



Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

MEREMEES

Nr. 12 (962)

Teisipäev, 31. mai 1994

Hind 2 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Riigiametnikust lk. 2
- ☛ Sadamahoonest lk. 3
- ☛ Kohanimedest lk. 4
- ☛ TALLINKist lk. 5-7
- ☛ Naftaterminaalidest lk. 8-9
- ☛ Vanadest majadest lk. 10
- ☛ ESAG VII lk. 11



"Tulitame sel kuul ajakirjanikke õige tihti," ütles "Eminre-Tallinki" arendusdirektor Peeter Veegen. "Vana Tallinn" sõitis esmakordselt Helsinki-liinile reedel, 13. mail. Tõsi, siis veel vasakul pardal liininime polnud. Paremal seevastu oli. Lähemalt lk. 6-7.
Isi Trapido foto

Meremehe meditsiini- raamatud korda!

Eesti Sanitaarkarantiinitalitus on saatnud merendusastutusse dokumendi meditsiiniiraamatute vormistamise kohta. Sealt on lugeda, et mereelukutsete esindajatele esitatavad tervisenõuded ja laboratoorsed uuringud olenevad elukutsest ning on erinevad. Meremeeste sanitaarraamatuid kontrollides on avastatud järgmisi puudusi: andmed lahtris amet pole sageli õiged; ameti töökoha jt. muudatuste kohta puudub reeglina märge lahtris *tööandja lisaandmed tsiku kohta*.

Kui vormistatakse uus meremehe meditsiiniiraamat, tuleb kehtivad vaksineerimised ja laboratoorsed uuringud meditsiiniastutuses vanast uude üle kanda, siis pole neid uuesti vaja teha. Uue raamatu avamiseks peab selle omanik esitama raviasutusele ka vana meditsiiniiraamatu.

Meditsiiniiraamatus kehtivad vaid laboratoorseid uuringuid teinud laboratooriumide pitsatid, mitte teiste spetsialistide sissekanded analüüside kohta.

Õigeaegsel läbivaatusel käimise eest vastutab laevaomanik. Läbivaatuse tähtaega loetakse veel kehtivaks järjekordse planeeritava reisi poole ajani. Näiteks kui planeeritav reis kestab 4 kuud, siis võib meditsiini komisjoni tähtaeg lõppeda 2 kuud enne reisi lõppu.

Sadamatöö seminar

Vastavalt RE Tallinna Sadam, Kotka Kõrgema Merekooli ja Eesti Merehariduskeskuse raamlepingule toimus 9-10. mail sadama keskastme juhtide täiendõppe seminar. See oli juba viies seminar, seekordne teema oli sadamate ja meretranspordi seadusandlus ning sadamate kindlustus ja erastamine.

Rahvusvahelistest seadustest, mis käsitlevad sadamaid, andis põgusa ülevaate Soome Tööministeeriumi töötaja **Risto Repo**. Kotka Merekooli rektor **Jorma Laakso** vaatles sadamate erastamisküsimusi.

Oli kava kuulata ka Eesti Veeteede Ameti töötajate ülevaadet sellest, milline on merekaubanduse ja mere liikluse seadusandlus Eestis, kuid üldalmainitud ameti töötajad pidasid liigseks esineda. See kutsus esile seminarist osavõtjate nõrdimuse. Nii kujunes välja, et esinejad olid põhiliselt soomlased.

Teisel seminaripäeval esines kindlustusühingu "Pohjola OY" Kotka osakonna juhataja **Pekka Konttinen** ettekandega riskidest ja kindlustusest sadamates. Töö lõpuosas korraldati kollokvium, kus kõik osavõtjad jagati 3 rühma, nad esitasid oma seisukohad eelnevalt kuuldu kohta. Seminar lõppes RE Tallinna Sadam peadirektori **Peeter Palu** ülevaatega Tallinna Sadama tööst viimastel aastatel ja lähema aja perspektiividest. Ta vastas ka esitatud küsimustele.

August Ingerma

Oodata on kuuma suve

18. mail peeti Piirivalveametis järjekordset pressikonverentsi.

Kõne all oli moeväljendi "Piir ei pea" tegelik sisu. Peadirektor **Tarmo Kõuts** toonitas piiri ja piirikaitse olulisust riigi maine loomisel. Mujal võetakse meid nagu loomulikku osa maailmast, piiri valvamine on juba rahvusvaheline probleem. Piirivalve on see organisatsioon, mille järgi väljasttulijad otustavad meie riigi üle. Tütavaks muutunud virisemine selle üle, et midagi ei ole võimalik ära teha, tuleks lõpetada, sest Iisraeli näide kinnitab veelkord, et ühtehoidmisel on ka väike rahvas tugev.

T. Kõuts selgitas meie piirivalve hetkeolukorda. Raske on finantsolukord, seadusandlus puudulikkus mõjutab nii eelarveliste summade kasutamist kui ka paljude piiril tekkivate probleemide lahendamist. Piirivalveseadused on seni vastu võtmata. Tehniline olukord on dramaatiline, näiteks 2500 inimese peale on kasutada 130 rivisolevat autot. (USA ühe Valga-suuruse linna piirivalvekoronis, kus on 80 inimest, on kasutada 160

autot. Ja ka USA ei saa oma piire päris kinni.)

Kurdide sissetoomise organisatsioonide vastu organiseeriti ühisoperatsioon ja tabati osa neist. Praegu käib juurdlus, aga niipalju oli öelda, et Rootsi jõudnud rühm laaditi konteinerisse sadama territooriumil. Üks mees on Rootsi võimudele üle antud.

Võitlusvõimet merel on parandatud. Tuleb taastada rannalaevastikku, seda välismaalt osta on väga kallis. On tehtud arvestused, et rannikumerest ülevaate saamiseks tuleks lennukite kasutamine laevadest üle kümne korra odavam. On ette näha kuuma suve tulekut; ilmselt on lahti minemas uppunud laevade otsimise buum, kasvada võib ebaseadusliku kalapüügi ja sala-kaubaveo, eriti relvatransiidi oht. USA-s on piirivalvel õigus vajaduse korral ka linnades kontrollida, seal on piirilt tulevate teede ääres kontrollpunktid kuni sadade kilomeetrite kauguseni piirist. Kui avastatakse seadusrikkumine, võib näiteks auto rahulikult konfiskeerida.

Meie passikontrolli töö kiituseks võis tuua näite, et Ameerikas lasti välja näitlik

õppevahend meil kogutud valepasside näidiste järgi.

Staabiülem **Aare Evisalu** rääkis põhjalikult sellest, mida 10 inimest 17 päeva USA-s õppis. Näitlikustamiseks näitas videot. Oli õpetlik küll, kui tehniliselt ülihästi varustatud piirialadel (kõige dramaatilisem oleval San Diego) toimuvat (reaalset tegevust, mitte õppefilmi) näha. 2,5 meetri kõrgune kümnete miilide pikkune raudaed, mis õõsel valgustatud ning eriseadmetega valvatav ja jälgitav, ei suuda põgenikevoolu pidada. A. Evisalu sõnul sai kaasa palju kasulikke nippe, rääkimata igasugusest kirjandusest, ja veendumuse, et meie süsteem on meile palju sobivam kui Ameerika oma.

Pressiesindaja **Aare Soome** andis teada eelseisvatest üritustest ning kutsus soovijad piirivalvurite eluga lähemalt tutvuma.

Kõik, mis piiril juhtub, läheb piirivalvurite arvele. Ka see, kui naaberriigi abilaevu välja möllima tulnud tollimees sadamas vaid kahe mehe toel püsti seisab, nagu hiljaaegu juhtus.

Reet Naber

Ministrikommentaari

Siseminister HEIKI ARIKE

"Merepiirivalve tegevust hindan rahuldavaks. Kahjuks on merel segadust ja kõik küsimused ei ole lahendatud Eesti Veeteede Ameti, Piirivalve ja mõnede muude ametkondade vahel. Funktsioonid ei ole alati selged.

Oleme välja kuulutanud konkursi valvesüsteemidele, mis peaks piiri jälgimise efektiivsust maks muutma. See puudutab ka Peipsi veepiiri."

Reet Naber

Niisiis, riigi kõrgemas me-
rendusjuhtkonnas tehti veel
üks muudatus. Mai algul
hea töö eest preemiast saanud
Tarmo Ojamets esines 18.
mail Eesti Veeteede Ameti
igakolmapäevase korralisel
koosolekul juba kui selle
ameti endine peadirektor.

"1988. aastal pärast kapte-
ni puhkust jäin kvalifikat-
siooni tõstmise kursustele.
Nende lõpu eel tehti mulle et-
tepanek tulla tööle meresõ-
duametisse. Pakutav koht
huvitas mind sellepärast, et
pidin üle võtma rea, mida
tookord ajas Uno Laur: lae-
vavariide juurdus, nendes
protsessides osalemine. Neis
asjades ürgitsemine pakkus
mulle huvi — paragrahvi
väänamise vastu on mül-
teatud nõrkus, või vähemalt
seda mulle inkrimineeritakse."

Peatunud olulisel etapil
oma elus — kodanike komi-
teede loomises, kodanike re-
gistreerimises ja Eesti Kong-
ressi töös osalemisel —, jõu-
dis T. Ojamets järgmise töde-
museni: "See seltskond, kel-
lega koos Mustamäel nende
asjadega tegelesime, oli väl-
jas selle nimel, et Eestis ei
taastuks totalitaarne kord, et
sellest korrast saaks alati-
seks lahti.

Nüüd hakkab jõudma sin-
na, kus saate aru, miks ma
nii kaugel peale hakkasin.
Pärast seda, kui Eestis kin-
nitati veeteede ameti põhi-
määrus, oleme siin väga tõsi-
selt püüdnud tegeleda mere-
pääste ja merereostuse likvi-
deerimise küsimuste ja
muude sellega ühendatavate
aspektidega merel, mida
meie näeme kui rannavalvet.

Natuke pärast meid asutati
teine amet — piirivalveamet.
Aga milline peaks olema ran-
navalve ja piirivalve vaheline
funktsioonide jaotus, see
pole veel tänase päevani sel-
ge. Tolles ametis oli vähemalt
minu meelest kunagi võrdle-
misi domineerivaks idee läh-
tuda sellest mallist, mida
Eestis kasutati kõik need
okupatsiooniaastad: koon-
dada ühe ametkonna kätte
väga suur võim, ja mitte
ainult ning mitte niivõrd se-
adusandlik kui — kuidas
nüüd öelda? — repressiivne.
Sel ametkonnal oli plaanis
luua ühe ameti sees kolme
tüüpi relvajõud, kusjuures
— see on jälle mu isiklik hin-
nang — kaitsejõudude aren-
gut pidurdati kunstlikult. Li-
saks jalaväele taheti selles

**Enamik sõnasuutlikke mehi
Eesti merenduses ütleb, et ei
taha ise oma juttu kirja panna
— eestikeelset haridust jääb
väheks. Teiegi olete oma eriala
merekoollides vene keeles õp-
pinud. Kust tuleb teie hea os-
kus end kirjalikult väljendada?**

Noh, mina olen ikkagi kahek-
sa, mitte seitse aastat eesti keelt
õppinud... Mul oli Märjamaa
Keskkoollis õpetaja Eindorf. Ega
ma 8. klassi lõpus etteütlust
kartnud küll.

**Veeteede ametile on ette
heidetud olemasolevate struk-
tuuride lõhkumist.**

Vähemalt formaalselt on sa-
nud saatuclikuks lootsiteenistu-
se eraldamine sadamast. Koo-
deksi eelnõu läbis kooskõlasta-
mise, tookordsed sadamate üle-
mad Kanajev ja Lukoškin olid
vastu, aga suutsime siiski tões-
tada, et lootsiteenistus peab ole-
ma riiklik struktuur. Aga polnud
palka pakkuda. Mõõdunud aastal
olime sunnitud selle küsimu-
se lahendamise AS-1 Loots kaudu,
m's 100% kuulub veeteede ameti-
le. Siis ei olnud vaim valmis, et
maksta lootsile palju kõrgemat
palka kui peadirektorile, ehkki
juba selleks ajaks oli Pärnus ni-
moodi tasustatav loots olemas.

Tähtaega, mil "Tallinna Sada-
ma" lootsid veeteede ametile üle
antakse, on aina nihutatud ja
igasuguseid asju põhjuseks too-
dud. Kolleegidega oleme ikka
tähtsaks pidanud, et meie töö
peab kaasa aitama nii sadamate
kui laevaomanike tööle. Et see-
juures nõuame seaduse sätete
täitmist, ei tähenda veel, et te-
gutseme piduritena.

Veel öeldakse, et lootsimak-

Pressiteade

**Teede- ja sideminister Andi Meister
andis välja käskkirja, millega 16. mail
vabastati Eesti Veeteede Ameti peadirek-
tori ametikohalt Tarmo Ojamets seoses**

**eelarvedistsipliini rikkumistega veete-
de ametis. Peadirektori kohustused on
ajutiselt pandud veeteede ameti peadi-
rektori asetäitjale Kalle Pedakule.**

ametis luua merevägi ja õhu-
jõud ka veel. Selge, et Eesti ei
suuda kanda mitut paralleel-
set armeed, rahakott ei pea
vastu. Sellest tingituna oli
meie ametite vahel pidev
konflikt, sest totalitaarse riigi
taassündi, seda siis juba
uue sildi all, me tõesti näha
ei taha. Nagu ei tahtnud
need inimesed, kellega olin
koos kodanike komiteedes;
küllap need inimesed ei taha
seda ka praegu.

Et see ei ole tühipaljas
luul, et need ambitsioonid ei
olnud kuhugi kadunud, selle
tunnistuseks on mõõdunud
aasta augustis tulnud kaks
seaduseelnõu, kuhu oli lau-
sa sisse kirjutatud relvasta-
tud riigipõörde võimalus: riigipiiri
seaduse ja piirivalve-
seaduse eelnõu. Seal nähti
siseministrile ette selline
võim, et tema kehtestab
ainuisikuliselt tervelt Eesti
territooriumil eriolukorra ja
siis on piirivalvel erivolitu-
sed.

Kuna nende eelnõude
kooskõlastamine tuli täiesti
ametlikke kanaleid pidi, siis
eelnõusid analüüsid, neile
vastulauseid ja märkusi kir-
jutades tekkis mul isiklikult
tõsine kahtlus, et äkki need
lähevad läbi. Ning ma hakka-
sin otsima võimalust inimesi
sellest natuke laiemalt teavi-
tada. Mulle tuli appi ajakir-
jandus. "Ohtulehes" tõsteti
see teema üles. Ma ei ütle, et
tänu sellele, aga igatahes see
protsess pidurdus. Kui täna-
vu need eelnõud läksid veel
kord valitsusest läbi, siis siin
majas neid igatahes uuesti ei
kooskõlastatud. Väidet, et
teede- ja sideministeeriumi
kooskõlastus on olemas, aga
tegelikult viidati tolele
augustikuisele, mis oli täiesti
negatiivne. Nüüdsed eelnõu-
de tekstid olid küll hoopis
mahedamad, paljud tookord-
sed kritiseerimised olid ar-
vesse võetud. Ent siiski pol-
nud need vigadest lausa vab-
ad, ja sees oli sätteid, mis
lähevad vastuollu põhisea-
dusega. Näiteks kavatsus
teha välislaevadele mingi eri-
line külastuskord. Piirisea-
duse puhul on üle 60% mär-

kustest juba vastu võetud ja
arvatavasti võetakse veel.
Aga praegu on veel sees kuni
10 km laiune piirivöönd üm-
ber Eesti.

Piirivalveseaduse eelnõu
näiteks oli jälle säte, et piiri-
valve kõrgemaks aukandjaks
võib olla laevastiku kontra-
miral, mille vastu mina pro-
testeerisin: ei pea õigeks lort-
sida sellist auastet nagu on
admiral. Nüüdeks on sealt
see mõte välja roogitud.

Ühesõnaga, kõik see on
nüüd üks asi, mille pärast
ma olen mõningate persooni-
dega Eesti riigis konfliktsis.

Teine niisugune valdkond
on ilmselt siis majanduslik.
Veeteede ametil on seaduse-
ga sätestatud kohustused ja
tegevusvaldkond. See seadus
on Eesti Kaubandusliku Mer-
esõidu Koodeksi. Koodeksit
võib kritiseerida, aga see on
jõus. Lootsiteenistuse üle-
toomine meie ameti alla läks
väga vaevaliselt ja võttis väga
kaua aega, sellele oli väga
suur vastuseis. Mu meelest
on see teine asi, mille tõttu
ma olen mõne mehega kõ-
vasti konfliktsis. Kuna asi ei
ole tuhandetes või kümnetes
tuhandetes kroonides, vaid
palju suuremates raha-
numbrites, siis ega see ei
meeldi vist kellelegi, kui
teema mõjusfäärist niisugune
hulk raha välja läheb.

Ja veel on üks valdkond,
kus me oleme pikka aega
püüdnud seista teatud põhi-
mõtete eest: kas luua siia
tulnutele väga soodsad töö-
ja elamistingimused või läh-
tuda põhimõttest, et okupa-
tsioonijärgne kolonisatsioon
võib olla kõrvaldatav. Oleme
viimase suhtumise poolt,
ning ka see on võrdlemisi tõ-
sine konflikt allikas mõnin-
gate inimeste ja ühiskonda-
dega.

Nii et ega see paturegister
mul nii väike olegi. Aga ma ei
arva, et olen kõigi nende veete-
de ametis olnud aastate
jooksul läinud konflikti oma
südametunnistusega ning et
põhimõtteid, mida püüdsime
siin teoks teha, oleks vaja
muuta.

Esmaspäeval heideti mulle

ette, et püüan veeteede ameti
näol luua läänelikku struk-
tuuri, see ei pidanud praegu
olema ajakohane. Vastuseks
väitsin, et see ei ole läänelik,
vaid Eestile väga iseloomulik
struktuur. Ma ei arva, et meil
oleks eeskujul võtta idast; kui
võtta, siis just nimelt Lää-
nest. Aga meie amet ei ole
mingil juhul ei kopeeritud
USA Rannavalve, ei ole Rootsi
Mereadministratsioon ega
Soome Merenkukuhallitus.
See peab olema kombinat-
sioon, mis on ainuomane ja
vajaik Eesti tingimustes.
Kõigi teiega koos pole ma ju
püüdnud teha mingit vahe-
etappi, et seda siis hiljem
kaasajastama hakata. Oleme
püüdnud minna kohe lõpp-
eesmärgi suunas. Leian, et
see on kõige õigem ja ratsio-
naalsem tee ning usun, et
veeteede amet jätkab seda.

Muidugi pole Kalle Pedak,
kes nüüd peadirektori koha-
setäitja kohale asub, mulle
auku kaevanud. Oleme te-
maga nii ühes laevas kui siin
koos töötanud. Tegelikult
tema kannatabki praegu kõi-
ge rohkem. Mina olen teistest
veel rahulikum, sest kõike
seda, millest rääkisin, ja pal-
ju muud tehes tuli tahe-
tahtmata arvestada selle või-
malusega, et ükskord saab
mõõt täis ja öeldakse, et
nüüd tuleb sul ära minna —
mis vormis seda ka ei öelda.
Vorm, millesse see nüüd val-
lati, on — ma ütlen niiviisi —
ebapädev. Loomulikult an-
nan ameti üle Kalle Pedaku-
le, aga luban teha kõik, et
siia jälle tagasi tulla. Mitte
sellepärast, et seda peadirek-
tori tooli ja bürokraadi ame-
tikohata nii kalliks pean. Nõn-
da palju mul enesuhkust ja
endast head arvamist jät-
kub, et usun end merendu-
ses ka mõnd muud tööd os-
kavat ja teha võivat. Aga see
amet ei ole veel sugugi val-
mis, me oleme seda asja teie-
ga koos pikka aega arenda-
nud, ja tahaks kogu selle
asja ikka enam-vähem töö-
korda ka saada — niiviisi, et
mitte ainult meie ei peaks
kuskil õppimas käima, vaid
meie juurde tuldaks õppima.

