



Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

MEREMEES

Nr. 7 (980)

Teisipäev, 4. aprill 1995

Hind 2 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kunda sadam — 190 lk. 2
- ☛ Pariisi Memorandum lk. 3
- ☛ Polegi põlvini poris lk. 4
- ☛ Eesti Laevaregister lk. 5
- ☛ Eesti kooli juubeliaktus lk. 6
- ☛ Ahvenamaa lugusid VI lk. 7



Puidu väljaveoks ehitatud Kunda sadam sai 190-aastaseks. Lähemalt lk. 2.

EV Valitsus

Lp. peaminister, hr. A. Tarand

Ärakiri:

EV Kultuuri- ja Haridusministeerium

Ajalehed: "Eesti Sõnumid" "Eesti Ekspress"

Austatud härra peaminister!

Meie, Eesti Merehariduskeskuse (EMK) Nõukogu, õppejõud ja kadetid, oleme sunnitud pöörduma isiklikult Teie poole avaldamaks resolutsiooni protesti EMK valduses olevate õppehoonete (Endla 13, Lökke 3 ja 5) vägivaldse ja põhjendamatu äravõtmise vastu.

Eesti Merehariduskeskus, mis moodustati 01.11.1991. aastal mitme endise ametkondliku mereõppeasutuse liitmise teel, on nüüd praktiliselt välja kujunenud mitmeastmeliseks mereliseks kõrgkooliks. Kõrgkooli lahutamatuks koostisosaks on meie Ametikool, mis seoses tema põhilisega (Karu tn. 16) üleandmisega Juudi kogukonnale, on jäädud praktiliselt peavarjuta.

Vastu tulles Piirivalve Ameti palvele ning arvestades EV tollaegset välis- ja sisepoliitilist olukorda, andsime Endla 13 ja Lökke 3, 5 õppehoonete kompleksi 1991. a. lõpul ajutise rendilepingu alusel vastloodud Piirivalvekoolile tasuta kasutamiseks kuni neile uute hoonete leidmiseni.

Nüüd, kus Piirivalvekoolile ruumid leitud, on loomulik, et võtame oma hooned taas kasutusele vastavalt EMK nõukogus kinnitatud kavale.

Meie Ametikooli paigutamist Endla 13, Lökke 3 ja 5 õppekompleksi toetas ka EV Kultuuri- ja Haridusministeeriumi loodud töörühm (protokoll lisatud) ning isiklikult minister hr. P. Olesk.

Viimastel aastatel on EMK pidanud lisaks Karu tn. 16 loobuma oma endistest õppehoonetest Vana-Posti 7, Estonia pst. 10, Endla 4, Pühavaimu 8/Vene 13, Toompuiestee 3.

Seda enam jääb meile arusaamatuks, miks püütakse ikka veel, ja seda Valitsuse tasemel, pigistada niigi kiratsevat ja ruumipuudust tundvat õppeasutust, teha kõik, et muuta eesti meremehed konkurentsivõimetuteks Euroopa tööturul, naeruvääristada eesti meremehe mainet.

Olime veendunud, et Teie peaministriks oleku ajal ei ole taolised käsumajandusele omased kildkondlikud ja ebakompetentsed otsused võimalikud. Oleme kindlad, et Teid ja Valitsust on informeeritud ühepoolset ja subjektiivselt.

Meie, EMK Nõukogu istungist osa võtnud õppejõud ja kadetid, tahame lootä, et suhtute tähelepanelikult meie valmesse ning vaatate veelkord üle ennatlikult tehtud otsuse.

Vajadusel oleme nõus andma Teile täiendavat teavet.

Teie mõistvale suhtumisele lootma jäädes

Valdur Aret
EMK Nõukogu esimees, rektor

IMO komitee istungil

20.–24. veebruaril toimus Londonis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) FSI-alakomitee (*Flag State Implementation*, tegeleb rahvusvaheliste konventsioonide juurutamise ja kontrolliga) istung, millest võtsid osa 50 riigi ning 16 mitteriikliku organisatsiooni esindajad. Avakõne pidanud IMO peasekretär **William A. O'Neil** juhtis kohalolijate tähelepanu viimasel ajal toimunud rasketele õnnetustele suurte puistlastilaevadega, mis on kaasa toonud inimohvreid. Samuti leidis meenutamist "Estonia" katastroof. IMO egiidi all töötab ekspertide grupp, mis tegeleb

reisiparvlaevade ohutuse küsimustega. Sellele grupile on laekunud palju ettepanekuid ning grupil oli valmimas vaheettekanne. Põhiettekanne esitatakse IMO Mereohutuse Komiteele (MSC) mais.

