektiivlepingu - *Standard Collective Agreement*.

Ähvarduste mõjul sõlmis lepingu Kuproose lipu all sõitva tanker "Star Aruba" (1,100 dwt) omanik "Koole Tanktransport" Hollandis.

Samasugune saatus oli 2,600 TEU sel konteinerlaeval "Maersk Nanway", mis sõitis Bahama lipu all ja mille omanik on "Danaos Shipping" Pireuses.

Nii läks ka "Edinburgh Maerski 2" (2,952 TEU), "London Maerski" (2,952 TEU) ja "Paris Maerski" (2,952 TEU), mille omanik on "Dansk Supermarked" Hojbjergis ja mida juhib "AP Moller".

Antigua ja Barbuda lipu all sõitvat konteinerlaeva "Louise Bochari", mille omanik on Saksamaa "Reederei Antartico Berlin", boikoteeriti, kuna omanik ei sõlminud lepingut.

ITF pidas läbirääkimisi Kuproose asuva "Marlow Navigation" 12-aluselise laevastiku kõigi laevadega sõlmivat lepingute asjus.

ISF-i on pannud nõrdima see, et ITF oli toonud kontrollimisele kaasa ka pressistesindajaid ja et vestlusi kaptenitega oli lindistatud. ITF-i funktsionärid aga kinnitavad, et see on üks ja loomulik osa nende tegutsemisstrateegiast, et saavutada suuremat mõju.

ITF kinnitas oma juunikuiste aktsioonide edukat kulgemist mugavuslippulaevade ja alastandardsete aluste vastu Euroopas boikottidega Bremenis, Hamburgis ja Rotterdamis.

Bremenis boikoteeriti Malta lipu all sõitvat Kreeda omanike laeva "Aspilos" kaks ja pool tundi, siis hakati läbirääkimisi pidama.

Hamburgis boikoteeriti Panama "Tazat", mille omanik on Maroko valitsus. See tõi kaasa lepingu sõlmimise Maroko valitsusega, et laev kas tuuakse tagasi Maroko lipu alla ja allutatakse Maroko riiklikule kollektiivlepingule, või siis allutatakse ta ITF-i

standardlepingule. ITF teatas, et eelistab kindlasti esimest varianti, kuna see oleks hea näide sellest, kui ITF on mõne laeva õnnestunult riigilipu alla tagasi toonud.

Boikoteeriti ka Libeeria lipu all sõitvat "Green Cape'i".

6. juunil boikoteeriti Egon Oldendorffile kuuluvat Libeeria lipu all sõitvat "Baltic Mermaid" tund aega, kuni Oldendorffi advokaat lubas alustada läbirääkimisi lepingu asjus.

Kõige dramaatilisem oli Rotterdamis toimunud juhtum Antigua ja Barbuda lipu all sõitvate laevade "Tangier" ja "Opdr Tejoga". ITF-i mehi ei tahetud laeva lasta ja sissepääsud kaldale poolt suleti. Ametiühing üüris paadi ja sisenes laeva mere poolt. Advokaadi vahetalituse tulemusena soostusid omanikud lõpuks läbirääkimistega. Kuna selle juhtumiga seoses saabus laeva ka 45 Hollandi dokitoõulist (tegemist on tegelikult Saksa laevaga), tekitas see suurt kára. Kõik Rotterdami telekanalid filmisid ja kohale saabus palju politseinikke, kes "eht hollandlaste kombel" avaldasid toetust dokitoõulistele ja selgitasid, et nad lihtsalt hoidvat toimuval silma peal. Lõpetati peale lõunat siis, kui ametiühing sai ametliku kinnituse, et läbirääkimisi alustatakse lähema nädala jooksul. Just sobival ajal, ITF-i saja-aastase juubeli pidustusteks.

Välisajakirjanduse põhjal
Lauri Naber

Unustatud sünnipäev

8. jaanuaril sai seitse aastat ajast, mil avalikkus tutvus nimega "Tallink". Laeva pardal tutvustati esmakordselt Tallinn-Helsinki liinile väljuvat laeva ja ühisfirmat. Hiljem muutus see nimi kõigile tuttavaks kaldkirjas sinimustaks kaubamärgiks.

Tänavu 8. jaanuaril seisid "Tallink" Koplis laevaremonditehase sadamas. Harjumalt tühi, ukseid kinni ja koridorivaibad paberiga kaetud. Vahis olevale laevaperelegi oli tähtpäev üllatuseks, sest keegi pole sel laeval nii kaua töötanud - "Tallink" toodi Eesti lipu alla kaks ja pool aastat hiljem.

Kapten **Alfred Verilaskja** sõnul oli liinisõidu lõpp kiire:

30. detsembril pool tundi enne südaööd jõuti viimaselt reisilt tagasi. Võtnud vastu "Tallink Oy" esindaja tänusõnad, kiirustati, et enne järgmist südaööd Koplisse seisu paigale jõuda. Uusaastapidu laevas enam ei peetud: jõudnud õhtul kell kuus päralt, kiirustasid kõik, kes vahist vabad, koju. Ent kolleegid teistelt laevadelt ei unustanud vahimeeskonnale head uut aastat soovida.