Olin selle ameti tegemise
juures üsna algusest peale,
ehkki küll mitte idee autor —
tema arvatavasti oli esimene,
kes ohverdati selle ministeer-
iumi süsteemi mingisuguste
kriiside tagajärjel.

Nii et, head kolleegid, koos
teiega kavatsen ka jätkata.
Kuigi mul tõesti pühapäeval,
kui vabastamise kavatsusest
teada sain, tekkis tunne, et
sooh, nüüd on kena, mul
suvi otsa puhkust, olen vaba
mees. Aga esmaspäeval tehti
mulle selgeks, et ei ole vaba
mees. Ühesõnaga, ma jätkan
tööd rannavalvetalituses.
Leppisime kokku, et esialgu
jääb mu töökohaks seesama
tuba siin — vähemalt nii-
kauaks, kui me saame tuleva
aasta eelarvega ühele poole.
Sest üksjagu sant on see aeg
just eelarve tegemise pärast.
Kui me prooviksime nüüd
üksteise asju ajama hakata,
siis ilmselt tuleks see üld-
kokkuvõttes natuke pahasti
välja.

Täna meeldiva koostöö ja
selle eest, et mu ära kuulasi-
te, jutt oli kindlasti väga sub-
jektivne. Rääkisin ehk asju,
millest varem palju rääkinud
ei ole. Et mind otsustati kõr-
vale lükata, siis tundsin, et
mul on ka õigus enda eest
rääkida, nagu ma asjadest
aru saan."

Kalle Pedak meenutas ühe
eksperti soovitus: "Kui vaa-
data, kust kedagi maha võe-
takse, siis selgub, et ainult
sealt, kust võtta on. Need
asutused, kust midagi võtta
ei ole, võivad rahulikult edasi
elada." Ning jätkas: "Ministri
käskkirjas on veel üks detail:
minu nime ees pole mitte
ainult k.t., vaid a. (loe: ajuti-
ne — M. V.) k.t. Nõusoleku
andsin ainult sellepärast, et
kartsin siia tulevat võib-olla
täiesti teisest struktuurist
täiesti teise suunitlusega in-
imest, kellele võib-olla on
tähtis ainult — ütleme nii-
moodi — partei käsk.

Eelarve on üks asju, ilma
milleta järgmist aastat üldse
elada ei saa. Raha hakkab
üha vähemaks ja vähemaks
jääma. Kui ei põhjenda oma
taotlusi paremini kui keegi
teine, siis saab selle raha
keegi teine. Võib-olla on see
üks põhjusi, miks see kõik
tehti just praegu. Eelarveko-
missjoni juht on Tarmo Oja-
mets, ja jääb selleks."

Siis mindi tööle.

**Mari Vamba
Madli Vitismann**

Mõned lisaküsimused Tarmo Ojametsale

**sud, mis peaksid terviga riigile
minema, korjate AS-1 Loots,
arvate kulud maha ja alles siis
kannate riigile üle.**

Tegemist ei ole lootsi
m a k s u g a, riigieelarves ei ole
niimoodi, ega ole kunagi olnud.
Eesti riigis kehtestab maksu Riig-
igikogu, ühelgi teisel organil
maksu kehtestamise õigust ei
ole. Koormised, mis on laeva- ja
lastiomanikele peale pandud siin
sadamas ja sadama lähistel —
need on t a s u d. Tegemist on
lootsitasuga, ja neil kahel asjal
on põhimõtteline vahe. Lootsita-
suga me toimime täpselt seaduse
kohaselt. 1994. aastast alates on
riigieelarvesse ette nähtud üle
kanda lootsitasu, tuletornitasu
ja jäämurdjatasu, ja me teeme
seda. Mõõdunud aastal ei olnud
see ette nähtud ja siis me seda ei
teinud.

Aktsiaselts ei tegele lootsimi-
sega. Lootsid on kõik veeteede
ameti töötajad, kellega on 1. ja-
nuarist 1994 sõlmitud tähtjatu-
tud töölepingud. Väinameres ka-
sutame 40–50% töökoormusega
lootsidena parvlaevakapteneid,
kelle põhitöökoht on merelaev-
vanduses. Nad ei tööta mitte
mingis aktsiaseltsis. Palk on pal-
galehe alusel — niisugune, mis
on neile vastuvõetav. Veeteede
ametis on ju palju tööd, mis ei
ole bürokraadi oma, vaid seotud
puhtalt tootmistevõimega.

Kas veeteede ameti juhtiv-



**Presidendiga "Tarmol". Jäämurdja "Tarmo" ostuleping, millele
Tarmo Ojamets kõrgeima kohalviibiva Eesti riigiametnikuna alla
kirjutas, oli suurim Eesti ja Soome vaheline kaubandustehing.**

Dmitri Prantsu foto

**töötajail ei võiks näiteks Ford
Mondeo asemel olla mõni liht-
sam ametiauto?**

Jah, kunagi oli veeteede ametil
juhiga "Volga", praegu on juht
ainult veoautol. Spetsialistid,

kelle töö on väga liikuv, kasuta-
vad autot just siis, kui töö seda
nõuab ja nii pikalt, kui seda
vaja, olgu see siis päeval, öhtul
või öösel, pühapäeval, või töö-
päeval. Pole vaja oodata, millal

juht tööle jõuab, millal tal lõpeb
kahetunnine lõuna — tund en-
dale, tund hobusele. Endal autot
pesta ja tehnohoolduses käia on
puhkus ja vaheldus. Niisugusel
puhul tuleb kasutada töökind-
laid masinaid, mis ei oleks alail-
ma remondis, mille puhul tööta-
jal on peas vaid mõtted, kuidas
ühe tunni jooksul kolme kohta
jõuda.

Auto peab olema kindel sõidu-
vahend, seda peetakse aja kok-
kuhoiu pärast. Ja lõpuks, need
on küllalt kõrgeid ametisikuid —
see on ikkagi riigi tipp, olgu
küll et mitte valitud ametis —
nad on tõesti väga koormatud ja
nende puhul pole mõtet teha
ajutisi, esialgu odavamana tun-
duvaid lahendusi.

**Veel pannakse teile süüks, et
olete 60 000 kr eest omanda-
nud õiguse EVA-seeriamärgile.**

Jah, EVA-seeria on reserveeritud
ainult veeteede ameti auto-
dele, eramasinad seda ei kann-
ta. Kui mitmed muud riigiasutused
on oma seerianumbrid ilma ran-
nata saanud, siis on meiepoolne
asjaajamine tõesti saamatud ol-
nud. Aga et nende numbrite
tootmiseks on tehtud kulutusi,
siis ei usu, et tootja on need kel-
lelegi tasuta loovutanud.

**Ehk täpsustate oma viga ja
möödalaskmisi, mida koosole-
kul nimetasite?**

Mõnda inimest olen natuke lii-
ga palju usaldanud, mõnikord
oma inimliku laiskuse tõttu liiga
palju mõne teise peale lootnud.
Vigu, mis ma töös olen teinud,
las näitavad mulle teised.

**Mari Vamba
Madli Vitismann**

Akt alla kirjutatud, tööd lähevad edasi

nistajaks, kantsler Ruth Martin toonitas, et see, mis varem oli umbse tunde tekitajaks, meie suletuse märgiks, on nüüd asendumas avaruse ja avatusega. Ta mainis, et Peeter Palu ihu- ja hingejoud kuulub ehitusele, ja siin on see käega katsuda ja silmaga näha.

Peadirektor **Peeter Palu** tänas kõiki alamaid ja ülemaid, kes terminaali valmimiseks ametis olid. Ta toonitas, et terminal ei ole ehitatud sadama, vaid inimeste jaoks. "Tahaks, et koos terminaali ja lisanduks meile lihtsalt pinda, vaid et paraneks ka meie tase ja nägu," avaldas ta lootust.



Reisisadama direktori **Mart Mesipuu** juures ajasime juttu hommikul enne terminaali avamist. Nagu enne iga korralikku avamist anti ehitusele veel viimast lihvi.

"Aasta algusest nimetame oma terminaale A-, B- ja C-terminal. A-terminali tuleb täna esimene reisija "Tallinkilt". Kaks aastat on kestnud ehitustööd 1980. aastal ehitatud terminaali laiendamiseks, töid tegi konsortium "Tallinn Group", Soome "SRV International OY" ja Harju KEK-i ühisettevõtte. Uus korrus on ehitatud vana peale, see seisab postidel. Kogu ehitustööde tegemise ajal ei ole vana terminaali kordagi suletud, reisijad on seal kogu aeg läbi pääsenud. See on toonud kaasa ebamugavusi, aga me oleme kogu aeg töötada saanud.

Uus terminal parandab eelkõige töötingimusi sada-

mas. Toll, piirivalve ja sadamateenistused saavad ruumi juurde. Need ruumid, mis meil enne all kasutada olid, olid lausa kitsad. Ülemisel korrusel on ligi 3000 m².

Uus terminal hõlbustab ka reisijate elu — mõned trepid peaksid vähem käia jääma. II korrusele viib eskalaator ja galerii kaudu peaks otse laeva saama. Täna on küll veidi raskusi "Vana Tallinnaga", sest mõned sõlmed tahavad ümberehitamist, seepärast lähevadki reisijad praegu autoteki kaudu. Sadamal ei ole nii kiiresti võimalik ümberehitusi teha, kui laevaomanikud oma laevu vahetavad. Aga selliseid ehitusalaseid probleeme tuleb töö käigus alati ette. C-terminal peaks suvel valmima, see tuleb tiiburlaevade jaoks.

Ajuliselt on planeeritud ka D-terminal, kui 7. ja 8. kai äärde hakkavad silduma merematkelaevad. See on mõeldud piirivalvele ja tollile, kes neid matkelisi, kellele bussid

otse kaile vastu tulevad, et neid linnaekskursioonile viia, pisteliselt kontrollivad. Planeeritud on 50 merematkelaeva.

Kui me 14. kailt sõe ära saaksime, võiks sinna tuua suuremaid laevu, seal on kai ääres kõige sügavam.

Meie oleme reisijate jaoks, nende teenindajad. Reisijate arv on viimastel aastatel kogu aeg kasvanud. 1989. a. teenindati Reisisadamas 398 200 reisijat, 1992. a. jõuti üle miljoni: 1 341 400, möödunud aastal oli samuti kiire tõus: 2 256 900 reisijat.

Seda, et Reisisadamas tööd edasi lähevad, näeb igaüks. Direktori töömaa algab parkimisplatsi lepingutest kuni korralduse andmiseni, et "kui ehitajad oma aknapesemise töstukit ära ei suuda koristada, peavad meie mehed selle kõrvale lükkama". Tuhat suurt ja väiksemat tööd vahepeal.

Reet Naber



17. mail kirjutati Tallinna Sadamas alla uue terminaali vastuvõtudokumentidele ning 18. mail sai teoks pidulik avamine. Varasemast tuntud Soome terminal on ümber ehitatud, nüüd on see Reisisadama A-Terminal.

Esimest reisijat "Tallinkilt" oli ootamas sadamarahvast, merendus- ja piirivalveametkondade esindajad. Piirivalveameti orkester lõi piduliku ja mõnusa meeleolu, terminalis oli palju

avarust ja valgust.

Kui laevalt esimene reisija, **Johanna Kenk**, maha tuli, löiksid teede- ja sideministeeriumi kantsler **Ruth Martin** ja Tallinna Linna volikogu esimees **Tiit Vähi** ka lindi läbi. Sadama peadirektor **Peeter Palu** ulatas reisijale nahkkohvri, et tal edaspidigi reisimõtted pähe tuleksid.

Tiit Vähi õnnitles piduliku sündmuse puhul ning rõõmustas, et saab olla suurte positiivsete muutuste tun-



Pärast seda, kui teede- ja sideministeeriumi kantsler Ruth Martin ning linnavolikogu esimees Tiit Vähi olid lindi läbi lõiganud, sai esimene reisija sadamadirektorilt Peeter Palult kingituseks nahkkohvri.



Eesti Merelaevanduses

Juhatuse 19. mai koosolekul informeeris pearaamatupidaja **Märt Tomson** aktsiaseltsi juhatust RAS-i Eesti Merelaevanduse koondbilansi loomisest. Ühtlasi puhastatakse bilanss VEB-fondi (nn. Venemaale kinnijäänud raha) ja teiste lootute võlgade väljavõtmisega bilansist nii g viiakse need summad üle bilansi ärgsele fondile.

Arutati reisiparvlaeva "Diana II" 5 aastaks rendilevõtmist ühelt Küprise firmalt E-Liini AS-ile ja sellest tulenevaid "Eesti Merelaevanduse" kohustusi.

AS-iga "Loigo" tehtud rendilepingu revideerimise arutelu jätkub järgmisel juhatuses koosolekul, sest esitatud materjal oli puudulik.

Aasta lõpul suletakse RAS-i Eesti Merelaevandus Poola esindus. Arutati võimalust avada tööks liinilaevadega esindus kas Hollandis või Hamburgis. Peeti vajalikuks laiendada Moskva esindust. See tähtis suund transiitvedudes töötab Juri Afanasjevi juhtimisel.

Kõne all oli ka "Estline AB" juhtkonna kiri reisilaeva "Estonia" teeninduspersonalile üleandmise kohta "Estonia" Laeva Teenindusele".

Madli Vitismann



Reisijate arv muudkui kasvab.

Tallinna Sadama reisiliiklus aprillis

| Reisijaid | kokku | Eesti laevadega | välismaa laevadega |
|--------------------------------|--------|-----------------|--------------------|
| välismaalt | 79 892 | 71 660 | 8232 |
| sh. Rootsist | 15 293 | 14 763 | 530 |
| Soomest | 64 599 | 56 897 | 7702 |
| Välismaale lähetatud reisijaid | 87 547 | 71 825 | 15 722 |
| sh. Rootsi | 15 722 | 15 329 | 393 |
| Soome | 71 825 | 56 496 | 15 329 |

Stockholmi Sadam annab teada

* Hea kasum madalkonjunktuurist hoolimata. Rahas oli kasv 38,4 miljonilt (Rootsi) kroonilt 54,6 miljoni kroonini.

* Endine käive 38,5 miljoni krooni "Rederi AB Slite" pankrotist hoolimata. Pankrotit tabas karmimalt "Roslagshamnen AB-d" 34%-lise käibelangusega.

* Alustas uus Stockholm - Antwerpeni l' in.

* Investeeringud vähenesid 37,9 miljoni kroonini (olid 39,1 miljonit krooni).

* Ümberehitatud "Magasin 3" Frihamnenis said uueks peakontoriks, sisse koliti jaanuaris 1994.

* Tehnikaosakond jaotati ülevõtmisega uude ettevõttesse "Stockholm Hammentreprenad AB", mis alustas jaanuaris 1994.

* Viidi sisse uus hinnasoodustussüsteem, et stimuleerida naftavedajaid kasutama nafta transpordiks Stockhol-

mi saarestikus kahekordse korpusega laevu.

Need on saavutused, mille üleslugemisega algab toimetusele saadetud aastaraamat. Veel annab "Stockholmi Sadama aastaraamat 1993" teada kaubakäibe kasvu kaubaliikide kaupa, kasumi muutuse, rahakäibe ning personali hulga ja palga numbrid. Lisaks lühidalt aastabilanss ja selle analüüs, seesama ka peatsetvõtte kohta eraldi. Meil on see vist ärisaladuse kõvemini valvatud osa.

Fotodega illustreeritud lühikaristikust üle libisedes võib siit-sealt leida meeldivalt tuttavlikku.

Sadama direktori **Christer Vårdstedti** avasõnas meenutatakse veeldord ühe suurema kliendi, "Rederi AB Slite" kevadist pankrotti ning tuleatakse meelde kõva konkurentsi "Silja Line'i" ja "Viking Line'i" vahel. Selgub, et "Silja

Line" suurendas mullu oma turuosa Helsinki ja Turku liinidel.

Tallinna-liiklus on väga palju suurenenud, see lubas "Estline'il" suurema laeva kasutusele võtta.

Meresõidumamet on teinud ettepaneku viia Gotlandi-liiklus Nynäshamni üle Oxelösundi. Sellega seoses arutab direktor Nynäshamni sadama perspektiivide üle, ka rannikuvedudes. See on seotud Jmbruskonna infrastruktuuriga, lootus on uue maanteel.

Peakontori kolimine 3. "magasiina" on esmakordselt sadama ajaloos toonud administratiivse ja tootmisjuhtimise ühe katuse alla, mis kergendab kontakte ja suurendab ühtekuuluvustunnet.