Kõige elavam diskussioon toimus laevaavariide juurduse ühtse dokumentatsiooni väljatöötamise üle. Paljudel mereriikidel on oma laevaavariid juurduse juhendid välja töötatud ning erinevate riikide seadusandlust on raske viia "ühise nimetaja" alla. Sellega tegeldakse edasi seadusandluse komitees.

Teine kuumema diskussiooni esilekutsunud teema oli aruandlus IMO-le. Suu-

rem osa kohalolijast osutus olevat aruandluse vähendamise pooldajad. Arutati ka lipuriigi administratsiooni vastutust laeva tehnilise seisukorra eest. See leiab edasiarutamist järgmisel istungil. Samuti kui Riikliku Sadamajärelevalve inspektorite töö, kvalifikatsiooni ja vastutuse tõstmise küsimused. Suurema osa osavõtjate arvamus oli, et laevaomanike ning lipuriigi vastutust laevade tehnilise seisukorra eest tuleb suurendada. FSI alakomitee juhatajaks valiti tagasi kapten **Heikki Valkonen** Soomest.

Eesti Veeteede Ameti meresõiduohutuse talituse juhataja
Vello Muru

Kahe sõbraliku riigi ametkondade läbirääkimised

13.–15. märtsil pidasid Tallinnas läbirääkimisi Vene Föderatsiooni Föderaalne Piirivalveteenistus ja Eesti Vabariigi Piirivalveameti esindused. Teenistuste juhid kindralpolkovnik **Andrei Nikolajev** ning mereväekapten **Tarmo Kõuts** kirjutasid alla protokolli Vene Föderatsiooni Piirivalvevägede ja Eesti Vabariigi piirivalve esindajate tegevuse korraldamise kohta.

Pressikonverentsil lasti kõnelda rohkem külalisel. **Andrei Nikolajev** rõhutas, et "meie rahvaste ja meie teenistuste vaenlased, kurjategijad, ühinevad ning nendega on võimalik võidelda vaid koostöös sõbralike naaberriikidega. Piirivalveteenistuse edasiarendamise võimalusi nägi ta Soome lahe ümbruse riikide koostöö tihendamises, samuti selle koostöö laiendamist Põhjamaadega ning kogu Läänemere piirkonnaga.

Venemaal tegeldakse praegu ühtse koordineerimissüsteemi väljatöötamisega, et kõik asjastuhtuvat amet-

reisiparvlaevade ohutuse küsimustega. Sellele grupile on laekunud palju ettepanekuid ning grupil oli valmimas vaheettekanne. Põhiettekanne esitatakse IMO Mereohutuse Komiteele (MSC) mais. Kõige elavam diskussioon toimus laevaavariide juurduse ühtse dokumentatsiooni väljatöötamise üle. Paljudel mereriikidel on oma laevaavariid juurduse juhendid välja töötatud ning erinevate riikide seadusandlust on raske viia "ühise nimetaja" alla. Sellega tegeldakse edasi seadusandluse komitees. Teine kuumema diskussiooni esilekutsunud teema oli aruandlus IMO-le. Suu-

rem osa kohalolijast osutus olevat aruandluse vähendamise pooldajad. Arutati ka lipuriigi administratsiooni vastutust laeva tehnilise seisukorra eest. See leiab edasiarutamist järgmisel istungil. Samuti kui Riikliku Sadamajärelevalve inspektorite töö, kvalifikatsiooni ja vastutuse tõstmise küsimused. Suurema osa osavõtjate arvamus oli, et laevaomanike ning lipuriigi vastutust laevade tehnilise seisukorra eest tuleb suurendada. FSI alakomitee juhatajaks valiti tagasi kapten **Heikki Valkonen** Soomest.

Lihtsustatud piiriületamise küsimuses peeti samuti läbirääkimisi. **A. Nikolajev** väljendas arvamust, et edaspidi võiks kõne alla vastutulek teatud piirkondade elanikele (unustamata lisada, et kõne alla tuleks ilmselt Leningradi ja Pihkva oblast, aga nende läbimõõt on sama suur kui Eesti riigil tervenisti...).

Tarmo Kõutsi sõnul arutati pikemalt Narva jõe ja Peipsi järve probleeme ning kooskõlastatud tegevust neil vee-koogudel.

Reet Naber

Kunda sadam — 190

Nii vana?