Uue aasta esimesed viis päeva kulusid pakkimisele ja koristamisele, kuni igaüks oma kajutis viimase tolmu-



Öine karussell

ridaam, saatnud viimase reisi küllastajad välja, teeb inventuuri. Puhvetipidaja üritab lahkunud reisijate järel salongi kiiresti korda seada. Kaptenid vahetavad telegrammistilis teavet: millised kontrollid käisid, mida nõudsid, millised on roolikambri probleemid. All autotekil los-

sitakse kaupa. Tulijad heidaksid heameelega magama, minejad tahaksid kiiremini koju. Suurem sagin hakkab vaibuma kella poole kolmeks. Kaasas mitte ainult kõik oma asjad, vaid ka näiteks tööriided - järgmist vahetust alustatakse ju teises laevas - suunduvad meremehed oma

autode poole. Kel autot pole, otsib laevas koha, kus hommikut oodata. "Mista siis hakkab meremehes, kui autot pole," lööbitakse.

Hea, et mõlemad laevad tulid õigel ajal sadamasse - jääd veel polnud. Muugal pole kuskil oodata, aga väljas oli kümme kraadi külma. Jääb loota, et liikluspolitsei ei märka autojuhte, kes mitte Pääskülla, vaid näiteks Viljandisse asuvad sõitma, olnud enne pea ööpäeva magamata.

Laevapere A sai juurde senisest intensiivsema töö ja mõnevõrra palka. Laevapere B ja C loobusid intensiivset tööd liigendanud puhkeajast ja said vähem palka juurde kui laevapere A. Laevapere D ei võitnud üldse midagi, sest jäi tööta. Aga meremehed on leplikud. Alguse asi, harjumata, räägitakse mehaanikuist, kes "Donatalgi" otsivad mingit tarvilikku nuppu vaskult, kus see oli "Transestonia". Aga "Donatal" on too nupp paremal. Või oli see vastupididi.

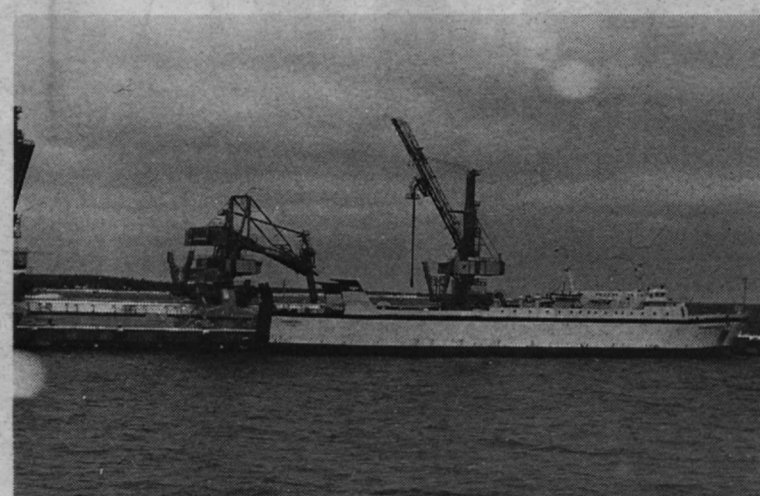
Kiire sildumine kiirete parvlaevade jaoks

Praegune tendents parvlaevanduses on drastiliselt lühenenud transporditsükkel. Uued laevad ehitatakse 35-45-sõlmelise kiiruse jaoks, see omakorda eeldab, et sadamas seisu aega on lühen-datud miinimumini. Isegi suurtele, üle 1000 reisivajaga laevadele on reaalseks saanud 20-40-minutilise peatus sadamas, ja kõik.

1990. aastal töötas NO-RENT Göteborgis välja esimese AUTOMOORINGU-süsteemi Helsingöri-Helsingborgi liinil, mis sai kiiresti hüüdnimeks "The steel sailor". Siiani on selle süsteemiga sildutud või lahkutud 125 000 korda.

Sildumissüsteemi juhib sil-lalt laevaohvitser, see on kompuuteriseeritud ja käivitub 30 sekundiga. Laeval oli-jal on kogu aeg kontrollivõimalus. Kaldateenistust ei ole vaja, sest süsteem arvestab ise nii tõusu kui ka mõõna puhul sildumisel kõiki jõud-sid.

"Svensk Sjöfarts Tidning"
Tõlkinud **Reet Naber**



Muugal teravdavad probleeme vahemaad - nii sadamas kui linnas.

Madli Vitismann

10. jaanuaril 1797 (vana kalendri järgi 29. detsembril 1796) sündis Pihkvas parun Ferdinand Friedrich Georg Ludwig von Wrangel, tulevane

* Peterburi Mereväe kadeti-korpuse kadett
* ümbermaailmareisidest osavõtja ja nende juhtija

* Vene Alaska-koloonia ülemvalitseja

* Venemaa Laevahitusemetsade Ameti direktor

* Vene-Ameerika kompanii direktor

* Vene Geograafia seltsi asutajaliige

* Venemaa Hüdrograafiaameti direktor

* Venemaa mereminister

* admiral, hinnatud uurija

jne jne.