Aastaraamat
lehitses
Madli Vitismann

Eestindamist vajavate madalike nimed Eesti rannikumeres

Soome lahe keskosas

1. Nagajevi madal
2. Snegi madal
3. Rodionovi madal
4. Diomidi madal
5. Barabanovi madal

Juminda poolsaare lähistel

6. Maksei madal

Naissaare lähistel

7. Tšernjajevi madal
8. Leontjevi madal

Eesti rannikust loodes

9. Kalmõkovi madal
10. Andrejevi madal
11. Sgibnevi madal
12. Sgibnevi madal
13. Tšernovi madal
14. Savinovi madal

Väinameres

15. Afanasjevi madal
16. Larini madal
17. Stvornaja madal

Hiiumaast

loodes ja läänes

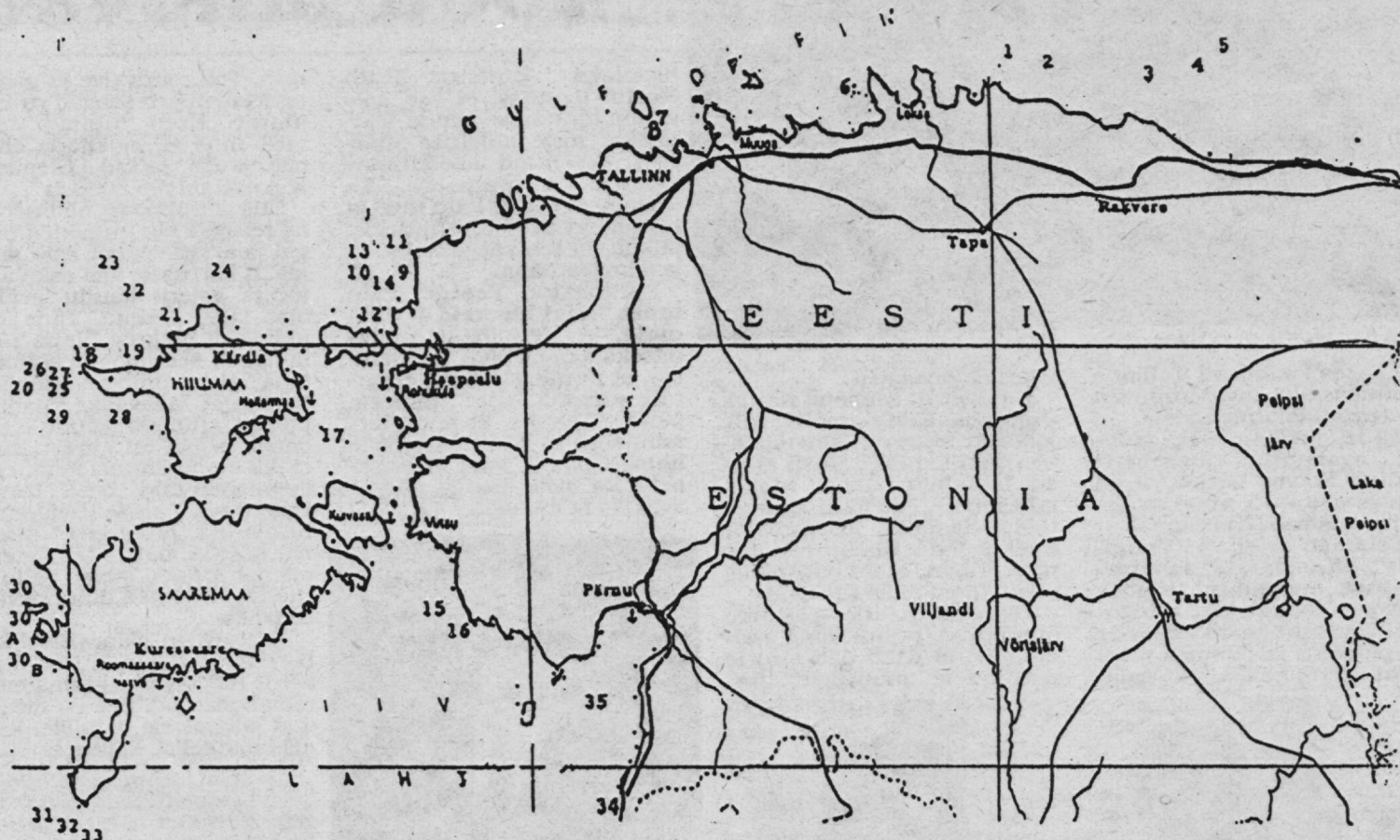
18. Kuznetsovi madal
19. Andrejevi madal
20. Neupohojevi madal
21. Nagajevi madal
22. Vinkovi madal
23. Glotovi madal
24. Serdini madal
25. Durakini madal
26. Maksimovi madal
27. Koroljovi madal
28. Neupokojevi madal
29. Gritsovi madal

Saaremaast

läänes ja edelas

30. Rjabini madal
- 30.A Tšernovi madal
- 30.B Sarõtševi madal=Uuskuiv (?)
31. Berezini madal
32. Rabotniku madal=Sõrve madal
33. Ivanovski madal
34. Petrovi madal
35. Buruni madal

Kohanimedest Eesti rannikumeres



Möödunud aastakümnete jooksul said paljud Eesti linnad ja tänavad, asutused ja organisatsioonid kõlavaid ja vähemkõlavaid nimesid ja nimetusi, millel polnud midagi ühist eesti keele ja meele. Nii toimus ka eelmisel venetsamisperioidil saajandivaetusel, mil St. Peterburgist lähtuvatel hüdrograafiaekspeditsioonidel, tundmata ja huvitumata kohalikest nimedest, pandi kaardistatavatele madalikele kas suvalised või meeskonnaliikmete nimed. Võib arvata, et rannakaluri-

tele olid kõnealused madalidki tähtsad kui kalapüügi- piirkonnad, mis eeldab ka nime olemasolu kohalikus kõnepruugis. Et vältida ülalmainitud nimede sattumist eestikeelsetele merekaartidele ja teatmeteostesse ning nende juurdumist keelepraktikasse, on viimane aeg endiste kohanimedega taastamiseks ja võõrnimede eestindamiseks. Kõik, kel on informatsiooni meie rannikumeres madalike endiste nimede kohta või teavet, kuidas neid kutsutakse nüüdisajal koha-

likus kõnepruugis, saaksid siin kaasa lüüa. Kindlasti saavad eakamad rannakalurid ja teised meresõitjad anda väga kasulikke näpunäiteid ja soovitusi. Kõigi asjast huvitatute ettepanekud on teretulnud ja pole võimatu, et nii mõnegi koha/ paiga nime ristiksaks Eesti rannikumeres kujuneb ettepaneku tegija.

Lisatud skeemil on esitatud ümbernimetamist väärivate objektide paiknemine Eesti rannikuvetes.

Eesti Veeteede Amet ootab ettepanekuid eelkirjeldatud

kohanimedega suhtes asjast huvitatud kaasmaalastelt kuni 1. augustini 1994 aadressil:

**Eesti Veeteede Amet,
Hüdrograafiateenistus,
Viru t. 9
EE0100 Tallinn.**

Parimate ettepanekute äramärgimiseks on Eesti Veeteede Amet eraldanud kolm preemiat ä 500 krooni, mis kompetentse zürri otsuse põhjal makstakse välja käesoleva aasta septembris. Jõudu tööle!

Navigatsiooni algus

Õppelaeva "Linda" selleaastane navigatsioon algas aprilli keskpaiku, kohe peale jääminekut Pirita jõel. Laevale saabusid diplomieelsele praktikale 21 Eesti Merehariduskeskuse viimase kursuse kadetti. Üheksa neist Eesti meremehe teenistusraamatuga ja 12 punase merehepaspasiga. Need tulevased tüürimehed on Eesti Merehariduskeskuse viimane keskeriharidusega lõpetav lend. Järgmine aasta jääb vahele ja ülejäärgmisel aastal peaksid küpsiks saama esimesed kõrgharidusega laevajuhid.

Ettevalmistused merele minekuks ei läinud kõige paremini. Suureks probleemiks osutusid kütus ja õli. Ainuke väljapääs, et laev saaks kadettidega merele minna, oli lepingu sõlmimine Eesti Piirivalveametiga. Meie poolt laev ja meeskond, nende poolt kütus, õli, satelliitnavigatsioonisüsteem ja kolm kohta nende merepiirivalve toimkonnale.

Esimesed kolm nädalast reisi olid Lääne-Eesti saarte piirkonda. Tegime pistelisi kontrollreide territoriaalvee ja majandustsooni piirile. Samuti Liivi ja Soome lahes. Suureks elamuseks kogu meie meeskonnale ja kõigile laeva pardal viibijatele olid suured jääväljad Kihnu saare all koos arvukate hülgeparvedega. Neid sai kokku loetud sadu.

Tulevased laevajuhid tutvusid paljude Eesti saarte sadamate ja lahtedega. Said iseseisvalt teha manöövreid ja muid elemente, mis laevajuhi oskuste hulka kuuluvad.

Üks tähelepanek, mis meid muretsema pani: tulevastel meremeestel on täielik ülevaade kõigist maailmas toodetud automudeleist, mis sadamas neid saada on ja millise hinnaga. Aga kuidagi võõralt suhtusid nad sekstandi ja kronomeetri kasutamisse. Eriti meeldis neile ranna lähedal sõites satelliitnavigatsioonisüsteemi kasutada. Tuletasin neile meelde, et alles kuu aega tagasi saadi "Sally Albatross" kivide otsast kätte.

11. mai

Felix Hiimäe

Kolleegid külas

Merehariduskeskuses käisid viisiidil kolleegid Rauma Merekoollist. Tuldi õppelaevaga "Fanny", mis on ehitatud 1974. aastal spetsiaalselt õppelaevaks, kohandades selleks kalalaeva projekti. 1989. aastast on laev Rauma Merekoollis oma, samast ajast on kapteniks **Kauko Laukku**, kes külalistele meelsasti oma laevu tutvustas. Sel laeval eksisteerib traditsiooniline koos uue tehnikaga, supermoodsat tehnikat roolikambris suurt polnud. "Kui nad saavad vana ja järeleproovitu korralikult selgeks, ei ole uuema tehnika kasutamisele üleminek sugugi raske," väitis kapten.

Rektor **Jouko Haavisto** rääkis koolist. Raumas asutati merekool 1880. aastal ja esimesed 90 aastat õpetati tekijuhkonda, hiljem ka teisi meretöötajaid.

Rauma kool on riiklik, selle juurde kuuluvad Simulaatorikeskus Otaniemes ja Tuletõrjekeskus Kirkkonummel. Koolis on 28 õpetajakohta, 7 tunnilandjat, 10 inimest abipersonali, laeval 2 meest ja 258 õpilast.

Õpetatakse kolmes liinis: merendus, hotellindus ja restoraniteenindus ning elektrotehnika.

Merendusarust võib 2 aastaga õppida meremeheks, 12-24-kuulise meresõidu praktika olemasolul saab remondimehe paberid. Tüürimeheks saamiseks kulub

2,5-3 aastat, kui on eelnev 12-kuune merepraktika olemas. Kui tüürimehena on sõidetud vähemalt 6 kuud, võib 2 aastat õppida kapteniks tunnistamiseks.

Koolist tulevad ka laevakad ja messipersonal.

Laevanduse õppejõul **Heikki Koivistol** oli tehtud video eelmise aasta külaskäigust.

Et naabritel õppimisväärsust veel on, näitas Tallinna sadamas aset leidnud intsidendit sodi vetteloopimisega.

Reet Naber



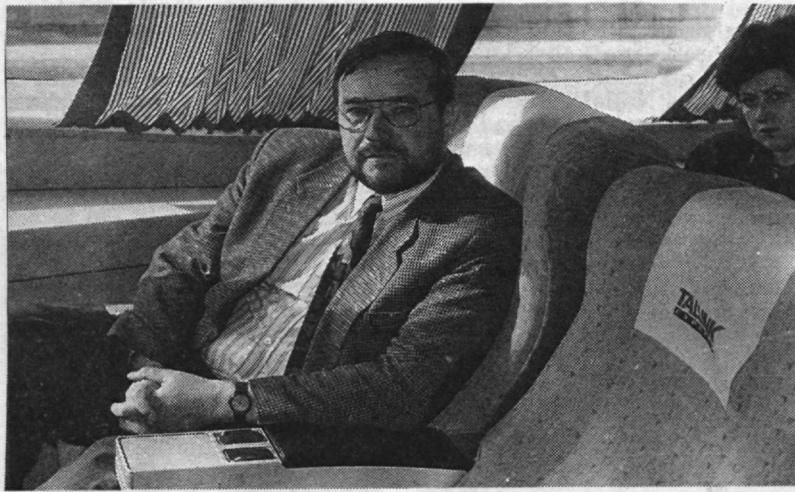
Uued laevad, uued liinid

Esimene pressikonverents: tiiburid käiku, "Vana Tallinn" lahele

Mai algul kutsuti ajakirjanikud tiiburilaeva "Laura" pardale, et öelda: suvehooaeg algab! Tiiburid pidid aprillis sõitma hakkama, aga võta näpust — jää alles kadus. Põhiesinejate, "Tallinki" tegevdirektor **Ülo Kollo** ja arendusdirektor **Peeter Veegeni** jutust selgus järgmist.

"Laura" interjööri on talvel kõvasti ümber tehtud, rohkem kui 2 miljoni krooni eest. Mõõdunud aasta poolest suvest Tallinna tulnud laev oli veel niivõrd ehitajatehase sõrmejälgedega, et ei vastanud kõigile nõuetele. Praegu loodetakse see rahuldavalt kõige nõudlikumat tarbijat. Seal on nüüd ka bisnisklass, kus süüagi pakutakse. Viimatinimetatud tegevus pole tiiburi peal mitte kõige lihtsamate killast, aga üritatakse teha nii, et kõik oleks nagu lennuks. Nimelt peetakse tiiburitega end lennukite, mitte teiste laevade konkurendiks. Kõrge hinna üle kaebajaid öeldi laskvat end eksitada sellest, et hindu võrreldakse parvlaevade, mitte lennukite omadega. Aga parvlaevadel on teatavasti Eesti inimestele soodushind 180 krooni. Konkurentsiamet olevat seda firma-le koguni ette heitnud.

Mõõdunud aastal sõitnud väiksemad tiiburid "Monika", ja "Janika" on Hiinasse maha müüdnud, "Liisa" on alles. "Laura" on kõige uuem tiiburvariant, mida Krimmi



Tiiburilaeva businessklassi tutvustab "Tallinki" pressisekretär Enn Kreem.

laevatehas seni välja lasknud. Aga ehk on tuleval aastal ka juba midagi uut — selle liini tulevikku seostavad firmajuhid just tiiburitega. Need on kiired, sõidavad Helsingi vahet 1,5 tunniga. Mõõdunud aastal jäeti ära vaid 5–6 reisi, sest võivad sõita kuni 15-meetrise tuulega.

"Liisa" võiks selle maa ka 1 tunni ja 10 minutiga ära sõita. Aga mööda Helsingi sadamat poleks just üsna kiiret 45 miili tunnis (nagu 85 km/t autoga). Ja Tallinna reidil Linnahalli poole tulles kaotatakse natuke reisisjate ohutu-

se mõttes: sellest väravaaegust 80 km/t kai suunas tulla on reisisjale üsna suur šokk.

Küsimuse peale, kas tiibureid ka Stockholmi vahet sõitmiseks kasutada saaks, arvati, et 1,5 tundi raputamist kannatab välja, aga Stockholmi-sõit võtaks 5,5 tundi. Ja pealegi — 1,5 tunni kohta teatakse täpselt ette, mis siin Soome lahes ilmal oodata on, pikemaks ajaks aga mitte. Ning kuna ilma teemine on praegu ikka veel Vanajumala käes, siis ei usutud, et saadaks nii palju reisisjaid, et oleks mõtet nii-

sugust kiirliini teha. Lisaks on Stockholmi sissesõit ju sügavalt skääriline, ja kiirsõit on seal öeti keelatud. Mis ei välistavat, et paari aasta pärast seal siiski mõni kiirilaev, näiteks katamaraan ei sõida — pidavat olema ka niisuguseid, mis 150 sõiduautoot peale võtavad. Et tee skääridesse ei ulatuks ja lühem oleks, võivad sadamad mõlemal pool olla teised — ei Tallinn ega Stockholm. Eesti poolel näiteks Paldiski.

Tiiburite stjuardessid on läbi teinud peamiselt 2-aastase praktika. Kes sellele valule ei ole vastu pannud, on teadagi välja langenud. Tänavu on naabermaalt kõva konsultatsioon, kümme päeva kestev teoreetiline kursus, ja üldse käib pidev treening. Loodeti, et navigatsiooni keskel äraminekuid ja väljalangemisi ette ei tule: ega tiiburil just kerge töötada ei ole, vahel läheb 6–8 tundi, liisaks vibratsioon.

"Estonian New Line'i" tekitatud katamaraanikonkurents ei ole suhtuvat positiivselt: "Nad seisavad." Kumb paremini sõidab, seda soovitati ajakirjanikel kui uudishimulikel inimestel ise proovida. Tormikindlam on vast katamaraan. Kiirus on iseasi. "Laura" on veidi aeglasem kui "Liisa". Aga "Laura" teeb sileda vee peal katamaraanile ära. Ilmas on muidugi ka kiiremaid katamaraan, ehkki siin veel mitte. Et

konkurents tuleb kõva, selles ei kahtle keegi. Ja kui kaua võtab aega, et siia jõuaksid superlaevad, seda ei oska praegu muidugi öelda. Kui mitte enne, siis järgmisest kevadest ennustasid kõnelejad tihedat konkurentsi. Soomlased küsivat isegi oma riigilt abi, et selles võistluses osaleda.

Tiiburid teevad kokku päevas miinimum 4 reisi, aga suursündmuste, nagu laulu- pidude või rocksummeri puhul võib neist igaüks 4 reisi ette võtta.

Parvlaevu jääb Helsingi-liinile neli: "Georg Ots", "Tallink", aasta lõpuni firma käsutuses olev "Corbiere" ja äsja kohale saabunud "Vana Tallinna" nime saanud alus.

See viimane on varasemast ajast tuttav "Nord Estonia" ja asendab iirlastele tagasi minema "Saint Patrick II". Loodeti, et laeva uus nimi ei lähe segi liköörimargiga. Laevafirmas peetakse vanaks Tallinnaks ikka eelkõige meie ilusat linna oma tänavate, tornide ja vaatamisväärsustega. Ehkki ka too "Liviko" toode on hea asi — üks täiendab teist. "Vana Tallinna" nimi olevat olnud eelkõige Soome poole suur soov, meie meestel olnud varuks nimed nagu "Toompea", "Kadriori" jne. Selleks, et üldse Tallinnaga seotud nime saada, olevat linnavalitsuses kõvasti tege- mist olnud.

Teine pressikonverents: Saksa-liin alustab

TALLINKIL Euroopa südamesse

AS Eminre avab uue laevaliini Tallinn—Travemünde veel tänavu mais. Esialgu hakkab liinil sõitma parvlaev "Balanga Queen". Laeval on 600 magamis- ning 170 autokohta, kiirus 18,5 sõlme.

Reisid Travemündesse, mis on kuulsas hansalinnas Lübecki eeslinn, algavad Tallinnast kolmapäeviti ja laupäeviti. Tagasi Saksamaalt saab esmaspäeviti ja neljapäeviti. Mersõit kestab 36 tundi.

Liinil, mida hakatakse nimetama Tallink—Hansa Way, plaanitakse esimest reisi 25. mail.

Mai keskel teadustati Saksa-liini avamisest, ehkki tol esimesel, kuu alguse pressikonverentsil oli Ülo Kollo öelnud: "Kord intervjuus "Äriuudistele" ütlesin, et kaotame Saksamaa-liini käiku panna, aga nemad edastasid, et kohe avamegi. Nüüd ütlen: tuleb avada. Uue liini avamine on komplitseeritud ja kulukas asi. Praegu oleme ametis sobiva laeva otsimisega — üks napsati nina alt ära. Päril õige laev on teada sügiseks, aga see ei tähenda, et ei tahaks avada varem."

See varem kuulutatigi välja teisel pressikonverentsil — kuigi selleks ajaks polnud uus rendilaev "Balanga Queen" Landskronast veel saabunud. Sestap kutsuti ajakirjanikud "Tallinki" nime kandvale alusele. Et Tallink on lisaks ka "Eminrele" kuuluv ja hästi müüv kaubamärk, siis kasutatakse seda Saksa-liinilgi, mis saab nimeks Tallink—Hansa Way.

Ülo Kollo: "Oleme seda liini haudunud juba mõned kuud, mõned meist isegi ligi aasta. Laeva otsimine ja sellega seotud mured lükkasid seda päeva edasi. Aga nüüd on see äkki juhtunud: oleme laeva leidnud ja 25. mail suundume proovireisile Travemündesse, kus asub Lübecki sadam.

Laeva nime ei hakka muutama, sest ta on meie käes ajutiselt, 5–6 kuuks. Siis tahame saada midagi tõsisemat, sest praegu arvame, et alus

ei ole 100% selle liini jaoks kohane. Missugune kohane oleks, peab selguma "Balanga Queeni" kasutamise käigus."

Peeter Veegen: "Uus liin nõuab tõsiseid kapitalimahutusi, ja mis peamine, sobivat laeva. Olukord on Eestis praegu niisugune, et laeva osta me ei suuda ja pangad laenugarantisiid anda ei saa, sest Lääne turul Eesti pankade garantiiid veel ei maksa. Helsingi liinil mõningal määral subsidierime Eesti elanikele piletihindu, aga Saksa liinil seda teha ei saa: seal on enamik reisisjaid esialgu ilmselt eestlased. Kui suudame siia tuua ka saksa publiku — kui meil on neile Tallinnas ja üldse Eestis midagi pakkuda —, läheb asi paremaks. Turismi areng on meil viimase 3 aastaga olnud siiski üsna kiire, ja ka sakslaste jaoks on juba üht-teist, mis neis huvi võib äratada.

Eesti meremeeste madalad palgad aitavad kulud hoida niivõrd madalal, et loodame ka Saksa liinil saada korraliku majandusliku tulemuse, ehkki see ei ole lihtne. Saksa laevaomanikud, kellega oleme rääkinud, ei taha niisugust liini veel avada, sest arvavad, et see pole majanduslikult võimalik. Oleksime väga tänulikud nii Eesti kui Saksa valitsusele, kui nad suudaksid meid pangagarantiiide või laenu- näol aidata, see võimaldaks meil siia palju parema laeva

tuua." Veel on kuulda, et tegelikult oleks loogiline, kui kaks laeva käiks vastakuti. Aga kas see oleks majanduslikult tasuv, seda peab näitama tulevik. Lühiajalise kahjumi võib veel ära kannatada, so- liidsed firmad on selleks võimalised, aga pikaajalist kahjumit toota ei ole mõtet.

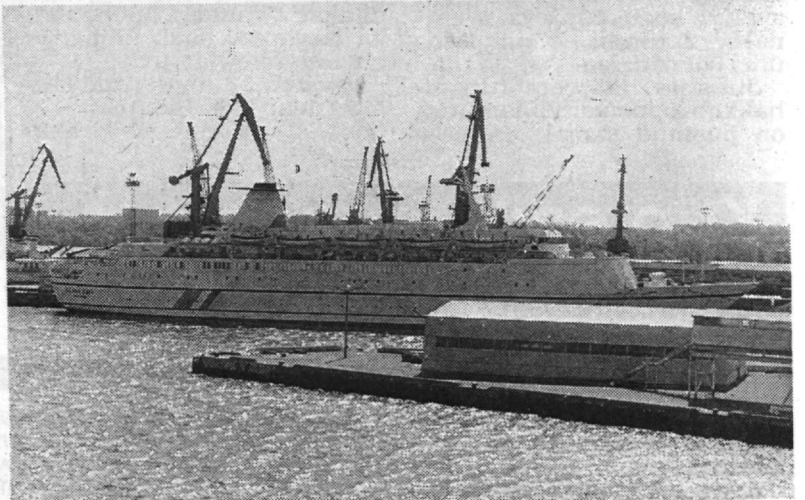
Öeldi end valmis olevat ka selleks, et see äri ei lähe nii hästi kui loodetakse — iga uus asi ei lähe kohe hästi. Mai alguse pressikonverentsil oli muuseas juttu mõõdu- nud aastal "Monikaga" tehtud 16 Loviisa-reisist: vaatamata lubadustele, et reisisjaid on, neid polnud. Ja saadi 43 000 marka vastu pükse. "Ei tasu liialdada ja kogu aeg alt minna," öeldi tol korral selle teema kokkuvõtteks.

Aga Saksamaale sõitmise asjus on teada, et "Finjet" on suveks välja müüdnud. Loodetakse anda reisisjatekohti suurte veoautode juhtidele, mis lähevad ro-ro-laevadega. Tulijaid võib olla ka Lätist.

Ning pealegi, mugavus mak- sab ka midagi. Ajakirjanikud arvasid, et ühe korra bussiga üle Poola piiri sõidu kannat- tab inimese ära, teise ka, aga siis enam ei taha. Keegi fir- majuhtidest ütles: "Selle

peale põhiliselt loodamegi, et kolmandat korda keegi niimoodi enam Saksamaale ei lähe."

Mari Vamba
Madli Vitismann
Isi Trapido fotod



"Balanga Queen" jõudis Tallinna 19. mail, Saksamaale sõitis 25. mail. Lähemalt järgmises numbris.

Mida Eestis tasuks vaadata ja järele proovida

"The Baltic Guide" on värvi- väljanne, mis tutvustab eeskätt soomlastest reisisjatele Eestit. Viimases numbris on lähema vaatluse alla võetud Saaremaa, mida reklaamitakse kui Eesti Gotlandit. Turvalisus on see, mis peaks ettevõtjaid Saaremaale meelitama, ollakse kindlad. Arialale siirdunud bioloogiadoktor Jaan Tiidus tutvustab Soome kaudu Saaremaale jõudnud Rootsi ettevõtet, mis nüüd kannab nime "Origo Estland AB" ja tegeleb satelliidivastuvõtjate valmistamisega. Rõõmustav on Saaremaa pädiehituse uus tõus, "Vätta Puit" säilitab vanemate sugupõlvede paadiehitustraditsioone.

Tallinna kohta on palju asjalist infot, alates ostuvõimaluste tutvustamisest (seekord on soosingu pälvitud "Linette") ja lõpetades Draamateatri etenduse "Pikk päevatee kaob õesse" retsensiooniga. Juuksurite kohta

öeldakse, et ehk see peapesemise protseduur on natuke karmivõitu soomlaste pehmitatud pesutoolidega harjunutele, kuid pesemine ise käib kiiresti ja hinnad on soodsad.

MMM-rubriik (Mis, kus, millal) annab teada söögikohtade aadressid, telefonid, aga ka seda, kas tegu on rahuliku või rahutuma kohaga. Ja hinnata- se on ära märgitud.

Samalaadse praktilise hin- nangu saavad hotellid, apteegid, kauplused, turud, lennu- ja turismifirmad. On laevade sõiduplaanid, tollimäärused, teatrite mängukavad ja näituste reklaamid. Ja kuigi on öeldud, et Tallinnas leiab ikka kellegi, kes soome keelt mõistab, pole peetud ülearuseks "ruumi rai- sata" eesti-soomekeelsete viisa- kuseväljendite ning samakõnalis- te, ent erineva tähendusega sõ- nade kirjapanemiseks.

Viimasele leheküljel jagavad sõbralikult reklaampinda "Tallink" ja "Estonian New Line".

Reet Naber

LANAVALITUS
TALLINK EXPRESS - NOPEIN MERITTE VIROON
Kookustata - kookustaan 30 minutites.
Naljä läheä pärvess.

TALLINK

Kata ja Mara.
yt katamaraanilla Tallinnaan!

ESTONIAN NEW LINE

Paradiis kaptenile ja kogu meeskonnale

Titaanlik kammimistö



"Kui lähete lapsega piltniku juurde, kammite tal ju enne pea ära," öeldi "Eminrest", "ega meigi taha kammimata last näidata". 11. mai õhtul, kui esimese reisi ni oli jäänud vaid üks tööpäev, võis arvata, et laevale antakse veel viimast lihvi.

Autotekil löigati plekitahvleid. Trepil ja mõnes koridoris oli vaip üles võetud. Restoranis koristati, toolid-lauad olid vrnas. Baaris tehti pisemaid parandustöid. Kauplused olid tühjad. Kohvikut, kus eestlased rubla ajal süüa said, polnud üldse olemas.

Kaptenikajutis pidasid paberivirna taga murelikult nõu kapten Erich Moik ja intendant Erik Liim. Läbi astusid nii registri "Bureau Veritas" esindaja kui ka remonddibrigaadi juht. Kuidas nüüd küll jõutakse? Muu asjaajamise vahele seletasid **Erich Moik** ja **Erik Liim**, mis sellel laeval ees ootab:

Üle tuleb peaaegu kogu "Saint Patrick II" laevapere. Sellel laeval on kõige raske- maad töötõngimused: 4 korda nädalas on 24-tunnine merematke, 1 kord nädalas 25-tunnine. Üks baar, mis on avatud kogu ööpäeva, pannakse 2 tunniks kinni vaid ühel ööl nädalas.

Juustu- ja vorstiturism hakkab lõppema. Viinamüük on püsinud samal tasemel.

Tõuseb aga huvi parfüümide vastu, seetõttu tuleb poejuhatajal just sellele kaubarühmale erilist tähelepanu pöörata. Juustu- ja vorstimüügi asemel pakutakse matkete ajal varieteeprogramme ja tantsuvõimalusi ning linnaekskursioone kesk- ja vanalinna. Siiski ka Kadaka turule.

"Nord Estonia" tehnikapoe asemele tehakse ajalehekiosk, kus müüakse ka suveniire. Üks kauplus tehakse konverentsisaali. Kohvik ehitatakse ümber, nurka tuleb baarileht.

Suure töömahu on teinud ja teevad "Myymälä Arkitek-

päev, aga mitte reede, vaid esmaspäev. Vanasti ei mindud esmaspäeval merele," ütles kapten Moik ja lisas, et temale on ootamatusi kaasa toonud just kaks esmaspäeva, 13. kuupäeval alanud reisi.

Helsinkis tulevad peale nädalalõpu matkelised, see matke on noorte heelas populaarne. Nädala sees sõidavad peamiselt vanemad inimesed, kes käivad ostureisil ja võib-olla võtavad baaris paar *drinki*. Ent nädalalõpu merematke on puhkuseks: et käida niipalju linnas kui tulakse just lõdvestuma. "Programmiga merematked on hea

oma tööd rahulikult ja korralikult. Palgast pole "Inreko-ga" tänaseni veel rääkinud. Võib loota, et ei maksta vähem kui "Saint Patrick II-I". Kapteni toodud meeskonnaliikmed pole samuti aega saanud palga järele küsida — praegune tööpäev kestab 16–20 tundi.

Restorani- ja muu teeninduspersonali võtab tööle "Eminre", erandeid nõudlikkuses tegema ei hakata. Kõik, kel on otsene kontakt reisijatega, peavad rääkima vähemalt eesti keelt. On küll ametihähi, kelle asemele pole eestlasi võtta: elektromehaanik, süsteemimehaanik ja elektrikud. Sellisel liinil peab laeva keel olema eesti keel. See on hea võimalus neil, kes veel ei oska, keel kiiresti selgeks õppida. Kes seda teha ei soovi, peab lahutama — niisugune hoiatus on antud. Avareisist alates antakse kõik teated laevas eesti keeles, ohuolukorras muidugi kahes keeles.

Laevapere on pingelise graafiku tõttu kaks korda suurem kui "Nord Estonial" oli, seetõttu hakatakse elama kahekaupa kajuteis. Ent suhtlemistöö on väsitav — arvatavasti eelistaks igaüks olgu või tillukest, aga siiski omaette kajutiit.

Päästeõppusi on tänaseks kaks korda tehtud, mõeldud välja kogunemissüsteem nagu "Estonial" — oma

numbrid päästeskeemides on inimestel, mitte treppidel ja ustel. Nii jääb paremini meelde. Probleemid võivad olla tehnilist laadi. Siiski on "Vana Tallinna" ohutusabinõud Helsinki-liini parimad. Lisaks on muretses ka 43-sõlmelise kiirusega kummimootorpaat.

"Laevahäired ja -õppused on tsiviilkaitse — kaitseid enast oma lohakuse eest. Ja ennast kaitstes pead kaitsma ka reisijaid — nad ei la-seks sind muidu läbi. Kõiki kokku koos igasuguste klounide ja moosekantidega on ligi 170 inimest, neist mere-mehi ainult 30. Neil kõigil õige mõtelaadi kujundamine on aja küsimus. "Saint Patrick II-I" kulus selleks 4–5 kuud, et süsteem õigesti toimiks. Nüüd on aga suvi tule-mas ja päästepaadiõppusi kergem teha," arvas kapten Moik.

Laevajuht ei tohi aga väik-seimatki viga teha — seda parandada on Tallinna sadamas võimatu, enne on kai ees. Muide, kaptenikajuti ukse kõrval on vaskilt: "See laev on paradiis kaptenile ja kogu meeskonnale."

Kui aga Erik Liim seisib tühjale põrandale lageda sein- na ette ja teatas: "Ülehomme hommikul seisab siinkohal baarimees ja valab jook," tekkis loomulikult soov seda imet näha.

Madli Vitismann



Lootstüürimehe koha võttis esimesel reisel üle II tüüri-mees Jüri Lember.

tit" remondimehed. Leping on mõjuva summa peale, ka alltöövõtja on Soomest. Meie töömehed oskavad küll tööd teha, aga meie tööjuhud ei oska tööd juhtida. Seetõttu kustutatakse kogu aeg tulekahju — oleme 2–3 sammu taga seal, kus peaks olema 2–3 sammu ees.

Poole tunni pärast oodatakse "Saint Patrick II" viimaselt reisilt, kogu kaup laaditakse "Vanale Tallinnale", ka laevapere asub ümber ja alustab uues laevas.

Reedel, 13. mail peab laev õigel ajal välja sõitma. "13. on küll meremeeste halb

toode: see müüb hästi, sel viisil müüme oma tööd."

Laev toodi kohale Göteborgist, lipp vahetati 27. aprillil. Laevas oli üksnes vanemmehaanik, seetõttu tuli hakata ise kõike otsima ja kohe tegutsema. Abi on olnud Karl Karellist ja edaspidi ka Jüri Aavikust, nad on enne selles laevas töötanud.

Kahe nädalaga on laeva tundma õpitud, navigatsioonimeeskond on mitmes laevas koos olnud. Kui keegi midagi kaotas, siis "Eesti Mere-laevandus" — hea kaadri. "Ega nad nagunii oska kaadrit hinnata. Tahame teha

ma, midagi ümber ehitama, teki-vad kohe probleemid. Üks võtab midagi maha, järgmine näeb, et on võetud, ja teeb ise ka midagi. Mida enam inimesi läbi käib, seda hüllemaks asi läheb. Siin on väga tunda seda käekirja, et meie läheme sellest laevast varsti ära, mis me ikka parandame. Ei ole seal vaipu maas, kõik on suhteliselt must. Hea, kui me praegu reisijatega poole korda jõuame teha.

Teine asi, mis meeskonna poole väga häirib, on lähedase masinaruumi müra. Sellest tuleb meil probleem, eriti neile, kes peavad laevas magama. Mina kui mere-mehe olen sellega harjunud, nõnda öelda ei kuule seda. Aga rahuliku koduga harjunud inimene, kel hiir ka õõsel toas ei jookse, nii ei saa.

Kritiseerijad on öelnud, et võtame laevu, mida keegi teine ei taha.

Jaa, niimoodi ei saa arutleda. Me tahame, et oleksid odavad piletid. Me püüame seda teha. Aga siis ei saa ka pakkuda kõike, mida vähegi vaja võiks olla. Selle vanuseklassi laevad maksavad rendirahana ööpäevas ca 10 000–15 000 dollarit. Aga 5–6 aastat vana laeva puhul on see summa 30 000–40 000 dollarit. Ööpäevas. See raha peab ju kuskil tagasi tulema.

Aga igal vanal reisilaeval on jälle koradumatu ilme. Nii "Tallinkil", "Saint Patrick II", "Georg Otsal" kui "Vanal Tallinnal" on igaühel omad asjad, mis meelde jäävad. Näiteks "Otsa" lukskajutiit, "Patricku" tume interjäär.

Vanad laevad ja uued ohutusnõuded — on ka arvatud, et nendega seoses võidakse survet avaldada: tehtagu mõõndusi.



Pardaid värviti lühipeatusel Helsinkis.

2005. aastani ei vaja see laev öieti mingeld ümberehitusi, kui SOLAS-i ohutusnõudeid silmas pidades. "Patrickul" oli seda vähem, ja "Otsal" on ka mõni asi vähem. "Estonial" on küll kõik hästi läbi mõeldud. Ohutusalaane varustatus on laevaomaniku rida. Edasi sõltub sellest, kui korras selle suudame hoida ja kui hästi oleme ette valmistatud, et seda kasutada.

Meeskonna väljaõpe on peamine. Nagu kanaema võtab tiibu sappa, nii peavad vastavad inimesed laevapere liikmetega mõnda laeva käima ja õpetama, mida ühe või teise õnnetuse korral teha. Kas igal inimesel ka psüühiline valmisolek on, seda ei saa enne öelda, kui midagi on juhtunud. Professionaalselt meremehes, kes arvab, et need ei ole tähtsad asjad, tuleb kohe lahti saada. Kui näiteks kelner nii mõt-

leb, on raskem, sest tema on maalt tulnud.

Eks igapäevases elus tuleb arvestada, mis Tallinn—Helsinki liinil üldse on juhtunud. Inimesed lihtsalt joovad ennast surmaks või koomasse. Soomlane ei oska üldjuhul juua. Trepist alla kukkumised. Jala- ja käenihetused; luumurde vist ei ole olnud — juua täis inimene on pehme kui jahukott. Kakkused meeste vahel, meeste ja naiste vahel, naistel omavahel. Niisugusel krullisil on vaja üht, võib-olla isegi kaht arsti. Elame-näeme. Meil tuleb kahes kohas pidu ja trall, "Saint Patrickul" oli ühes...

Meil peab olema oma hea maine. Kui me seda hoida ei suuda, siis pole mõtet midagi teha.

Mari Vamba
Madli Vitismann
Isi Trapido fotod

Kaptenikommentaar

Kapten ERICH MOIK, mida te arvate oma uuest laevast?

Mis hinnang anda laevale, mille vanus on 20 aastat? Mis hinnangut ma annan laevale, mida tunnen väga vähe? "Vana Tallinna" tundmise mõttes on see ju vaid hetk, mis ma temaga olen kokku puutunud.

Aga kas hakkas meeldima?

Kõik laevad meeldivad teatud mõttes. Lüksin ja vaatasin teda teadlikult. Seal on väga palju asju, mis mulle meeldivad, ja ka väga palju asju, mis mulle ausait ei listu.

See, et ta on suur — see meeldib. See, et ta on suhteliselt raskesti juhitav — teatud mõttes, just tormise ilmaga — see ei meeldi. Peamasinatel ei ole nii palju võimsust: "Saint Patrick II" oli 2,5 hj 1 tonni kaalu peale, siin on 1,5 hj 1 tonni peale. Jääd klass? Eks seda näitab talv, selle juurde kuulub hulk komponente. "Patrick" oli jääd liikuv laev, ta oli lühem, rohkem manööverdatav. Kardan, et see laev ei ole jääd niivõrd liikuv: on pikk, rohmakas, ja jõudu ka ei ole, mis lükkaks. Kõigest sellest teki-vaadki kaksipirtilised arusaamised laeva headusest.

Pilt oli algul küllalt masendav. Hooletusse jäetud, eriti seest. Nagu laps, kes on jäetud unarusse — riided on juba mustaks läinud ja neid pole vahetatud. No aga teistpidi jälle on see laev nüüd juba natuke nagu omasünnitatud laps: siia on nii palju energiat sisse pandud, seda ma reisi-laeval enne teinud ei ole, ja selle-võrra on jälle armas. Nii et iseene-sest laeva kohta ei tahaks midagi



Kapten Erich Moik pärast räägitud juttu, esimesel sil-dumisel Helsinkis.

paha öelda.

Uuele laevale jäid põhiliselt "Patricku" inimesed, masiname-hed on uued.

Kuidas reisijateruumidega rahul olete?

Jaa, need on minu r'eelst klass kõrgem tase kui "Patrickul". Kõigi tekkide kajutiit alates kuuendast ja lõpetades esimese-ga on ühetüübilised ja enam-vähem ühesuurused. Need on väga heas seisukorras. Meeskonna kajutiit on väga armetus olu-korras. Paistab, et mehed on vahetunud, tulnud ja läinud, ning igaüks on püüdnud teha midagi omamoodi. Aga nii kui keegi hak-kab kajutiit esialgset olekut muut-



Reedel, kolme-teistkümnendal

Hommikul "Vanale Tallinnale" saabunud 530 reisijat võttis vastu magamata silmadega, aga naeratav ja laitmatult vormistatud laevapere. Avasõidul reisivat Ajalehtede Liidu seltskonda ootas baaris šampanjaklaas ja piisike pressikonverents.