Selle mehe mälestuseks avati 10. jaanuaril Eesti Meremuuseumis näitus. Eelnevalt olid olnud seminar ja näitus Tartus, vastuvõtt Viru-Jaagupis ja Roelas.

Wrangelid on üks kuulsaks saanud baltisaksa perekondadest Eestis. Isegi õndsas sotsialismiajal ei saadud nende nimest mööda, neid admirale jätkus ka igasugusteks ettevõtmisteks.

Praegune Wrangel(i) te perekond hoiab kokku nagu paljud teisedki. Kuulsas Ferdinand von Wrangeli juubeli tähistamiseks loodi 29. augustil 1993 Ferdinand von Wrangeli Fond, mis üritused ka organiseeris.

Meremuuseumis avatud näitusel oli põhirõhk muidugi F.v. Wrangeli kui meresõit-

Admiral Wrangel – 200

ja tegevuse valgustamisel. Kohal oli ka perekonnaliikmeid.

Wrangeli-fondi varahoidja-kirjatoimetaja Dr. iur. Peter Friedrich Krienitz ütles, et praegune Eestis mälestusürituste organiseerimine on jätk sellele tegevusele, mis peretraditsiooni järgi on alanud juba 1256. aastal, aga

katkes 1941.a. märtsis, kui viimane Wrangel sunniti lahkuma. Hr. Krienitz on ema kaudu Wrangelite pere liige ja tema eestvedamisel on Eestis veetud mitmesugust abitegevust:

* Pro-Scola projekt koolide abistamiseks;

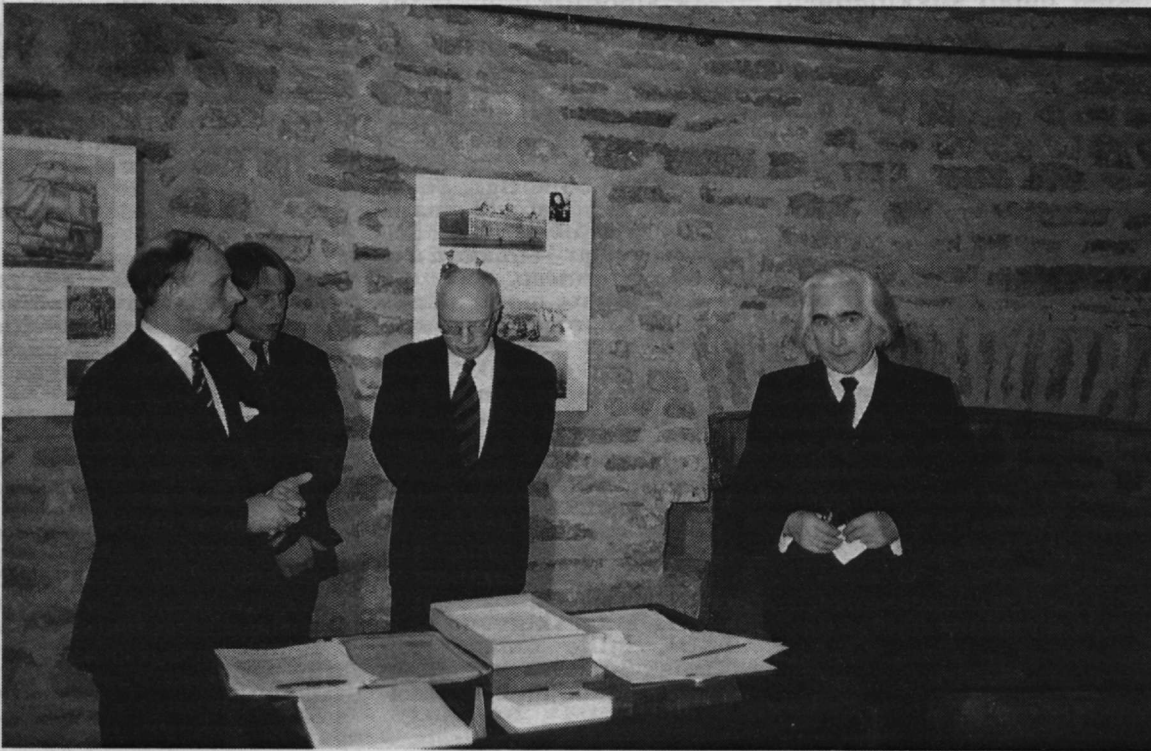
* Forum Academicum – juristide koolitus;

* diakooniategevus

* F.v. Wrangeli juubeliüritused.

Sellega seoses pidas ta märkimisväärseks, et traditsioon on alles hoitud ning Wrangelite nimi ja teened pole päris ära unustatud. Kuigi kõige enam mäletatavat Wrangelit just Alaskas.