Inreko Laeva AS-i juhatuse esimehelt **Enn Rohulalt** küsiti, küllap teab mitmendat korda juba, mida arvab laeva nimest "Liviko". Kaubamärgi teema viis ka "Estonian New Line'i" juurde. Küsiti, kas tolle liini juhtkonnas on ka mõni tuntud eesti nimi.

E. Rohula: "Ei ole. "Estonian New Line'iga" on praegu seotud Mauri Ojala ja Jorma Heinonen Helsinki poolelt ning katamaraanid on siia saadud koostöös "Stena Line'i" pankrotti lasknud Rootsi isikuga. Võin öelda, et laevandusmaailm on väga väike. Riiad ei jää kahe silma vahele ega ole laevandusmaailmas eriti heas kirjas."

Küsi ka spordisponsorluse kohta. Vastusest selgus, et nüüdne spordisponsor ootab sportlastelt reklaami — kasu peab olema kahepoolne. Seetõttu on suuremat abi loota reklaami ja spordi ühisüritustelt, näiteks tänavuste "Kalevipoja mängude" reklaamitahvlite pind on juba müüdud. Ent põhitähelepanu spordi arendamiseks peaks pöörama riik, see on tema võimsuse otsene peegeldus.

Laeval ringi jalutajal oli raske uskuda, et üleleõhtusest segadusest on saanud täiesti korralik reisilaev. Vaid kesine kaubavalik poodides ja kopsimine ikka veel suletud kohvikus viitasid sellele, et asi on alles uus.

Uudsuse võlu said tunda ka roolikambris viibijad. "Nord Estonia" loostüürimehe Jüri Aaviku koha oli üle võtnud "Vana Tallinn" II tüürimees Jüri Lember. Ent mõni aeg pärast Tallinnast väljasõitu kadusid kuhugi 5 sõlme, mis põhjustas ärevaid telefonikõnelusi masinameestega. Oli vaja need kadunud sõlmed üles leida, muidu ähvardas laeva Helsinki hilinemine. Nii juhtuski, kaduma läks terve tund.

Päikesepaistelisel päeval rohetas isegi Harmajal mõni rohutuhtike ning lootsijaam ei paistnud sugugi nii troostitu kui talvel. Soome lootsile oli see laev uus, ta võttis oma

ülesande täie tähelepanuga käsile ja lõdvestus alles siis, kui algas sadamaloosi piirkond. Helsinki sadamaloosi töö teevad Eesti kaptenid ise ära, nii ka kapten Moik, olgugi selle laevaga esimest korda sadamasse sõites.

Sildumisel andis tunda "Vana Tallinn" suhteline jäikus teiste laevadega võrreldes, samuti see, et laev on pikem. Peaaegu oleks sulgenud tee saarel asuva suverestorani küllastajaid vedavale paadimehele — laevanina ulatus üle kalotsi. Otsi vastu võtmas oli korraga kolm



Intendant Erik Liim.

kaimadrust koos tööjuhatajaga. Ja nagu ikka juhtub, õpetas neid nelja meest üle aja veel sel ajal sinnakanti juhtunud päevavaras. Kui koridor oli laeva külge ühendatud, astus esimesena kahe turvamehe saatel maale *purser* Pille Raudkivi.

Helsinkis ollakse paigal vaid 2 tundi. Selle ajaga olgu ühed reisijad ja autod maale saadetud, teised reisijad ja autod peale võetud ning laevavaruumid korda tehtud. Madrused jõudsid samal ajal laeva ninas pardadki valgeks värvida.

Ent oli rohkematki jõutud. Kohvikus, kus hommikupoolikul oli kuulda vaid kopsimist ning näha tühja pörandat ja seinu, sõid kell neli küllastajad juba tuluute laudade taga *pizzat* ja friikartuleid. Kohvikulettide taga looklesid sabad. Nagu nõia-väl olid kohale siginenud vaipkate laudade all, tantsupörand orkestrilavaga ja baarilett. "Kallamise pilti võib saada tunni aja pärast," lubas õllekaste kohale paigutatav baarimees.

Laev oli puupüsti täis, jalutuskoridor meenus kohati Lasnamäe bussi — reisi-

jaid oli 1349, neist nädalalõpu merematkelisi 590. Ent tunni aja pärast oli igaüks sobiva koha leidnud, lausa trügimist enam ei olnud.

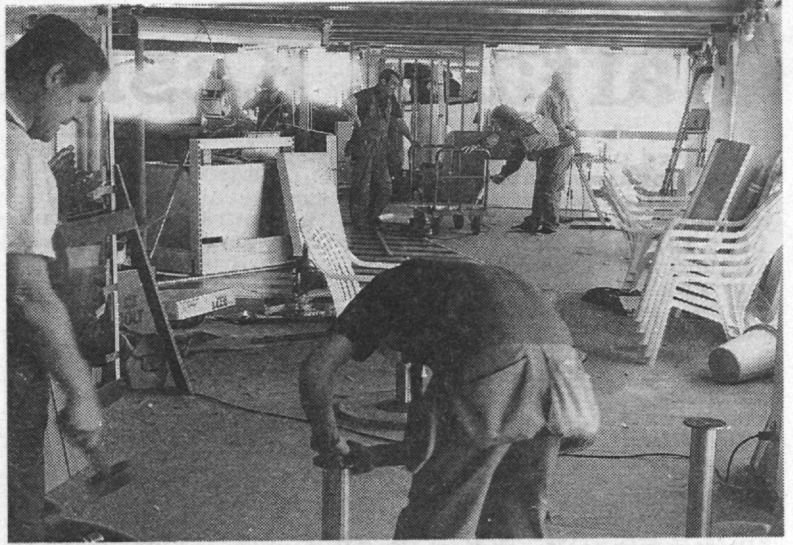
Kohvikku baariletti taga kallatigi. Pappkastidest "Lapin kultat" ja "Long drinki" plastklaasidesse, tühjad purgid-klaasid musta prügi-kotti ning raha kassasse — imelihtne, aga mõjuv. "Georg Otsalt" baarimeheks tulnud Toomas Läns avas rohkeile soovijaile purke ning kasseri raha. Peale kassaparaadi ja baaritoolede selle leti ümber muud sisustust veel polnud, ent äri edenes. Edaspidi pidid tulema ka peeglid seinale pudelirivi taha.

Ajalehtede Liidu seltskond jõudis reisi kestel proovida paljukütidetud "Tallinki" kööki: rootsi laud lubab igal isuga suupäraselt proovida. Peeti ära koosolek, millel autasustati "Parkeri" hõbesulega uudistekonkursi võitjaid: kohalikest lehtedest "Lääne Elu" ja päevalehtedest "Aripäeva". Aasta kestnud erastamisvõistluse võitja, "Eesti Ajakirjanduslevi" direktor Maimu Soone sai liidu kõrgeima auhinna, Ülle Marksi graafilise lehe "Maarjamaa" tiraazinumbriga 17. Samasuguse auhinna pälvis ka "Lääne Elu" nurga ja edukas toimetuse — tulla ajakirjandusturule ja seal püsida on väga raske.

Tallinna ajakirjanike hulgas kahinat tekitanud kõne pidas RE "Printall" direktor Sergei Tšernov:

"Printall" sõlmis 3. märtsil ostu-müügilepingu maailma tuntuima trükimasinad tootva firmaga "NAM Roland" uue 4-värvilise ajalehetrukimasina ostmiseks. See on esimene pärast NLKP Asjadevalitsuse ja NSV Liidu lagunemist. Kiireim, uus, oma klassis parim nii Tallinnas, Eestis kui ka kogu Baltikumis. "See on hea uudis. Loodan, et see ei too kaasa halba uudist, mis käsitleb trükiteenuste hinda," lubas ta.

Kapten oli pärast lootsi äraandmist teinud laevas ringkäigu ja vaadanud, kuidas reisijad end tunnevad. Otsinud koos tüüri- ja masinameestega tagasiteel kadumajäänud kolme kiirusesõlme. Pidanud aru *purseriga*, kuidas kajuteid jaotada, kui laev on täiesti välja müüdud, koguni kolmekohalise kajutisse neli kohta, aga ühel kajutil pole näiteks üldse võtmeid, ning laevas on lisatööjõudu. Rasket tööd teinud inimesed peavad ometi ma-



I Kell 10.15 oli töö kohvikus täies hoos.

gada saama, samuti veoautojuhid, kel kajutikoht on pilethinna sees.

Ees ootas sildumine Tallinnas. Aga sellegi veerandtunni, mis oleks hingetõmbeks jäänud, sisustas seletuskirja kirjutamine veeteede ameti sadamakaptenile selle kohta, kuidas see laev ometi välja sai sõita. Panigi kirja: "Ei osanud arvata, et olen seoses võimuvahetusega kaotanud loa lootsita sõita ning olnud pikemat aega seadusrikkujä. Tellin homseks lootsi." Arutas seejuures: "Kas see on Eesti riigi kasu, kui laevad pannakse seisma. Tšiviliseeritud riigis saadetakse esmalt seadus välja ja siis küsitakse selle eest raha. Minu pole ükski "EVA Teataja" jõudnud. Ma ei teadnud, et sadamakapten Eduard Hundi välja antud lootsita sõidu õigus on alates 1. jaanuarist kehtetu."

Pannud seletuskirjale

punkti, ruttas kapten roolikambrisse laeva juhtima. Jaksas naeratadagi *meeleolukale* tusedale daamile, kes tuli küsima, kas kapten on ikka see, kelle sõna on laevas seadus. Ja kui on, siis miks pole selle seaduse jõuga veel seda või teist korda saadetud.

Kui koridor oli laeva külge kinnitatud, saabusid kaptenile külalised, avareisi puhul õnnitlema. Ja kui nad lahkusid, läks kapten sadamakapteni jutule, seletuskirja näpus. Nii umbes südaöö paiku. Igatahes laupäeval "Vana Tallinn" Tallinna sadamas lootsi ei tarvitanud. Ju klaariti lahkeli ära, kuni kapten uuesti lootsieksamit teeb.

"See laev on paradiis kaptenile ja kogu meeskonnale," ütles silt ukse kõrval. Pärast südaööd kõlab mõnevõrra ironiliselt.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod



II Kell 4 oli kohvik täies tööhoos.

Kolmas pressikonverents: "Vana Tallinn" on ette näidata

19. mail kutsuti ajakirjanikud mootorlaevale "Vana Tallinn", et nad oma silmaga uue laeva ära näeksid. Neid tervitas Inreko Laeva AS-i juhatuse esimees **Enn Rohula**, kes ütles: "See laev oli Eestis tuttav "Nord Estonia-na"; vahepeal kandis nime "Thor Heyerdhal"; peaaegu kuu aega or. aga juba "Vana Tallinn". Laeva on ostmud Nordström & Thulini käest Inreko Laeva AS ning see on renditud opereerija-firmale "Eminre". Laev annab reisijatele mugavamad reisingimused ja täidab kitsaskoha, mis on ekkkinud autode vedamisel.

Mul on meeldiv võimalus tänada laeva meeskonda ja kaptenit, kes nii lühikese ajaga suutsid laeva viia sellisesse korda, nagu näete praegu. See oli suur töö, eriti laeva tagaosas, kuhu ehitati uus kohvik."

Seepeale anti kaptenile lilli.

"Eminre" nimel ütles selle firma juhatuse esimees **Heiki Lindpere**, et laeva operaatorina tuntakse end "mõningal määral ebakindlatel aegadel Tallinnas" kindlalt. Laev on noorte, ent ko-

genud ja edukate kaptenite Erich Moigi ja Kalle Juuriku juhtimisel. "Vana Tallinn" on kindlates kätes, ja reisijad samuti.

Laeva nimekaimu tootja, "Liviko" esindaja märkis, et uue aluse nimi meenutab "Liviko" toodet, mida on tehtud 1960. aastast alates ja "mis ei puudu ilmselt ühegi Eesti lipu all sõitva laeva restoraniist ja baarist. Kuna seda on nii kaua toodetud, siis oleme hoolsalt kogunud kroonikat ja pannud selle "piiblis" kirja. Et laev kannab sama nime, siis on mul hea meel anda sellest üks eksemplar üle laevaperele — soovides, et laev täidaks edukalt oma missiooni, nii nagu on seda teinud meie toode."

Kapten Moik rääkis ühteist sellest, mis meie teistes lugudes juba kirjas; nimetas ka, et laeval töötab 144 inimest, ja ainult 29 neist moodustavad navigatsioonimeeskonna, kõik ülejäänud on otse reisijate teenistuses.

Laev on meie Helsinki-liinil sõitvaist alustest kõige suurem, aga jääb natuke maha "Estonias": 153 m pikk ja natuke üle 22 meetri lai. Sõiduaautosid mahub 300; kui

veoautosid vedada, siis tuleb arvestada 700 liinimeetriga.

Seoses sellega, et soome lehtedes on juttu olnud eestlaste monopolist Helsinki liinil, ütles Enn Rohula: "Ei ole monopolit. On kaks erinevat firmat oma laevadega: "Eesti Merelaevandus" ja Inreko Laeva AS. Nad on loonud küll ühise operaatorfirma "Eminre", et võimalikult hästi oma laevu opereerida. Meil kui laevaomanikel on aga omavaheline konkurents, iga päev püüame midagi paremaks teha: autotekke, reisijate teenendamist jne. Asi saab areneda, kui keegi kolmas ei lähe hinnadumpingu peale välja. Ei "Eesti Merelaevandus" ega Inreko Laeva AS saa riigi käest dotatsiooni, me ei või minna miinustesse. Aga nii Vikingil kui Siljal on see võimalus kindlasti olemas — nad teenivad mujal küllalt hästi. Meie peame oma laevad võimalikult täis saama ja eriti kaldakulutused madalad hoidma, et püsida. Hindu tõsta ei või, sest nii kaotaksime reisijad. Aga Helsinki tõsteti mõõdund aastal sadamamakse. Praegused opereerimise kulud ja tulud on viidud tasakaalu,

kuid kui tulevad suured firmad, kel on tagataskud raha võtta, ja teevad *dumpingut*, siis raskendab see meie olukorda.

Aga loodame oma tervele ja tugevale kollektiivile, et selle võitluse vastu peame. Ega me neid eriti ei kard.

Tähtis on olla informatsioonikanalites sees, et kui

näiteks kalifornialane tahab meie kanti tulla, ja ta valib teed, siis peab temani jõudma informatsioon selle kohta, et võib ka meie laeva valida. See on meie jaoks praegu küllaltki kallis, aga selle peale me läheme."

Mari Vamba
Madli Vitismann



III Kell 5 kallab Toomas Läns jooke välja. Baariletti taga puudub veel peegelsein pudeliriviga.

Nafta — Keskkond — Ida — Baltikum

Sellised olid **Stockholmi Keskkonnainstituudi Tallinna filiaali** korraldatud konverentsi võttesõnad. 11.–14. mail Lohusalus asetleidnud konverents käsitles naftaterminaale, laevandust ning avamere-tegevust Ida-Baltikumis: praegust olukorda, tulevikuväljavaateid, majanduslikku ja tehnoloogilist hinnangut olukorrale ning keskkonnariski. Kaasaaitajad olid kaalukad: fond "Mare Balticum", Helsinki Komisjon, NEFCO (Nordic Environment Finance Corporation), Tallinna Sadam, "Pakterminaal", "ScanTrans", "Shell Eesti".

Temaatika on praegu majanduslikult oluline ja riiklikult liigitatav, nagu ütles oma avasõnas instituudi Tallinna filiaali direktor **Tõnis Kaasik**. Eesmärk oli teavitada avalikkust tegevusest naftasse puutuvaga ja suundumustest siinkandis.

Baltikumis on viimaseil aastail suurenenud merekeskkonna õliroostuse oht. Selle ennetamiseks on vaja järgida uusi reegleid, kiirendada infovahetust. Uus on ka see, et kõrvu Kaliningradi ja Leedu piirkondadega, kus naftat juba toodetakse, on ka Lätis tehtud suur töö õlivaljade uurimiseks.

Tervitusega esines keskkonnaminister **Andres Tarand**. Ta tänas Eesti valitsuse nimel merekeskkonna pärast muretsemast. Et teema on ülimalt aktuaalne, näitab see, et peaaegu iga nädal on kerkinud mingi terav probleem, mis on seotud nafta või naftatoodetega. Näiteks praegu pumbatakse Tapa lähedal välja puhas heakvaliteedilist lennukikütust. Hr. Tarand arvas, et me ei saa seda oma pinnasest küll niipalju kui Araabia naftaõiged, kuid kvaliteet on kindlasti kõrgem. Kui palju sellist kütust Tapamail on, ei teatagi veel. Taani abiga loodetakse ka selles selgusele jõuda. Muu hulgas avaldas Andres Tarand lootust, et sel konverentsil mitte ainult ei vahetata infot, vaid mõeldakse välja ka mõni reaalne lahendus, sest me diskuteerime hästi, aga väga harva jõuame reaalsele tegudele. Samuti rõhutas ta keskkonnakaitse meetmete planeerimise vajadust, olgugi et me siin oleme parajalt allergilised igasuguse planeerimise suhtes, selgelt mees viisaastakuplaani.

"Ma olen igati vastu sellele, et iga väike kalasadam tahab oma väikese naftajuhtme välja ehitada, et ruttu raha saada. Nii tuleks meil neid sadu, aga me ei ole veel võimalised kontrollima kõike, mis toimub, eriti seal, kus on veel sõjaväe-äri. Sama lugu on ka Lätis," lisas minister.

HELCOM-i *Baltic Marine Environment Protection Commission* — *Helsinki Commission* täidesaate sekretär **Ulf Ehlin** pani koos-olijatele südamele, et Läänemeri on piirkond, kus keskkonnakaitse-

lised nõuded on paljuski rangemad kui teistes meredes ja ookeanides, sest reostustaluvus on siin väiksem. Tal tuli konstateerida fakti, et raskeim on ohustat sailitada seal, kus põimuvad mitme HELCOM-i liikme huvid. Laevanduse puutuvast rõhutas ta vajadust jälgida täpselt kõigi dokumentide korrasolekut laevadel ja nende korrektset täitmist.

HELCOM-i töö eesmärk on tagada reostuse ärahoidmine ning minimeerimine. Loodeatakse aidata uusi riike, Eestit, Lätit ja Leedut, et nende valitsused suudaksid realiseerida oma vastutuse merepuhtuse säilitamise eest. "Kihnu" avarii likvideerimise töö ta näiteks sellest, kuidas ka ilma vastavate lepinguteta üksteist abistatakse.

Ulf Ehlin märkis tunnustavalt uute terminaalide ja sadamate projekteerimisel tehtud kõrgetasemelist tööd, kuid ka transpordivahendid, mõeldud laevu, ja laevateed tuleb enam kindlustada, et nad oleksid ohutamad.

Kohal olid ka finantsringkondade esindajad. NEFCO tegevusdirektor **Harro Pitkänen** seletas seda sellega, et naftaäris liiguvad suured rahad ja igasuguse investeerimise juures on oluline teada, kus võiks see olla kõige efektiivsem. Ta arvas, et teoinimeste ettevõtlikkust ei ole tark paralüseerida uuringute tegemisega, vaid olemasolevat infot tuleb kasutada ja järk-järgult koguda lisaandmeid. Valitsustel on vaja määrata prioriteedid, valitsuste osa ressursside mobiliseerimisel on otsustav. Ta tuletas meelde, et tavaliselt on naftaga seonduv avaldanud mõju ka sisepoliitikale.

Kuna piirkonna tähtsaim mõjur on Venemaa, oli huvi sealsete seisukohtade vastu kõige elavam.

Venemaa ametkondadevahelise keskkonnaohutuse komisjoni — see kuulub Rahvusliku Nõukogu juurde, — esindaja akadeemik **Aleksei Jablov** väljendas oma seisukohti Venä ökolooiapoliitika suhtes seoses sadamatega.

"Meil ei ole kindlat poliitikat, on teatud tendentsid, mida tuleb jälgida ärevusega. 1991. a. lõpul kirjutas Venemaa alla Euroopa Energeetikaharta, see tähendab, et Venemaa peaks jätkama nafta ja gaasi väljavedu Euroopasse, endal aga arendama aatomenergeetikat. Välja on töötatud energeetikaprogramm, milles nähakse ette aatomenergia osakaalu säilitamine energiabilansis endisel tasemel, s.o. ca 12%, Euroopas osas kuni 30%. Samal ajal on vähenenud naftaresursid, gaasitootmine on enam-vähem endisel tasemel. Miks on merendusest rääkimisel vaja aatomenergia puudutada? Aga sellest sõltub Läänemere sadamate koormus. Kui me hakkame rohkem välja vedama, tõuseb sadamate koor-

mus. Venemaa reageeris kiiresti poliitilistele muutustele selles piirkonnas, kus osa sadamaid kaotati ja mõnel pool tekkisid raskused. Sama lugu on Ukrainaga: seal tahakse pingutusi, et ehitada sadamaid Venemaa jaoks välja Aasovi piirkonnas.

Venemaa valitsus võttis vastu otsuse ehitada välja sadamad **Luuga** lahes, **Primorskis** (keemiakaupadele, toornaftale) ja Lomonossovi lähedal **Buhta Batareinajas** (keemiakaupadele). Kui need sadamad ükskord korralikult välja ehitatakse, poleks Baltimaade sadamatel enam midagi teha. Aga — neid sadamaid ehitatakse suure kiiruga, hooletult, räpakalt. Juba on olemas prokuröri kiri Venemaa valitsusele, et ehitamisel rikutakse mitmesuguseid eeskirju. Rohelised on andnud Luuga sadama asja

Kohal oli Maailmapanga esindaja **Achilles Adamantiades**, kes reageeris nagu nõelatult ning väitis, et see on lausa vale arusaam maailma asjadest. Olles ise atomist, nagu ta ütles, teab ta kindlalt, et püütakse hoopiski selgeks teha, mida on võimalik nende jaamadega ette võtta. Vaja on mõelda energiamahutavuse vähendamisele, see on kiirema majandusliku arengu alus, looduse säilitamise võimalus.

A. Adamantiades oli nõus sellega, et **teist suurt sadamat Peterburi piirkonda vaja ei ole**. Ta ütles, et Maailmapank on selle vastu.

Peterburi Linnavalitsuse Looduskaitseameti direktor **Anatoli Bajev** teatas, et tema kui Venemaa kodanik väljendab ja kaitseb oma riigi huve. Sadamate probleeme arutades oli pöördutud "teadusli-

Küsimusele keskkonnaala-se koostöö kohta laevanduste ja sadamate vastas ta, et esialgu sellest rääkida ei saa, tegutsetakse omaette.

Tammi probleem olevat olnud poliitiline, suureks puhutud, aga praegu käivat ehitustööd edasi.

Läti keskkonnaministri **Indulis Emsise** ettekanne naftasaaduste ekspordi-impordi keskkonnaprobleemide kohta tekitas elava vastukaja just naabrite leedulaste hulgas. Aktuaalne **Butinge** sadama väljaehitamine Läti piiri läheduses tekitas Lätis elava vastukaja ning küsimuse, kas see ikka on otstarbekas, rõhutati selle avariohtlikkust. Võrreldes olemasolevate Läti sadamatega on tulevane Leedu oma avamerele avatud. Läti pool väljendas seisukohta, et kasulikum oleks koostöö Liepaja ja Ventpsili sadamate rekonstrueerimisel ning ühisel kasutamisel. Nii Liepaja kui ka Ventpsili sadamate võimsused ei ole ammentatud, sealtkaudu transporditava nafta ja toodete maht on viimastel aastatel isegi vähenenud. Kui Vene laevad, mis siiani reostavad, lõplikult ära viiakse, loodetakse ka keskkonnandmeid paremini järgida saavat. 1993. a. avastati Läti territooriumil 6 naftaerostuse juhtumit (maismaal 12). Liepaja ja Bolderaja sadamate akvaatoriumi reostavad põhjavajunud Vene sõjaleavad.

Leedu ase-energeetikaminister **Saulius Kutas** arvas selle kohta, et uus ehitatav terminaal on tunduvalt keskkonnasõbralikum kui vana ja rekonstrueeritav. Samal ajal tagab see Leedu riigile autonoomsuse naftasaaduste ekspordis-impordis, mis ei välista koostööd Lätiga, nagu see juba käibki, ning vastavad lepingudki on alla kirjutatud. Arvati, et Läti sadamad kujutavad Leedu rannikule suurematki potentsiaalset ohtu kui vastupidi.

Loomulikult oli palju juttu ka Eesti olukorrast. Üldülevaate energeetikast andis minister **Arvo Niitenberg**. Räägiti põhiliselt merekeskkonnaga seostuvatest probleemidest, mis meil on seoses laevaliikluse elavnemise ning naftasaaduste transpordi osakaalu järsu suurenemisega tähtsamaks muutunud.

Mis oli konverentsi tulemus? Kindlasti see, et saadi mitmekülgne ülevaade olukorrast kõigis Läänemere idakalda piirkondades ning kontakteeruti omavahel.

Vastuvõetud resolutsioonis jõuti põhimõttelise kokkuleppeni moodustada ekspertnõukogu, mis ühise tegevuskava välja töötaks ning erapooletu info kokku koguks, et valitsustele asjatundlikke ettepanekuid teha.

Huvilistel oli võimalik tutvuda Muuga ja Paldiski sadamatega.

Reet Naber

Helsinki Konventsiooniga liitunud riikide piirkonnas toimunud õnnetused, mille puhul voolas välja üle 100 tonni vedelkütust:

| laev | kütuse väljavool tonnid | koht |
|-------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| 1969 "Palva" | 200 | Utö, Soome |
| 1969 "London Harmony" | 150–200 | Sundis, Rootsi |
| 1969 "Benedicte" | 2700 | Trelleborg, Rootsi |
| 1969 "Raphael" | 250 | Emäsalo, Soome |
| 1970 "Esso Nordica" | 600 | Pellinki, Soome |
| 1970 "Pensa" | 500 | Hailuoto, Soome |
| 1970 "Othello" | 200–300 | Vaxholm, Rootsi |
| 1970 "Irin" | 800–1000 | Nynäshamn, Rootsi |
| 1972 "Aegis Star" | 200 | Gotland, Rootsi |
| 1973 "Tärnsjö" | 200 | Sundis, Rootsi |
| 1973 "Jawachta" | 1500–2000 | Trelleborg, Rootsi |
| 1973 "Tärnsjö Grudziad" | 300 | Sundis, Taani |
| 1977 "Arhus Port" | 200 | Arhus, Taani |
| 1977 "Tsesis" | 1000 | Nynäshamn, Rootsi |
| 1977 "Tärnsjö" | 120 | Södertälje, Rootsi |
| 1979 "Arhus Port" | 150 | Arhus, Taani |
| 1979 "Thuntank III" | 200 | Hatterrev, Suur Belt, Taani |
| 1979 "Antonio Gramsci" | 5500 | Ventspils, Läti |
| 1979 "Therese" | 170 | Suur Belt, Taani |
| 1979 "Yanxil" | 200 | " |
| 1979 "Tine" | 200 | " |
| 1980 "Furenas" | 200 | Sundis, Rootsi |
| 1980 "Eva Oden" | 250 | Göteborg, Rootsi |
| 1980 "Furenäs/Karnen" | 200 | Sundis, Taani |
| 1980 "Lloyd Bage" | 130 | Helsinki, Soome |
| 1981 "Jose Marti" | 1000 | Dalarö, Rootsi |
| 1981 "Sefir" | 375 | Oland, Rootsi |
| 1981 "Globe Asimi" | 16 000 | Klaipeda, Leedu |
| 1982 "Sivona" | 800 | Sundis, Rootsi |
| 1984 "Eira" | 200 | Vaasa, Soome |
| 1984 "Ibn Roch" | 300 | Suur Belt, Taani |
| 1985 "Sotka" | 350 | Ahvenamaa |
| 1986 "Thuntank 5" | 150–200 | Gävle, Rootsi |
| 1986 "Jan" | 320 | Aalborg, Taani |
| 1987 "Antonio Gramsci" | 580 | Porvoo, Soome |
| 1987 "Okba Bnou Nafia" | 120 | Malmö, Rootsi |
| 1987 "Tolmiros" | 250 | Rootsi läänerannik |
| 1990 "Volgoneft" | 1000 | Karlskrona, Rootsi |

HELCOMI materjalide põhjal
Reet Naber

kohtusse (ebaseaduslik maaeraldus). Kavand on keskkonnaohutlik. Maksimaalselt mõeldakse ette 2–3 aastat. Plaaniid arutati läbi äri-meeste ja finantsistidega, kes lootsid raha saada valitsuselt. Mõningatel kommertsstruktuuridel oli hea võimalus saada hiigelsuuri investeeringuid.

Kui see kõik nii on, on isegi hea, sest võib arvata, et mõne aja pärast on raha otsas ja ärimehed kadunud — nii on juhtunud mõne teisegi suure ettevõtmisega. Tegelikult on vaja planeerida pikemas perspektiivis, aga see tähendab koostööd, milleks omakorda on vaja garantiisid mõlemalt poolt ja stabiilset poliitilist süsteemi. Näiteks Klaipeda rekonstrueeritavat sadamat kasutatakse ka Venemaa impordi jaoks. Okopolitika ütlen, et ei ole vaja palju sadamaid, see on kahjulik. Eraldi me elada ei saa, on vaja mõistlikku koostööd.

President Jeltsini endine nõunik avaldas oma arvamust ka Maailmapanga jt. poliitika kohta. Tema arvates oleval sealne abi eelkõige mõeldud oma inimeste palkamiseks, kes teevad igasuguseid uuringuid, aga reaalselt kasu kasvõi aatomielektrijaamade rekonstrueerimise või saneerimise jaoks sellisest rahaeraldusest ei ole.

ku avalikkuse" (?) poole, et keskkonnakaitseprobleemid lahendatud saaksid. Võiksime muidugi koostööd teha," arvas ta.

Peterburis on reostuse kõrvaldamiseks kasutada 3 pukserit ja 40 tõrje-kogumislava. Seda linnas, kus 1/10 territooriumist on veeala. Soomlased on aidanud naftakorjeseadmetega, mida on 7 miljonit Soome marga eest ka saadud.

Direktorikommentaar

AS-i Pakterminal peadirektor **Aadu Luukas**, jälgisite hoolega keskkonnakaitsekonverentsi ja olite sponsorite hulgas. Milline on Teie arvamus?

"Meil on keskkonnakaitsejatega olnud kogu aeg hea koostöö, me töötame ühes suunas.

Meil on näiteks probleemiks see, et iga 1000. vagun, mis meil vastu võtta tuleb, on rikkis põhjventiiliga. Meie terminaal on estakaadi all selline vann, kuhu siis see õli, mis välja tilgub, kogutakse. Oleme mõelnud sellele, kuidas luua Eestis üks infrastruktuur, mis hakkaks naftasaaduste jääke korralikult vastu võtma ja töötlema, samuti oleks vaja luua üks korralik ettevõtte, mis peaks autotsisterne. Oleme valmis seda ise tegema, oleme probleemist õppinud. Rotterdami peaks seda veel vaatama.

Konverents on kasulik asi. Näiteks olin kord Chicagos ühel kõrgetasemelisel konverentsil. Kaks päeva olid täis küllaltki ebahuvitavaid ettekandeid, aga ka kogu muu aeg oli sisustatud. Kõik osavõtjad lahkusid äärmiselt rahulolevana."

Küsis Reet Naber

Kuidas elab Leedumaa?

Siiri Baciauskiene Leedu transpordiministeeriumi merendusosakonnast:

"Merendus kuulub meil Transpordiministeeriumi alla. Oma 97-kilomeetrise rannajoonega me just suurte mererikkide hulka ei kuulu, kuid oma laevastik meil on: 47 merelaeva ja 46 siseveelaeva. 4800 inimest (3,1%) töötab meretranspordis ja 500 jõe-transpordis. 1993. a. töödeldi Klaipeda sadamas 15 910 000 tonni kaupa.

Laevanduses toimuvad muutused, on saadud 4 uut laeva.

On avatud uued laevaliinid Klaipeda—Kiel, Klaipeda—Arhus, Klaipeda—Flessing. Valminud on Klaipeda Meresadama *Master-Plan*. Loodetakse muuta Nemunas suurematele laevadele laevatatavaks.

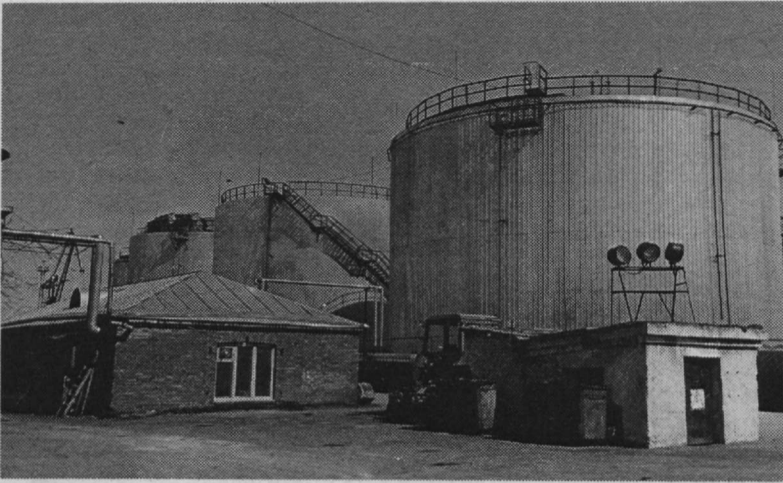
Transpordiministeeriumis saime valmis transpordi arendamise riikliku programmi, milles nähakse Leedu majanduse arendamise ühe olulisema faktorina meretransporti. Ettevalmistamisel on Meresõidu Seadus ja Klaipeda Riigisadama Seadus.

Kõige suuremad probleemid on meil ookeanikalalaevastikuga. Muidu paistab, et teie areng on kiirem."

Reet Naber

"ScanTransist" ScanDaalita

Vana kõrvuti uuega.



"ScanTrans" on Eesti-Rootsi ühissettevõtte, mis alustas majandustegevust 1. juulist 1992 Kopli sadama naftaterminalis. Mida kujutas endast üks kunagi "Ookeanile" kuulunud ja "asjakohaselt" ehitatud naftabaas ja terminal, on asjasse puutunud vist võimalik ette kujutada. Kuidas sellest kõigest üks tänapäevanõuetele vastav korralik terminal kujundada, on tegijaile kindlasti peamurdmist tekitanud.

"ScanTransi" peadirektor **Toomas Tuul**: "Kui me siin selle territooriumi rentisime, tellisime kõigepealt keskkon-naekspertiisi "E-Konsultilt", et teada saada, mis seisukorras see territoorium on. Samuti alustasime mahutipargi ülevaatust, mis praeguseks on lõpetatud. Oleme kõik mahutid üle kontrollinud ja teame täpselt, mis seisus miski on. Selgus, et vanimad mahutid (ehitusaasta 1926) ei ole sugugi kõige hullemad, vaid hoopis hilisemad, Veneaegsed. Kolm uut mahutit, mis oleme üles pannud, on juba "Lloyd'si" sertifikaadiga.

Taani firma "CBI Engineering AS" lasime teha tehnoloogilise kiir-ülevaate, kus on andmed kõigi sõlmede kohta. See firma teenindab Taanis kõiki suuri terminale, *know-how* kogu maailma tehnoloogia kohta on arvutis ning ka meie terminal on nüüd selles süsteemis sees. Toetudes nende ekspertide andmetele saame edasi töötada. Meil on see raskendav asjaolu, et rekonstrueerimise ajal on vaja töötada, et raha teenida. Seni oleme pangalaenu ta hakkama saanud. Rekonstrueerimise tahaksime selle aasta lõpuks valmis saada. Enne "Paktanki" tulekut olid meie terminal ja Balti Laevatehase terminal ainukesed, kustkaudu naftasaadusi välja veeti. Oleme spetsialiseerunud põhiliselt rasketele masuutidele, diiselmootoritele, ka põlevkivitolile, mis siit välja läheb.

Ka on meil siin ainuke pilsivee vastuvõtu koht ja -litsents. Laevadelt võtame õlisegust vett, ka selle "Tamulast" jäänu, mis siin sadamas reostas, kogume kaldamahu-tisse, kus see settib. Hiljem töötleme ka elektroflotaatori-ga, linnakanalisatsiooni lähed vesid seejärel läbi puhastusseadmetele.

Pilsivee vastuvõtmisega seostub meil laevade probleem, me ei ole tegelikult neist huvitatud. Praegu on meil rendil kolm pilsivee vastuvõtulaeva: "Keri", "Värska" ja "Türi" (töötab Muuga sada-

mas). Varem oli pilsivee vastuvõtt kasulik, sest käive oli suur, aastas puhastati kuni 100 000 t pilssi. Praegu tuleb 16 000–18 000 t aastas. Laevade ekspluatatsioonikulud on suured ja kuna käive on väike, ei too see tegevus meile mingit kasu. Oleme laevad sadamalt küllaltki soodsatel tingimustel rendile saanud, aga üks laev tuleb ots-otsaga kokku siis, kui kuus tuleb vähemalt 600 t pilsiveet. Seega piisab Tallinna piirkonnale 3 laevast.

Oleme rekonstrueerinud pilsivete puhastusjaama, seega tegelikult dooterime pilsivee puhastamist."

"Tamula" avariitõi teile nüüd otsesest kui kaudset kahju?

"Punkerdamine ei ole meil põhitegevus, see moodustab ca 10%. Meie punkerdamine on mõeldud nii, et punkerdamislaev "Viimsi", millele on peale ehitatud kõik, mis selleks tööks vajalik on, võtab kütuse peale ja punkerdab laevu kas reidil või sadamas.

"Tamula" oli siin sellepärast, et kai oli parajasti vaba ja arvati, et laev võiks siia tulla ja punkerdada. Oleks see laev reidil olnud, oleks asi veel palju hullem. Meil on sadamas igasuguse pumpamise juures *alati* boonid ümber, aga reidil poleks seda olnud. "Ookeaniga" me midu eriti ei tegele, aga kui kai on vaba, siis saavad siin punkerdada. Firma on ju maksujõuetu.

See 100–150 tonni vett, mis me siit kokku korjame ja puhastame, jääb ilmselt meie kulusse, vaevalt nad selle eest maksta suudavad. Meie laevad olid koristamisega kinni, ei saanud oma tööd teha, ja ka puhastamine maksab. Kolm päeva oli kai kinni, me ei saanud laevu siia tellida, et kaupa ära viia, terminal oli täis. Arvestusi, kui palju tegelikult kahju saime, pole mõtet teha, vaene Eesti riik ei jõua seda niikuinii kinni maksta.



Siia tulevad määratud tsisternid.

Ma ei mõista, kuidas "Ookean" laseb niisuguse laeva välja? Kui meie laevad lähevad Registrisse, peavad olema tip-top korras, igal aastal peame registri tegema, midu ei lasta üldse välja. Aga see laev oli lausa jubedalt korras ära, koristamata, igal pool segadus. Aga pidid reisi minema, ja läksidki.