Oma suhetest Eestimaaga



P. Krienitz, U. Oolup, U. v. Wrangel ja A. Pärna.

märkis hr. Krienitz veel seda, et ta on Viru-Jaagupi koguduse kirjas ning maksab seal oma kirikumaksud.

Juubeli ettevalmistamise ajal võeti ühendust paljude paikkadega, kus kuulus esivanem tegutsenud ja tuntud olnud. Ainus, kust vastust ei tulnud, oli Pihkva. Nii oligi näituse avamisel ette lugeda tervitused nii Tallinnast (linnaapea R. Lepiksoni pöördumine) kui Pariisist, Tartu, Helsinki ja Freiburgi ülikoolidest, Peterburist ja Wrangelli linnast (Alaskal), mujaltki lähemalt ja kaugemalt. Tallinna Linnaarhiivi ja Saksa kultuuriseltsi Eestis esindas Urmas Oolup, Vene Kultuuriseltsi Eestis Jüri Maltsev (selgus, kah merendusliku tagapõhjaga). Perekonda esindas Ulrik von Wrangell ja tema pereliikmed, kohal oli ka Saksa suursaadik.

Perekonnamõisa Roela kandist olid kohal õpilased.

Pärast näituse avamist toimus Toomkirikus mälestuskontsert. Pöördumisega esinesid piiskop emeeritus Kuno Pajula ja pastor Ivar Salumäe. Orelil musitseerisid Dr. Hartmut Otto (Tuttlingen) ja Nicole Hartsieker (München).

Reet Naber

Samal õhtul lõi Polaarklubi Polaarfondi, et anda välja trükiseid ja toetada polaaruurimisi näiteks stipendiumide abil.

Vanemehaanik jutustab IV

Puna-Hiinas remondis

Mait Põllu:

Meie laev oli küllaltki uus, aga üsna äraetud. Pärast, kui remondis olime, sai ränka tööd tehtud. Seal tekkis ka üks konflikt.

Olime remondis endises Hiina sõjatehases. Korpusetöid ja muud niisugust asja riad oskasid teha, aga laev oli masina osas muidugi täisautomaatjuhtimisega ja masin ise keeruline, ning firma otsustas, et peamasina peame ise korda tegema. Mina, teine ja kolmas mehaanik ning paar filipiinlast siis sellega tegelesime. Kuna meil oli avari olnud, siis oli väntvõlli kael veidi krobe ning seda oli vaja lihvida. Selleks tööks on spetsriistad: karterisse panime niisugune agregaat, mis pöörleb ümber vända kaela ja lihviib vastavalt mõõtudele. Kutsuti siis selle töö tarbeks mees koos abilisega Hongkongist kohale. Nende päev maksis vist 3500 \$. See on üle maailma kuulus Norra firma. Vanasti Aafrikas ikka kohtasin neid: paar meest sõidab üle maailma ringi ja lihviib volle. Nüüdseks on nad juba igas maailma tähtsamas punktis oma kontorid loonud, ja meile tulid Hongkongi hiinlased oma nelja kastiga.

Aga et seda tööd teha, on vaja ettevalmistusi, mille käigus tuleb ka poldid lahti keerata. Deutz-masinal saab ainult hüdrotungrauaga nutrid lahti ja kinni, käsitsi ei tee midagi. Ka on see omaette keeruline töö. Seda oli vaja ruttu teha, et meie Hongkongi hiinlased tühja liti ei seisaks. Firma esindaja ütles, et olge head mehed, tehke ise ära. Aga meie vene mehed hakkasid kohe hüüdma, et tahavad selle eest preemiat ka saada. Öeldi: saate preemia, tehke aga ruttu ära.

Siis konflikt tekkiski. Nemed nõudsid 15 \$ ületunnist. Firma esindaja võttis mind letti: miks oma mehi vaos ei hoi. Läksin temaga raksu: mina polle neid mehi tööle värvanud ega nendega lepingut teinud, mina ei saa panna neid sõna kuulama, kui ise palka ei maksa. Ja revolvril mul ei ole. Umbes nii, terav jutt oli.

Ütlesin, et töö saab tehtud, ja tegin selle filipiinlastega ise ära. Mõnikord läks kella 12-ni õösel, ja ületunde tuli kõvasti – tööaeg oli muidu 7-ni. Protestijad lõpetasid demonstratiivselt õigel ajal ja läksid õlut jooma või magama. Joomiseprobleem tekkis seal ka.

Firma esindaja vaatas, et pole ikka õiged mehed. Lõppes sellega, et kui mul leping otsa sai ja tulin ära Tallinna, siis kahe päeva pärast olid need kaks meest ka kodus. Mina sain hea preemia. Nemed said muidugi ka, ainult et nende omast ei jätkunud lennukipiletite kinnimaksimiseks: nende käitumist loeti vastuhakkamiseks, ja lepingus oli sees, et kui rikud töödistsipliini ega kuula firma sõna, siis on firmal õigus saata sind su oma raha eest koju. Mida firma tegigi.

Kuni ma seal olin, hoiti neid veel paigal. Seisin nende eest mis jaksasin – ikkagi omad poisid või niimoodi. Endal ju ka häbi, et on niisugused alluvad.

Aga see mees, kes mulle vahetuseks tuli, ütles, et tuleb nad viivitamatult koju saata: rikuvad igasuguse moraali ära.

Riie ei riku meest, meelegaolu vahest küll



Pidulikkust jagus rahvarõivast paraadvormini.

Sadamainseneride lõpetamine Merehariduskeskuses just enne jõule. Esmakordselt Eestis. Justkui pidulik sündmus. Lõpetajad kõik päevakohaselt riides, samuti pere- ja muud sõbrad.

Sellisel päeval lihtsalt kampsunis koolimehi näha oli küll ootamatu.

Eesti Vabariigi Valitsus on vormiriietuse ja eraldusmärkide korra kinnitanud 1993. aasta aprillis. Veeteede Amet on "moalbumigi" välja andnud. Valitsuse määruse lisas on kirjeldatud lisaks kampsunile ka sügis-talve paraadülikonda ja meeste igapäevariietust (mis ei ole kampsun). Ja kampsuni juurde kuuluvana on alati kirjeldatud ka

kootud mütsi. Saa siis aru, kuidas ja millal valitsus selle kandmise ette määrab.

Kindlasti ei saa olla keelatud pidulikul aktusel kampsunis osaleda, aga suhtumist ja lugupidamist (või selle puudumist) noorte ja pidupäeva vastu see näitab. Kui tahetakse ilmingimata vormiriietust kanda, peab see ka distsiplineerima. Meremeestest kui korrektsetest ja enamasti usaldatavatest ametimeestest positiivse pildi on näiteks ajakirjanikele ja nende kaudu tunduvalt laiemale ringile loonud kindlasti need ohvitserid, kes on ka argitööd tehes sillaks korrektset riides.

Reet Naber



Suvi 1996

Stockholmi veefestivali raames, ilutulestike, popkontsertide ja laadamelu vahel oli üks merelisemaid üritusi veteranaatide kokkutulek. See sisaldas näitust, paraadi ja võistlusi ning meenutas mõnd vanaautode kokkutulekut. Samamoodi tunti uhkust varasema ehitusaasta, säravama messingi või pruunima laki pärast. Kaidel jalutavad laevnikud võrdlesid oma armastust teistega või uurisid hirmsa hoolega oma paadi kriime ja kriimukesti. Uhkust lisas peen mootorjahi ühing oma lipsude, lipsunõelte ja ajakirjaga või saarestikusõitjate selts oma atriibuutikaga ja tingimata oma ajakirjaga.

Sadamatäis uunikume

Vanu paate oli sadamas üle 200 ja väga erilmelisi. Oli aastaringi elamiseks mõeldud paatmaju uksekella, postkasti ja ruutmeetrise terrassiga, millel aiatool ja lillepott. "Majal" niihästi aadress, näiteks ...strand, kajplats 64, kui ka nimi, näiteks "Renaissance". Viimasel oli uksekellaks vaskne laevakell, sissepääsuks aga moodne



Tavalised tänapäevapaadid külalissadama paadikuuri riuileil ei huvitanud kedagi: sadamas oli ruumi vaja vanapaatidele.



Ka pisimate paatide lakk läikis peeglina.



Erinevad eluviisid: Üks teeb paadi korda selleks, et kiiremini sõita, teine, et sealsamas kaldääres rahulikult paigal seista.

Vase ja laki paraad

koodlukk. Ärkli-poolkorus rõhutas, et tegu on majaga, kuigi eesõu ahtris oli vaid kahe ruutmeetri suurune. Palju oli lahtisi kiirpaate ja väärispuidust jahte, värv valdavalt valge koos heleda või tumeda lakitud puiduga. Eriti rohkesti oli aga kajutiga mootorpaate, ka üsna suuri ja luksulikke.

Veteranpaatide kokkutuleku korraldaja Rootsi Lõbusõidulaevade Muuseumi ühing oli parimale vanapaadile auhinna välja pannud väikese Norrlandi puitpaadi. Kõik osavõtjad paadid said korraldajalt kanistritäie kütust ja suure pudeli mootoriõli.

Kokkutuleku ajaks seati sadamasse üles laadaputkad osalevate seltside meenete ja trükistega, aga ka paaditarvikute või lõkkevorstidega. Ühes letis oli müügil eesti meremeeste vaenulik "Katastrofkurs". Kahjuks huvitavat - juba esimesel tunnil oli kahest müügilolnud raamatust üks ära ostetud.

Huvitav oli näha, kuidas ostitakse võimalusi vana taastamiseks. 1912. aastal ehitatud, 1964. aastal uppunud ja

1993. aastal üles tõstetud väikelaeva kere oli treileril näha toodud, taastamisprojekt stendil kere kõrval. Tänu aidata lubajale oli stendidel või kriidiga laevakerel kirjas: "Färg" annab kogu värvi, "Volvo Penta" masinad, Waxholmi ettevõtja rekonstrueerib teraskere... "Töölised võiks ju Eestist võtta, on palju odavamad ja palju paremad," pöördus üks huvilisi, eakas daam, oma mehe poole.