Täpsustuseks veel niipalju, et välja voolas ahjuküte "MarineDiesel Oil", see on rohkem diiselmootori kui masuut, 18% on raskemat masuuti hulgas."

Kuidas olete personaliküsimuse lahendanud?

"Oleme palju inimesi välja vahetama pidanud. See ei ole niisama "platsi puhtaks löömine", vaid hädavajadus. Näiteks varastamisest saime lahti alles selle aasta alguses. Kõik kuni vahetuse ülemateni olid harjunud laskma nii, kuidas soovivad. Võisid küll rääkida, aga enne ei hakata mõtlema kui värvava taga.

Meil on ka selline nõue, et kui inimene tuleb territooriumil mustades tööriietes vastu, kaotab ta 20% preemiast, see aga on 1/3 palgast. Kui töökoht on must, läheb kogu preemia. See on mõtlema pannud, selle raha pärast tasub pesu pesta, meil on oma pesumaja ju olemas, mida igaüks kasutada saab." Terminali territooriumil ringkäiku tehes ahastas asedirektor **Jaak Uus**: "Kuidas küll võidi niimoodi ehitada, nii hullu korralagedust pole ma enne näinud. Mingit torustiku iü pole jälgitud."

Ümberehitus käis hoonetes sees ja väljas. Siinsamas on sõltumatu ekspertfirma "Saybolt" laboratoorium, kus tehakse maailmatasemel aksepteeritavaid analüüse.

Hoonetes oli näha püüdu sisustada elamine nii, et töötajad end seal hästi tunneksid. Valmimas olid riietusruumid, dušš, saun, söökla, rääkimata korralikest tööruumidest. Haljastusprojektidega tegeleb kunagine Tallinna Botaanikaala direktor Jüri Martin.

Mõnes kohas, kus töö käib, on remondisegadust küll. Pesemata ja paksu kihiga koos tsisternvagunid mingit meeltulendavat pilti ei paku. Vähemasti terminalis on dreanaaz, kuhu koguneb reostunud vesi.

Ilusale fassaadipoolele on saadud alles hiljaaegu mõtlema hakata. Seni on seespool liiga palju hädapäraseid töid teha olnud.

1993. a. käis terminalis 147 tankerit, ümber pumbati ligi 570 000 t naftasaadusi.

Reet Naber



Lampkäesusega ei võeta

Paljassaare tagasopis seisab m/1 "Tallinn", kunagisest uhkusest veel märgid näha. Peale-maha käib noori inimesi, sekka ka vanemaid. Suure laeva tiiva all on kolm väiksemat: "Jun-ga", "Juku" ja "Suurlaht".

Noorte Meremeeste Klubi õpetab meretarkusi merehuilistele. Tulevad neist siis mereametite pidajad või ei.

Direktor **Tõnu Meltsas**: Meil käib praegu 780 õpilast, 11 erialal on 70 rühma, õpetame nii eesti kui ka vene keeles. Minu arvates kõigest meil käinutest ei peagi meremehe tulema: kõigile meretöö ei istu ja siis nad ei lähe ka merekooli kohti kinni hoidma. Olen poistele rääkinud, et tulevad kauged maad ja meresõit, aga enne peab kõvasti vaeva nägema. Tuleb roostet kloppida ja ka pesu pesta. Kellele see ei meeldi ja seda teha ei taha, ei lähegi meremeheks. Oleme arutanud koostööd merehariduskeskusega. Meie tegevuses pole mingit antagonismi. On spetsiifiline kaskaad, kus iga suund on erineva taktikaga. Viienda klassi poissi ei saa suhtuda nagu laevajuhtimise kadetti, aga õpetada saab neile kõigile midagi. Ühiseid baase saaks kasutada küll. Peame alustama madrustest-motoristidest. Kohe ei saa kuskilt kogemustega tüürimehi-mehaanikuid, neid peab kasvatama, see aga võtab aega.

Kuidas said noored "Tallinnale"?

T. Meltsas: Pidasime 9 kuud laeva eest võitlust. Meil oli oma *sorgede-süsteem*, mis aitas läbi keskkomitee ja ministeeriumide pabereid lükata. Meile ju lubati Murmanskist üks vana laev anda, et "Tallinna" kuskil mujal kasutada, aga lõpuks õnnestus minister Bakajev (Haapsalu kandi rahvasaadik, nagu kombeks) nõusse saada, nii et ta kirjutas meie paberile resolutsiooni: "Üle anda".

Olümpia ajal "Tallinn" veel sõitis, peale seda tehti Tjumeni naftapuurijatega reis Põhjamerele ja ümber Inglismaa, augustis anti laev melle üle.

Meie klubi on pärast seda, kui Ala tänava pioneeride palee keldrist välja pugusime, kogu aeg laeva peal olnud. Oleme siin arvestanud, et kõiki kulusid-tulusid kokku võttes ei tuleks maa peal samamahulise keskuse ülalpidamine sugugi odavam, vaata et kallimigi veel.

1960. aasta paiku anti melle sõjaväelastelt saadud demagnetiseeritud SRP-107, see oli ehitatud vana "Vega" kere peale. Selle järel saime "SPR-49", see oli hülgepüügikuunar. Midu heas korras, aga vamm sees. Kuuekümnendate lõpus saime Eesti Merelaevanduselt "Läänemaa". See oli olnud ilus mootor-laev, ehitatud 1921. Mul olid ta originaaljoonised. Nende vahenditega, mis tol ajal haridusel kasutada olid, oleks saanud ta taastada. Oleks siis teadnud.

Vahepeal tõime Kaspialt ära laeva, mille nimi oli "Sulak". Hiljem tunti teda "Laine" nime all. Noh, ja siis tahtis vetelpääste bisnisti tegema hakata. "Verhojansk", merelaevanduse viimane aurulaev kirjutati maha, siis olime selle peale. 1972. a. 1. veebruarist sai meist Vabariiklik Noorte Meremeeste Keskkubi, enne seda tegutsesime Tallinna Pioneeride Palee all. 1972. a. alustasime ka Simistes. Otsisime enne läbi kogu ranniku Ikla-ni välja, sõitsime läbi Saare- ja Muhumaa. Raha hakkas otsa saama, lasime siis taksomeetri kinni keerata, kui viimane rubla lennus oli. Olime siis Simiste mõisa õuel. Otsustasime, et sinna me peamegi jääma. Jäimegi, kuni kasukavabrik meid 1990. aastal välja löi. Nüüd on meil raskusi klubi laagrite läbi viimisega, juba toiduraha tuleks 30 krooni päevas. Iga meie laev võib 3 võrku sisse lasta, see oleks lisa toidulauale ja praktika ka. Midu on meie väikeste laevadega väiksematele mees-tele hea ja julge meresõitu õpetada.

Üks meie ettevõtmisi on Läänemere-projekti kaasalöömine. Mais läheb üks merebioloogide rühm õpetaja Inga Metsaoru juhendamisel Rootsi Nynäshamni, kus koos teiste maade noortega võetakse veeproove, analüüsitakse neid, vahetatakse kogemusi. See koostöö on meil juba traditsiooniline. Lapsed töötavad terve aasta väga hoolega, et sellesse rühma saada.

Tegelikult peaks see olema **Tõnu Meltsase juubelijutt**, aga ta ei taha endast sugugi rääkida. 27. aprillil sai ta 60-aastaseks. 35 aastat tagasi laevandusest "komsomolilähetusega" noori õpetama suunatud mees on seda tööd senini teinud, läh-tudes põhimõttest: "Sõjaväkke ei võeta lampjalgsusega. Lamp-käesusega ei võeta meremeheks."

Reet Naber

Väljast tumepunane, seest tumevalge

Frihamneni magasiidid ehk laohooned 2 ja 3 ehitati Stockholmi vabasadamal rajamisel 1920-ndail. Need mõnekorruselised hooned on kohandatud tükk-kauba ladustamiseks; see oli valdav enne konteinerite läbimurret. Ladusid ei kasutatud enam seetõttu, et kaupa ratsionaalsemalt käsitada. Ehitused on kultuurilooliselt huvitavad. Ei saa öelda, et nad takistasid sadama arengut, seetõttu pole nende lammutamine kunagi aktuaalne olnud. Ka konstruktsioon on neil tugev. Selles sadamaosas oli seepärast vaja leida ladudele otstarbekas kasutusviis.

Ladu 2 on 8200 m² pinda neljal korrusel ühes maapealse korruselise müürikorralduse tolligaraazina.

Teisel korrusel on Tallinnaterminaal, mis avati juunis 1990. See on märkimisväärne näide, kuidas üht vana sadamaladu moodsa reisilaevaväliluse jaoks kohandada. Vana kraanatee piki kaid on ümber ehitatud laevadele toiduainete laadimiseks.

Kolmas korrus on tühi, kuid sellele võib samuti uutele ro-ro-laevadele 2. k. ai ääres 1994. a. jooksul reisijaterminaaliks ümber ehitada.

Ülemine korrus, 1250 m², ehitati kaks aastat tagasi ümber kontoriteks. Kogu korrus on praegu välja üüritud merenduseettevõtetele (seal paikneb ka "Estline" Rootsi kontor - M. V.).

3. laos on pinda 25 000 m², see on suurim vana sadamaladu. Neljakorruseline, lisaks keldrikorrus. 1995. aastal ehitati ülemine korrus ümber Stockholmi Sadama peakorteriks. Keldrikorrus ehitatakse tänava ümber garaaziks.

Sadamakontori fotod veenavad vaatajat, et uuendatud vana on igal juhul ilusam ja individuaalsem kui äsjaehitatu.

"Stockholms Hamnar. Årsbok 1993".

Vanauus on etem kui uusvana

Porokäristyst Pikkusatamas



Katajanokkal. Keskmises magasiidias on restoran "Pikkusatama".

Helsinkis on igast küljest laevadega piiratud Katajanokkal küllaga vanu, eriti pilgul silmapaistmatuid maju. Niihasti aja jooksul tumenenud tellistest kui ka krohvitud. Vähikule ei tundu need esialgu arhitektuuriliselt väärtuslikud, põgus pilk määrab vanuse - "tsaariaegsed". Lähemalt vaadates on mõni maja huvitavam kui teine, ent järele mõeldes oli huvitav hoopis tänavaäärtervikuna. Kompleks, nagu kombeks öelda. Ning vana, et mitte öelda ajalooline hõng sealjuures. On tunda, et tegu

on linnaosaga, kus merendus oli ka sada aastat tagasi suur ja oluline tegevusala.

"Tsaariaegne" tööstusmaastik on nüüdseks kaotanud tööstusliku otstarbe ja osalt ka väljanägemise. Seevastu edenenud on n.ö. sisu ja vormi vastuolu. Vanades magasiidias

paiknevad moodne kongressikeskus "Marina", reisijaterminaal, mitu restorani, kauplust, galeriid. Vanas lootsijaamas on meresõiduvälituse moodne kontor, vanad asjad vitriinides.

Moodsast

sisustusest hoolimata on mõndagi tellismaja sisenedes tunne, et tegu on millegi tõelisega. Näiteks restoran "Pikkusatama", milles Helsinki meremeestekeskuse ametnikud Rootsi ja Eesti ajakirjanikke võõrustasid, oli seest lihtsalt puhas ja kena, moodsa kassaaparaadi ja huvitava sisustusega. Menüükaart, klaasid ja salvrätikud, ka mõned sisustusdetailid ei lasknud unustada, et ollakse sadamas. Praad oli üsna maitsev ja soomelik: taldrikutäis kartuliputru kaetud sentimeetrilaiuste paberõhukeste

lihakildudega, nimeks "Porokäristyst".

Oli seegi ühes vanas magasiidias, kolmest keskmises.

Tollimaja hernesupp

Säilitamist väärivaks ei peeta üksnes "tsaariaegset". Stockholmi vanalinna kaldapealsel, Skeppsbro on keskageste majade vastas üsna harilik klaasieintega paviljon. Nii umbes viiekümneenda-kuuekümnenda stiilis, täpsemini internatsionaalselt stiilitu. See oli tollikuur ajal, kui "Viking Line" veel kuningalossi juurde sõitis, ja muutus uue reisijatehoone valmimisega tarbetuks. Ent leidis siiski otstarbe: tollimajas asub restoran "Tullhus 2".

Paljudes Stockholmi söögi-majades meenutab laevamudel või pilt, et asutakse mere linnas. Väliselt ilmetu tollimajarestoran on aga terve nisti sisustatud reisilaevadelt pärit interjööridetailidega. On Taani aurulaeva kajut kabinetiks, ümmargused illuminaatorid vaheseintes, muidugimõista rooliratas ja vaskne masinatelegraaf, lisaks sinisetriibulistes pluusides ettekandjad. Baarilett,

mille taga pakutakse "parimat napsivalikut" ("Koskenkorva" on "Virus valge" ja "Vologanayaga" ühes hinnas) on laevakäla kujuga.

Hoolimata sellest, et tegu on ilmselt Stockholmi ühe kallima maatikuga - ühekoruselise hoone sedavõrd kuningalossi lähedal -, on hinnad täiesti mõistlikud. Stockholmi keskmise lõunaroa hinnaga on päevakoog: hernesupp ning pannkoogid moosi ja vahukoorega. Võib valida ka kaks korda kallima ärilõuna ning detsembris pakuti kolm korda kallimat nn. jõululauda. Aga võib tellida ka paarisajakroonise šampanjapokaali. Koostöös vana-de laevatarvete poega (vastastikku teineteist reklaamides) korraldatakse oksjoneid. Tollihoones on kahele oksjoneelsel päeval vaatamiseks väljas sadu esemeid, maale, merekaarte ja raamatuid. Nende vahel kõnnib hulk vaatajaid, kataloogid pihus. Ning iga oksjonihuviline istub enamasti ka nende vana-de asjade vahele sööma.

Miks väljastpoolt sedavõrd ilmetu hoone keskaegsete majade vastas pole buldooseri ette jäänud, jääbki vähikule arusaamatuks.

Madli Vitismann



Tollimaja Skeppsbro, taustaks uhked reederikontorid.

Merehariduskeskuse spordipäev

peeti 11. mail Pirital. Ilm oli ilus, Kaitseväge orkester **Aivar Raigla** juhtimisel tegi mõnusat muusikat, õppelaev "Linda" oli sättinud kodusadamasse tuleku selleks päevaks. Osa-võtjaid oli 200 ringis; kes kaasa läi, see tegi hasardi ja mõnuga. Ka laevameeskond tundis võistlemise vastu huvi. Sportivaid meremehi tervitas "Top-Raadio".

Reet Naber

Tõnismaa, Ringo Liepkalns, Juri Leštšinski
2. Meremajandamise teaduskond
3. Ametikool
Krossijooks
I kursus 1. Peep Puiro
2. Margus Hulkko
3. Janno Väling
II kursus 1. Veljo Vask
2. Koit Mäe
3. Siim Märtson
III kursus
1. Oleg Tšekotin
2. Veljo Fimberg
3. Vitali Golubkov

Neiud
1. Olga Nikolajenko
2. Svetlana Kunder
3. Diana Mišina
Oppejõud 1. David Brecht
2. August Ingerma
Eesti Akadeemilise Spordi Liidu (sellesse kuuluvad kõik kõrgkoolid, rakenduslikud kõrgkoolid ja tehnikumid) amatööride võistkondade seas võitsid esikoha **rannavolles** meremajandamise teaduskonna kadetid Sulev Vikat ja Roman Ounap.
Teet Kolk

Polaarklubi jäämurdjal

Eesti Meremuuseumi **Polaarklubi**, mille liikmeteks on jää ja jääsõiduga oma kogemusi meenutavad inimesed, käis 25. aprillil külas jäämurdjal "Tarmo". Kapten **Mart Suls** ja meeskonnaliikmed võtsid huvilisi sõbralikult vastu, vastasid kõigile esitatud küsimustele, rääkisid selle talve tööst: välja mindi 4. veebruaril ja tagasi saadi 20. märtsil, 4-tunnine valmisolek oli veel aprilli lõpus.

Erlise põhjalikkusega uuriti masinaruumi, kus peamehaanik **Kunnar Nilp** ja ligi 20-meheline masinameeskond oma tööd teevad. Töö käis selgi pärastlõunal, abimasinate pead olid maha võetud ja käis kōpitsemine, et nii tasapisi uueks navigatsiooniks kõigega valmis saada.

Omaette elevust tekitas teadasaamine, et laevas on ka oma "naistepool". Kapten tundis heameelt selle üle, et tegelikult kogenematu meeskonnaga suudeti oma töö ära teha. 2-3-meetrise rüüjääst saadi läbi, paar korda jäädi kinni ka, aga kuna annab natuke "mängida" käiguga jne., sai kõik korda aetud. Tegemist on merel küllaga olnud, ka kirjutamist. 21. aprillil alustati logiraamatut nr. 2.

"Tarmo" seisab Hundipea sadamas "Ookeani" roostes "Virumaa" pardas. Nagu kaks erinevat maailma seisaks kõrvuti. Kapten Suls arvab tagasihoidlikult, et ka laeval olevatest meestest sõltub natuke laeva olukord.

Tänuks küllalised formuleerisid "Maksumaksjate Arvamuse": "On ostetud hea ja vajalik laev, meeskond on hooldamisel väga tubli olnud."
Reet Naber

Sulev keetis supi

28. aprillil pidasid oma korralise kokkutuleku, erakorraliselt mitte tavapäraistes ruumides, vaid "Suurel Tõllul", "Kalevi" Jahtklubi veteranid. Kohal oli ligi 40 inimest, kommodoor **Olev Roosma** tervitas kokkutulnuid, aprilli sünnipäevalastele lauldi sünnipäevalaulu.

Kapten **Olaf Vaarmaa** otsis kõigile kindad välja ja kutsus laeva vaatama, hiljem rääkis pikemalt laeva värvikast ajaloo. Seoses plaaniga "Suur Tõll" laulupeotule tseremoonial osalema saada tutvustas **Sulev Roosma** neid kavu, lisaks rääkis toredaid juhtumisi eelnevatelt tseremooniatelt. Näiteks 1969. a. juubelilaulupeo ajal juhtus kärsitu mees signaali ilutulestiku alustamiseks liiga vara üles laskma ning selle asemel, et rahvas patriootlikule laulule kaasa aitaks, suunati tähelepanu hoopis merele.

Oma mälestusi rääkis **Kalju Toomara**, tema kodupaik oli just seal, kus praegu on Linnahalli trepid. Ta pajatas üht-teist "Tõllu" kaptenist **Benjamin Valterist**: "Ma olin Merekoolis vabakuulajana. Üks Valteri küsimus oli: "Milliseid tulesid peab kandma üks sini-must-valge lipu all sõitev laev Punases meres mustas troopikaõõs?" Saaremaa poiss vastas: "Samasuguseid, kui "Suur Tõll" Tallinna lahel keerutades."

Kui 1930. a. oli "Suur Tõll" esimese laevana gürokompassi saanud, viidi ka Merekooli poisid seda imet vaatama. Valter hotatas: "Oi, poisid, ärge nii lähedale minge, see maksis 2 miljonit, ma ise näitan teile!"

Kuna kuidagi ei saadud mööda laeva ja sel olivate saatusest nõukogude ajal, mälestati vaikushetkega kõiki neid meremehi, kes on ausalt oma tööd teinud.

Mõnus koosolemine lõppes konstateeringuga: "Sulev keetis supi," põhjuseks Sulev Roosma kohaletoodud ahvenad, haugid, silad, tursad, millest naispere abiga suurepärase kalasupp keedeti.