Mõned veteranpaadid on päris suured ja ruumikad. Üks näituse uhkemaids eksponaat paistis olevat 1933. aastal ehitatud rannavalvelaev "Biscaya", kodusadam Drottningholm. Suure korstnaga, kuningliku korstnamärgiga (KMK ja kolm krooni) 21 m pikk "Biscaya" teeb 235-hobujõulist "Delta" masinatega 10-11 sõlme, süvis on 1,35 m. Tumepruunist lakist ja vasest läikiva kaptenikajuti üks oli huvilistele vaatamiseks nõõri taga avatud.

Paadijuht Göran

Üks keskmissi paate oli vendade Sjödinide kahepeale ostetud 12,5-meetrine mootorpaat, mis teeb 13 sõlme. Männipuust paadikeret viib edasi "Junkersi" mootor, paadi tellis Turku "Andrèe ja Rosenqvist Motoryachttil" kunagi ajalehe väljaandja ja andis sellele oma tütre nime. Seest on see avar, aga väga otstarbeka ruumikasutusega - miski tänapäevainimesele vajalik ei puudu. 1921. aastal Soomes ehitatud paadile andsid vennad Sjödinid tagasi esialgse nime "Alaiza" ja tegid ta korda. Kõsimusele, kuidas ta küll kõike jõuab, vastas parvlaeva "Sea Wind II" kapten ja aurulaeva "Bli-dösund" kippar Göran Sjödin, et rohkemat ette võttes jõuabki rohkem ära teha. Arvas samas, et temagi kõike ei jõua ning osutas paadireelingu, mis oleks igatsenud säravamat lakikorda.

"Alaizal" üllatas, et mugavused, mida võib leida tänapäevaseis plastkaatreis, polnud tundmata ka sajandi esimesel veerandil. Kambüüs polnud küll palju üle ruutmeetri, kuid selles leidis niihästi gaasipliit kui ka kraanikauss ja pumbatav kraanivesi. Samuti ei puudunud kraanivesi tillukeses tualettruumis. Magamiskohad olid niihästi võõris kui ka avara peasalongi sametdiivanil. Soliidne kirjutuslaud ja raamaturiulid tegid salongist esindusliku kabineti. Lahtisel ahtritekil olevat aga vastu võetud kaunis suuri seltskondi häid sõpru. Avatud roolikambrit saab katta tendiga nagu nüüdiskaatrikl.

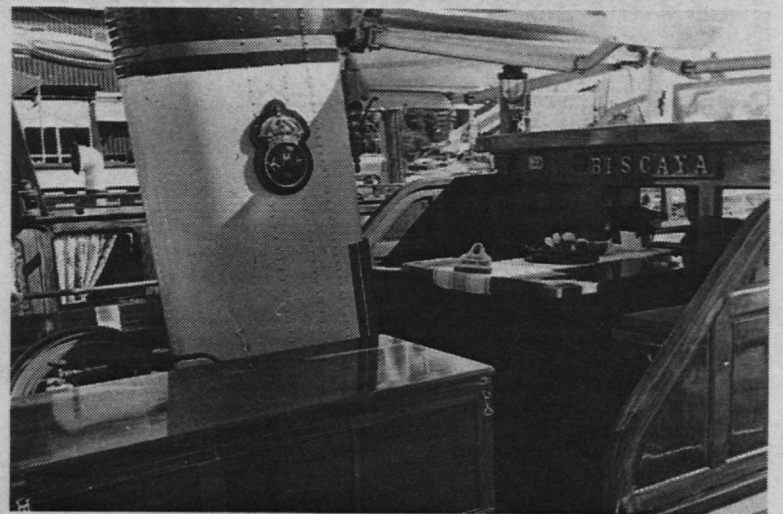
Nähes, kuidas kapten otsi kinnitab või paadi ehitamiseks tuule käes lippe sikutab ning muudki madrusetööd ära

teeb, sest oma paadis pole kellelegi loota, võib arvata, et saarestikus sõitmine ongi selle mehe eluviis. Kusjuures oma paadis sõites tuleb sellele veel tublisti peale maksta.

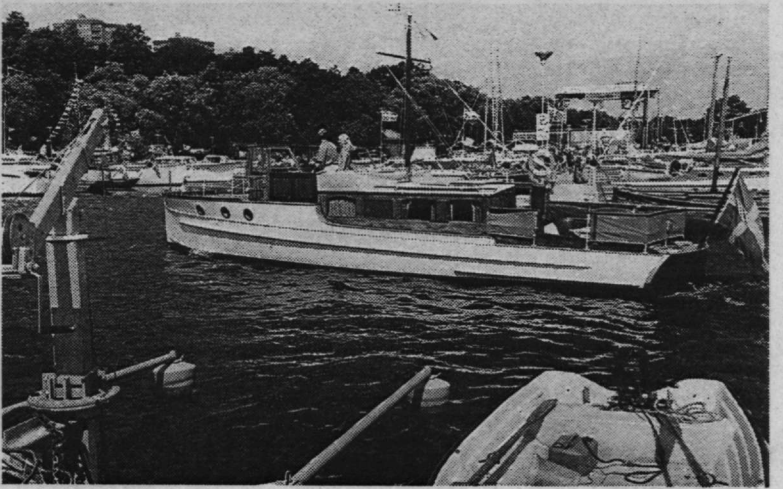
Elektronkaart portfelli

Liinisõiduks parvlaeval on Göran Sjödin koos kahe kaaslasega välja töötanud arvutiprogrammi, mis hõlmutab tunduvalt laevajahi tööd kitsustes. Laevajahi vaatevinklist ongi saarestik üksnes kitsuste ahel. Seda programmi kasutavad kaks Eesti liinilaeva ja kõik neli mullu suvel kohatud Rootsi liinilaeva, viiendal koguti selleks vajalike seadmete ostmiseks raha.

Naljakas oli näha sajan-dialguse aurulaeva vanaaegses roolikambri lap-top-arvutit, sama naljakas oluiks programmi katsetaja juures tuttavat arvutikaarti mitte kohata. Ent väikeses vanas paadis tuleb tal ometi silma järgi sõita. "El sugugi", naerab paadijuht Göran. "Seal, kus sa just parajasti istud, on pingi all GPS-vastuvõtja, mastis on antenn. Siin rooliratta taga on mul 220-voldine vool ja portfelli lap-top."



Rannavalvelaev "Biscaya": lakk läigib vasega võidu.



Näitusele saabuv "Alaiza" kuulus keskmise suurusega paatide hulka.

"Meremeeste tehtud," arvasid laevajuhtimisprogrammi kohta Eesti laeva noored tüürimehed.

Vanade paatide paraad oli sealsamas, kus eelmisel ja järgmisel öhtul ilutulestik - kesklinnas, hea vaatega sillalt. Iga paat eksponeeris end ükskhaaval, tehes plaksutava publiku ees kaheksat. Valged purjed tumepruuni lakk-kelega jahtidel olid punakaspruuni Stadshuseti taustal väga efektsed, samuti kui mõne väikese kiirpaadi vahune kiluvesi. Suuremad mootorpaadid tulid rahva ette soolidselt popsudes, vaskviled läikima löödud.

Korda linna sees merel valvasid väike rannavalvepaat ja sini-puna-valge politseikopter. Mõõda sõitis ka erapäästeorganisatsiooni väike kiirpaat. Kel nendega aastane leping sõlmitud, selle teeniduse võtavad oma peale - võib kindel olla, et vastu kivi läinud jaht tagasi tuuakse.

Paraku saab niisugusel hulgal vanu paate paradeerida vaid maal, kus on 300 aastat rahus elatud - Eesti vanapaadid on päästmatult läinud, vaid mõni masin mere-muuseumi jaoks päästetud.

Madli Vitismann

Õnnitleme! David Papp – 60

12. jaanuaril tähistas oma 60. sünnipäeva tuntud merendusteadlane David Papp.

Lahkunud koos perekonnaga 1944. aastal Rootsi, lõpetas ta seal rootsikeelse gümnaasiumi ja 1964. aastal Stockholmi ülikooli. Seejärel õppis veel Turku A/bo Akadeemias. 1977. aastal kaitses ta Stockholmi ülikoolis väitekirja ja sai ajaloodoktori kraadi.

David Papp töötas aastail 1966–1975 Rootsi Riiklikus Meremuuseumis ning seejärel pikemat aega teadurina Karlskrona ja Ahvenamaa

meremuuseumides ning Visby muuseumis. Ta on avaldanud rohkesti uurimusi merendustehnoloogial alalt, samuti Eesti ja Rootsi ning Eesti ja Soome ajaloolistest merendusalaalastest sidemetest. Rootsi Riiklikus Meremuuseumis töötades valmis tal üsnagi põhjalik uurimus "Ahvenamaa talurahva meresõit 1800–1940", milles oli andmeid ka eesti meremeeste kohta.

Stockholmis osales David Papp aktiivselt eesti meremeeste organisatsioonide töös ning on kogunud roh-

kesti mälestusi ja materjali Eesti merenduse kohta eksilis. Palju sellest on ta avaldanud oma artiklites ja uurimustes.

Mereajaloolased Eesti Meremuuseumist õnnitlevad David Pappi juubeli puhul ning soovivad edu edaspidises teadustöös.

Eesti Meremuuseum

Palju õnne, virkust ja tähelepanu eesti meremeeste ülesotsimisel suure maailma ajaloost!

"Meremehe" toimetuse

30-aastane kogenud meeskokk-pagar restoranist soovib leida tööd laeval.