Sel ajal, kui laevas juttu aeti, tehti väljas tööd. Läks sisse viimane vai, et kalplatvorm valmis teha.
Reet Naber

Tulemused Sõudmine:

1. Laevandusteaduskond: Andrei Kelder, Juri Leštšinski, Ringo Liepkalns, Oleg Pošetka, Viktor Iljin, Andrei Ivanov, Spartak Bereznoi.
2. Meremajanduse teaduskond.
3. Mehaanikateaduskond.

Viskeliini heitmine
1. Peeter Saar
2. Viktor Iljin
3. Spartak Bereznoi

Takistusriba läbimine
1. Siim Märtson
2. Aleksei Nehorošev
3. Vladimir Hitrov

Neiud: 1. Kristiina Mühlbaum
2. Tatjana Komarova
3. Marianna Tamm

Oppejõud:
1.-2. Velda Veia
1.-2. Hillar Lauri
3. Norbert Peder

Kõlevedu
1. Laevandusteaduskond: Andrei Kelder, Spartak Bereznoi, Olev



Echo—Sierra—Alfa—Golf



"Kapten Voolens" Zandvlietsluisis.

(Algus "Meremehes" nr. 2-3)

Antwerpen

Meie laeva sõidusihiks oli Antwerpen, Euroopa üks suuremaid sadamaid, andnud linnale selle tähtsuse, mis on tal olnud aastasadu ja mis kestab ilmselt veel kaua.

Mis seal kolmekümnendate aastate meremeest ootas?

"Kogu sadamarajoon teab peaaegu minutilise täpsusega, millal uus laev saabub. Ja kui lähed sadamasse mingi laeva saabumist vaatama, näed seal tihedat inimeste massi, nii mehi kui ka naisi, kes ootavad just samuti laeva

laevale ja tormavad meremeeste kallale, pakkudes neile korterit. Kuid kanalis on laevale jõudnud ronida ka naised, kes mängivad "haidega" kokku, ja ka teistsugust rahvast, võib-olla mõni sadamapiirkonnas teotsev meremeeste õpetaja või meremisjonär, soovitades meremeestele elama asuda meremeestekodudesse, ja kui juhtub kaasmaalast kohtama, siis juhatakse sellele teed misjonimajja kodumaa ajalehti lugema ja õhtuist osa võtma.

Kaldal võetakse meremehed lahtise sülega vastu. Naised haaravad käe alt kinni,

mik on sellistele nõuannetele kurt. Ja nii liiguvad mehed välja ootajate hulka, tee viib tagasi võõrastemajja, kus väikese peaparanduse järel esitatakse eelmise päeva arve. Väike see ei ole, kuid tuleb maksta. Ja tihti kooritakse mees tasahilju päris paljaks, nii et tal pääsu pole maaklerite käest, kes ta kuhugi laeva ilma sendita taskest munsterdavad. Palju paremini ei käi ka nende käsi, kes maale tulles on elama asunud korralikesse meremeestekodudesse, sest konsulaadist lahkudes seab ta kindlasti oma sammud Antwerpeni sadamarajooni kõige kuulsamale tänavale, *Skipparstreetile*, kus pea igas majas on kõrts või sellega ühendatud võõrastemaja. Seal pummeldatakse kõige meelitavamate nimedega urgastes, nagu "Kristallpalee", "Peegli-palee" jne. kuni jõutakse. Kui välja tänavale jõutakse, võib teekond lõppeda väga kergesti "väikese abiga" tänavale lihtsalt magamajäämisega.

Skipparstreeti kõrtsipidajad on pärit kõigilt maailma ääri, ei puudu sealt eestlasedki. Paljud niisugused võõrastemajapidajad on endised meremehed, kes tunnevad kõiki meremeesteelu üksikasju ja kes vähese rahatagavaraga on jäänud maale, abiellunud mõne kõrtsipidajale või tütreaga ja hakanud ise sama ametit pidama.

Sedasi siis neist kaugetest aegadest. Millal meie laeva mehed linnas käisid? Oi, ei mäleta, see pidi mitmed head aastad tagasi olema, oli tüüpistus.

Ega meil see Antwerpeni jõudmine nii kergesti ka läinud. 7. juuli õösel saime Põhjameres tormi, kreen oli kuni 20°. Kapten ja teine tüürimees püüdsid küll valida kurssi, kus laeva vähem loobiks, aga niipea kui veidigi vaikselt koht jõudsid, olid kalalaevad ees. Nemat tegid ka oma tööd, püüdsid kala.

8. juuli varahommikul silidusime 869. kai ääres. Olime Euroopa tähtsusest teises sadamas, mis asub Brüsselist 45 km kaugusel, tagamaaks 1500 km Belgia siseveeteid ja lisaks Euroopa omad. 1990. a. võeti vastu 16 764 ookeanilaeva, kaupa töödeldi 102 000 000 t. Maailma suurimaks nimetatakse "Berendrecht sluisi", mis on 500 m pikkune, 57 m lai, 17,75 m sügav. Teisi väiksemaid on ka. Sadamasse jõudmiseks peavad suuremad laevad jälgima tõuse-möönu, mille amplituud ulatub 4,5 meetrini. Suurim laev on olnud 274 726 dWt "Main Ore", suurim registreeritud süvis on olnud 14,95 m.

Meie mõistes on see sadam suur küll. Kaide pikkus on 98,7 km, kokku on 1754 kaid. (Tallinna Vanasadamas 17, ligi 3 km kaid.) Nende kaide peale mahub töötama 443 kraanat, 19 teravilja-elevaatorit, on 7 spetsiaalset konteinerterminaali, muud spetsialiseeritud terminaaliid (puistkauba, maagi, tankerite, vedelgaaside jne.). Laopalku on 1200 hektaril. 15 silda

on ro-ro laevadele. Lisaks laevaremont (mis on alla käimas) ja muud sadamategemised.

See 869. kai äärde sildumine tegi meeskonna vähe närviliseks. "Mis pagana sadam see on, kunagi sind siin ei oodata, alatasa on mingi viivitus või ei saa lootse või pole kohta." Pahameel osutus õigustatuks. Juba esimese kai ääres saime oodata, kuidagi ei saadud treppi peale. Agendid ja muud asjamehed jooksid mööda kaid edasi-tagasi, hõisati, püüti millestki aru saada, kuni lõpuks leiti tõstukiuh, kes töö ära tegi. Sama

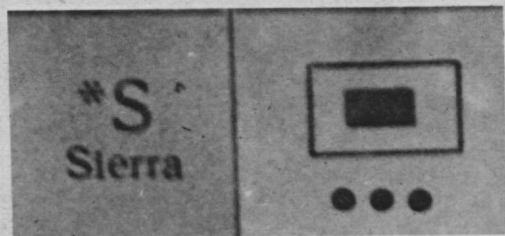
mees ja sama masin olid kogu aeg laeva kõrval seisnud.

Kui konteinerid maha saime, võttis see tunduvalt vähem aega kui trepi ülesseadmine: 15 minutit, ja oligi edasiminek lüüsi-desse. Jäime *Zandvlietsluisi*, kuhu hakkas teisigi laevu kogunema. Siis hakkas tekkima arusaam veesõidukite tohutust mitmekesisusest. Meie kõrvale sättisid enast nii "Hapag-Lloyd'i" suur konteinerlaev kui ka väike mudapraam, kus pererahvas ka oma elamise sisse sead-

kauem eemal olnud ja veel niipea sinna ei pääse.

Kai äärde saime kell pool üks. Arvestati aega, aeti juttu agentidega ning otsus oli: välja peaksime minema kell 18. Seega ei mingit aega sadamalinna ja selle ahvatlustega tutvumiseks meremeestele, muiduvaltija saadeti paariks tunniks jalust ära.

Linnasõit oli huvitav küll. Kilomeetrite kaupa aina sadam ja sadam, konteinerid paksult täis laotud, ehitustööd igal pool käimas. Vanast linnasüdamest on saanud



Esimese peatus Antwerpenis.



"Waalhaven" kai ääres.

tulekut. Asjassepühendamatu võõras arvab, et ootajad on saabuvate meremeeste omakseed, kes on rutanud sugulastele vastu. Aga ei sinna poolegi: ootajad on enamasti sadamakõrtside "õngitsejad", need kogu maailmas kõigis sadamais liiguvad jätised, kes on sinna tulnud laevamehi meelitama nende kõrtsi elama, et neid seal hiljemini koorida. Ja neil ootajail on nii kiire, et kui laev on veel kitsas kanalis, nad juba ronivad

teised kannavad pakke. Ja kui jõutakse võõrastemajja, siis pannakse seal elektriga töötav mänguriist hüürgama, nii et kogu ümbrus rõkkab, ja nii kuulevad ka ümbruse pätid, kes elavad meremeeste andidest, et pidu on teoksil. Ja nad ei eksi, silmapilk katub laud õllepudelitega.

Järgmisel päeval saab kapten konsulaadist palgaraha, millest vaid mõni üksik jätab osa kodumaale saatmiseks või panka panemiseks, ena-



Laadimisega ollakse peaaegu valmis.

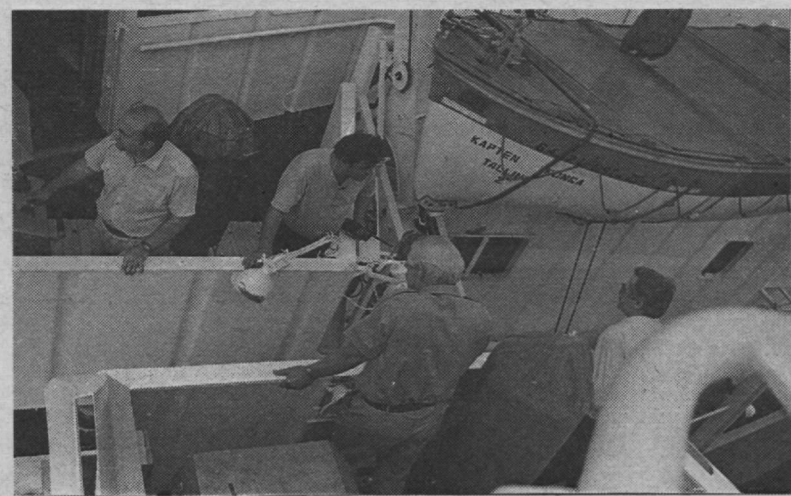
nud: lilled akendel, jalgratas kinni soritud, laste mänguasjad tekil laiali. Kõrvale oli *Berendrechtsluis*, kuhu end-tõeline hiiglane sisse sättis. Hoolsalt oldi ametis otsade andmise-võtmisega, sadamatöölise hulgas oli ka üks naisterahvas otsi vastu võtmas. Seal kalda peal oli kõigil töötamise ajal erk-oranz päästekrae kaelas, meie omi peab õhtudest päästma kiiver peas.

Lüüsi läbi, liiguti tasapisi "oma" kai äärde, see kandis numbrit 468 ja on Churchilli dokis. "Kapten Konga" oli seal juba ees, tal tuli kaiäärne koht kolleegile vabaks teha. Kui ta pärast meie parda äärde tuli, jäid kaks kapteninimelist laeva sinimustvalge lipu all kõrvu seisma.

Vahetati omavahel uudiseid, kõrvalt tulid ka "Waalhaveni" mehed, kes kodunt

peamiselt reisijatele mõeldud piirkond.

(Järgneb)
Reet Naber



Uudiseid vahetamas.



"Sally Albatrossist"



Lootuses, et taastuks endine hiilgus.

Seitse Saksa, Soome ja Hollandi laevatehast võistlevad lepingu saamise eest "Sally Albatrossi" remondiks. Selle maksumuseks arvestatakse üle 200 miljoni Soome marga, tööd peaks jätkuma 5–6 kuuks.

1980. a. ehitatud laev veeti esialgu Helsingisse Vuosaare kuivdokki, kus vaadati vigastused üle ning Kotka ja Turku tehased teevad eeltööd. Arvatakse, et kui laev tuleb Soomest ära viia, saab seda teha vaid puksitris.

Ainuüksi korpuse remondiks on vaja 200–250 tonni terast. Enamik masinaosast on kasutamiskõlblik edaspidigi; pea- ja abimasinad, pumbad, kompressorid, jahutid. Mõned elektrimootorid on kasutamiskõlbmatud. Välja tuleb vahetada kogu juhtmestik, isolatsioon, kontrollseadmed. Ka kogu sisustus tuleb vee alla jäänud ruumides välja vahetada. Seega ka ligi kolmandikus kajuteist.

"Silja Line" kavatses laeva asendada endise "Euroway" laevaga "Festival", mis oli liinil Kopenhaagen–Malmö–Lübeck. Suvekuudeks läheks see laev "Wasa Line'i" liinile Läänemerele, merematkeid saaks tegema hakata alles septembrist.

Helsingis oli laeva vastu elav huvi. Kui see oli dokki viidud, tulid inimesed spetsiaalselt selleks, et vaadata läbi võrkala, kuidas see kõik välja näeb, veetsid tunde isegi siis, kui ahtriosa alles osaliselt vees oli. Näha pukseerimise tagajärjel mahatunud värvi ja sisse muljutud ahtriga laeva oli ilmselt põnev.

Ajalehtede "Trade Winds" ja "Helsingin Sanomat" põhjal
Reet Naber
Dmitri Prantsu foto

"Eesti Veeteede Ameti Teatajas"

nr. 1–2 on seegi kord avaldatud hulk tarvilikke dokumente. Siin saab lugeda valitsuse määrust "Meresõidudiplomite ja -kutsetunnistuste kohta". Teede- ja sideministeriumilt on omaaegse transpordi- ja sideministeriumi 28. juuli 1992. a. määruse nr. 44 "Sadamateenuste tasudest Eesti sadamates" osaline muutmine".

Veeteede ametilt endalt on hulk käsk- ning ringkirju: kahel korral kohustusliku

lootimise juhendi täiendamise kohta; meresõidudiplomite, -kutsetunnistuste ja sooduslubade väljaandmise kohta; laevahäirete kava rakendamise kohta; klassifitseerimata laevade tehnilise järeleaatuse korra kohta; jäämurdetööde korraldamise, jäämurdja operatiivse juhtimise ning ohutu laevaliikluse tagamise kohta Eesti vetes; teatud sagedusel töötavate raadiopide ümberkodeerimise ning otsingu- ja päästesüsteemi riikliku andmebaasi loomise kohta rannavalvetalituse juurde ning

laevaomanikele mõeldud rahvusvaheliste laevade kokkupõrke vältimise eeskirjade rikkumisest meie lipu all sõitvate laevade poolt ja teate edastamisest laeva kontrollimise kohta välissadamast.

Veel saab sellest numbrist lugeda Rahvusvahelise Merereorganisatsiooni (IMO) teateid ja selle 18. assambleel vastu võetud resolutsioonide nimetusi.

Kaane siseküljel on võimalik tutvuda merehariduskeskuses peetavate kursustega.

Mari Vamba

"Meremehe" tellimine

Kodumaal

Neile, kes pole veel jõudnud käesolevaks aastaks "Meremeest" tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. **Hind on alates 13. numbrist 48 krooni**, mis tuleb saata aadressil:

EE0001 Tallinn, Pikk 70,
Eesti Meremeeste Liit
"Meremehe" tellimus.

Välismaale

Kui makstakse Eestis, on **aastatellimuse hind 250 krooni**.

Kui makstakse välismaal, pakub tellimisvõimaluse AS Rahvusvaheline Ajakirjanduslevi (*Subscription International Ltd.*). Sel juhul on I–III postitsooni hinnad järgmised:

3 kuud 27–29\$
6 kuud 31–35\$
12 kuud 39–46\$

Tasuda võib krediitkaartidega: Visa, Mastercard, Access, American Express. Sellisel juhul on vaja teada kaardi numbrit, kehtivusaega, kliendi aadressi ning kaardiomaniku nime ja aadressi (kui on erinevad kliendi nimest ja aadressist). Tšekk peab olema väljastatud *Subscription International* nimele USA dollarites või muus konverteeritavas valuutas.

Tellimused võib saata
faxil +372 2 527 555 või aadressil:
"Meremees" Subscriptions
Departement
Subscriptions International Ltd.
Akadeemia tee 21G
EE0026 Tallinn
ESTONIA
tel. +3725 247 832

Head lugemist!



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht
26. mail:

"ELMAR KIVISTIK" — remondis Lissabonis
"ALEKSANDER ABERG" — teel Baie Comeau'st Tripolis
"PAUL KERES" — Mormugaos
"KRISTJAN PALUSALU" — Auginishis
"GUSTAV SULE" — Beirutis
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Murmanskis
"HAAPSALU" — Kingstonis
"VILJANDI" — teel Providence'ist Milwaukeesse
"RAKVERE" — teel Muugalt Århusi
"NARVA" — teel Santo Domingost Põhja-Ameerikasse
"VALGA" — teel Kaliningradist Milwaukeesse
"ANTSLA" — Salvadoris
"KEILA" — teel Bremenist Göteborgi
"KUNDA" — Casablancas
"KADRINA" — teel Las Palmasest Sao Francisco do Suli
"PALDISKI" — teel San Pedrost Bordeaux'sse
"LOKSA" — Tallinnas
"MAHTRA" — teel Rouenist Nouadhibou'sse
"SOMPA" — teel Mangalore'ist Venetsiasse
"KEHRA" — teel San Pedrost Leixoes'sse

"AEGVIIDU" — teel Tallinnast Hamburgi
"KUIVASTU" — Madrases
"KUUSALU" — Paljassaare sadamas
"PARILA" — teel Batast Nordenhami
"RAKKE" — teel Paljassaarest Las Palmasesse
"VALKLA" — Nordenhamis
"TAMSALU" — teel Aqabast Karwari
"PIHTLA" — Soderhamnis
"ORJAKU" — Abidjanis
"NAISSAAR" — info puudub
"VAINDLO" — teel Eleusisest Salonicasse
"FRISOHAVEN" — teel Cartagenast Safisse
"MUHU" — teel Fredericiast Roueni
"ABRUKA" — Gdanskis
"VILSANDI" — Abidjanis
"KAPTEN KONGA" — Antwerpenis
"KAPTEN VOOLENS" — Vanasadamas
"MEHAANIK KRULL" — Rotterdamis
"POOTSMAN KIBUS" — teel Bremenist Euroopasse
"KESSULAI" — teel Oslost Tallinna
"VIIRELAI" — Vanasadamas

"MANILAI" — Vanasadamas
"SUURLAI" — teel Vanasadamast Århusi
"HEINLAI" — remondis Fredrikshavenis
"VIINISTU" — Bekkeri sadamas
"KOLGA" — Bekkeri sadamas
"PURTSE" — Vanasadamas
"VOOSI" — Rotterdamis
"PAKRI" — Helsingborgis
"AMBLA" — teel Vanasadamast Grangemouthi
"ANGYALFJÖLD" — teel Belfastist Euroopasse
"AEGNA" — Rotterdamis
"KABALA" — info puudub
"MOHNI" — teel New Hollandist Hamburgi
"RAPLA" — Goole'is
"RAUGI" — teel Solvesborgist Tallinna
"TORMA" — Norrköpingis
"SOODLA" — teel Alast Ceutasse
"KLOOGA" — teel Ventspilsist Københavni
"GEORG OTS" — Vanasadamas
"TRANSESTONIA" — teel Århusist Muugale
"TALLINK" — Vanasadamas

Arvutiküljendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaž: Merle Pihlakas.

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number
ilmub
juunis

Toimetuse aadress:
EE0100 Tallinn, Estonia pst. 10.
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15–17,
sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"
Tellimuse nr. 2531

Toimetaja
MADLI VITISMANN

EESTI
RAHVUSRAAMATUKOGU
AR