Helistada peale k. 18 tel. 6323 077

«Meremehe» tellimine

Kodumaale

Sidejaoskonda kuni 15. kuupäevani antud aastatellimust hakatakse täitma järgmise kuu algusest. Lehte saab osta Tallinnas "Sõnumilehe" kioskitest Ajakirjandusmajas, postipoest Postimajas ja Meremuuseumi kassast (kolmapäevast pühapäevani kella 10–18), samuti võib "Meremeest" osta postkontoritest ning AS-i Lehemees kioskitest Tabasalus, Laagris, Sael, Keilas ja Paldiskis. Kes soovib puudujäänud üksiknumbreid, jätku oma aadress toimetuse automaatvastajasse, ja leht saadetakse talle lunamaksuga koju.

Välismaale

Nelle, kes soovivad «Meremeest» tellida oma välismaal elavatele sõpradele, on aastatellimuse hind Põhjamaadesse 300 krooni, mujale 350 krooni.

Pöörduda aadressil:

EE0001 Tallinn, Pikk 70

Eesti Meremeeste Liit

«Meremehe» tellimus

Laevaliikluse juhtimise keskus vajab lootsiõpilasi

Nõutav: vähemalt kogumahutavusega kuni 1600 merelaeva kapteni diplom, vanus alla 40 aasta, Eesti kodakondsus.

Pöörduda aadressil Tallinn, Lume 9 või tel. 6339 254, 6318 251



ADMIRAL
KLUBI
AURULAEV * STEAMSHIP

*Ainulaadne restoran
vanal aurulaeval*

AVATUD 12-24
Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres
Admiraliteedi basseini
Tel 6411155
GSM 8 25 060066

20. jaanuaril seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Keslinna sadamas

Kaubalaevu ei ole

Muuga sadamas

"Sirri" (Soome) – lossib bensiini

"Sea Pink" (Kariibi) – laadib laudu

"Viirelaid" (Eesti) – lossib ja laadib tehnikat

"Insener Netšiporenko" (Läti) – lossib ja laadib tehnikat

Kopli sadamas

"Somp" (Eesti) – lossib kakaoube

"Sky Larck" (Eesti) – laadib fosfaate

"Loften" (Antigua) – laadib metsamaterjali

Paldiski sadamas

"Martinas" (Leedu) – laadib metalli

Kes meil käivad

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



ESTMA



EstLine



TALLINK



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 20. jaanuaril.

"ELMAR KIVISTIK" – teel Newcastle'ist Chioggiasse
 "ALEKSANDER ABERG" – teel Donaldsonville'st Hiinasse
 "PAUL KERES" – New Orleansis
 "KRISTJAN PALUSALU" – teel Bahia Blanca Ceyhanil
 "GUSTAV SULE" – Gdynias
 "ALEKSANDER KOLMPERE" – teel Lissabonist Bremenisse
 "HAAPSALU" – teel Kaliningradist Camdenisse
 "VILJANDI" – Eemshavenis
 "RAKVERE" – Helsingis
 "NARVA" – remondis Vene-Balti sadamas
 "VALGA" – teel Houstonist Camdenisse
 "SAKALA" – teel Kaliningradist Valenciasesse

Neile, kes ootavad...

"SOMPA" – Paljassaare sadamas
 "KEHRA" – teel Dunkerque'ist Cotonou'sse
 "KUIVASTU" – teel Abidjanist Libreville'i
 "KUUSALU" – teel Doualast Villagarciasse
 "RAKKE" – teel Tartousist Antwerpenisse
 "VALKLA" – Santanderis
 "PIHTLA" – Batas
 "NAISSAAR" – teel Blayeist Las Palmasesse
 "VAINDLO" – Annabas
 "KASSARI" – teel Malmöst Patrasse
 "MUHU" – Bejais
 "ABRUKA" – Lattakias
 "VILSANDI" – Peterburis
 "MUUGA" – teel Antwerpenist Stockholmist
 "VIRTUSU" – teel Tallinnast Bremenisse

"KALANA" – teel Stockholmist Amsterdami
 "DIRHAMI" – teel Hamburgist Vanasadamasse
 "KAPTEN KONGA" – teel Rotterdamist Vanasadamasse
 "KAPTEN VOOLENS" – teel Tallinnast Bremerhavenisse
 "MEHAANIK KRULL" – teel Tallinnast Montrose'i
 "VIIRELAID" – Muuga sadamas
 "SUURLAID" – Københavnis
 "KABALA" – Bejais
 "MOHNI" – teel Sevillast Vlissingeni
 "SOODLA" – Diliskelesis
 "KLOOGA" – Tarantos
 "TRANSESTONIA" – Århusis
 "DONATA" – Muuga sadamas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

«Meremehe» üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Järgmine number ilmub veebruaris

Toimetuse postiaadress: Toimetuse asukoht:
EE0001 Tallinn, Tatari 64
Pikk 70, "Meremees"
tel./faks 6 461 318
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15–18

Mobiltelefon:
8-25-238 088;
peiler 40710
(operaatori telefon
6304050)

«Printall»
Tellimuse nr. 317

Toimetaja
MADLI VITISMANN

EESTI
RAHVUSRAAMATUKOGU
AR