17. märtsil kutsus Kunda sadam huvilisi Kunda muuseumi infopäevale. Muuseumi juhataja **Tiiu Raju** oli ette valmistanud lühitulevaate sadama ajaloost. Sellest võib lugeda, et:

- 3. märtsil 1805 saadi ametlik luba rajada Kunda mõisa maale Toolse lahe ääres Kunda jõe suudmest idasse sadam.
- 1814. aastal hakkas Kunda mõisa omanik J. W. von Schnackenburg energiliselt sadamat välja ehitama. Kõigepealt ehitati ta metsamaterjali laadimiseks silla.
- Sadamas oli kõrts "Kajakas", kus müüdi mõisa viinaköögis valmistatud viina.
- Sadama juurde tekkis asula. Laod ja kõrts asusid võimalikult sadamasilla lähedal, sadamakontor ja tollihoone ehitati aga kaugemale loodulikult kaunisse klindialusesse.
- 1823. aastal avas seal oma kaubakortori "Thomas Clayhills & Son".
- 1860. a. ehitati sadamasse hoburaudtee.
- 1870. a. asutati tsemendivabrik "Port-Kunda", kes sai sadama peakliendiks.

tekiehitise alumise akenderea. Omanik, kes ise teist aastat laevas elab, olla rootslane. Ning pidanud Eestit sedavõrd banaanivabariigiks, et esimest korda tulles olnud tal aegunud passis oma tehtud viisa. Aga nagu kinnitas Lääne-Viru piirivalvetulem **Fred Kaasik**, olnud pärast tõsist jutuajamist järgmiseks korra uus pass ja muudki dokumendid kaasas.

Et Kunda nurgataguseks kohaks ei peeta, seisab sadamas ka piirivalvelaev. "PVL-102" komandör **Ülo Kahre** kiitis oma laeva ja arvas, et tuldaks rohkemategi ülesannetega toime, kui seadus need neile paneks. Ent paistis Kundassegi, et eri ametkondade koostöö(soov) on kohapeal parem kui pealinnas.

Nii hall

Kundas on kõik hall. Ka tee ääres, mis sadamasse viib. Hallid kettad postide otsas on arvatavasti liiklusemärgid olnud. Häda lihtsameelsele, kes peaks teeli kaks sammü kõrvale astuma — hallid rohukõrred määrivad põhjalikult kogu päevaks.

Sadam paistis olevat selle hali linna ainus värviline koht. Ühtki tsemendilaeva parasjagu polnud ja hali tolmuga kaetud kopad seisid jõude. Iva tundub olevat mõttes teha sajandialguse tuletorni, mille kuppel juba viltu vajunud, meremeestele sa-



Port-Kunda sadama kaudu aastail 1821—1870 sisse ja välja veetud kaubad

Sissevedu
katusekivid
väetiskips
mitut sorti raud
tulekindlad kivid
tulekindel savi
heeringad
kondijahu
õlikook
sool (Liverpool & Cadix)
sepasüsi
kivisüsi
kivisõetõrv
vankrimääre (Belgiast)
tsement
telliskivi

Väljavedu
palgid, prussid
lauad
oder
kaer
kartul
mastimets
plangud
rukis
liiprid
piiritus



Aastapäeva tähistamist alustanud kella löi sadamakapten Aadu Nurmsalu.

● 1879. a. rajati esimene Eesti telefoniühendus Kunda mõisa, tsemendivabrikku ja sadama vahel. Põhiettekannet täiendasid Eesti Meremuuseumi teadurid **Urmas Dresen**, **Vello Mäss** ja **Jaak Sammet**. **Kaarel Orviku** selgitas, et sadam on ehitatud õiges kohas: ei ohusta kalade kudemisala jõesuudmes ega linlaste supelranda.

Nii uus

Nõukogude võim tegi Kundas lõpu niihästi sõbrakaubandusele Soomega kui ka paatidele, mis pidasid Kunda kodusadamaks. Kuigi Kunda sadam oli olnud tulus ajal, mil Tallinnast Narvani oli tervelt 7 sadamat. Mullu septembris taasavatud sadam on jõudnud vastu võtta juba üle 100 laeva. Sadamakapteni **Aadu Nurmsalu** sõnul on sealset töö vooruseks head kolleegid ning puhas vesi ja õhk.

Nii nagu Kunda sadam ehitati algul metsa väljaveoks, nii jätkatakse nüüdki. Tol reedel, mil sadamarahvale sünnipäevaõnnitlusi jagati, seisid kai ääres sinine ookeanitaguse mugavuslipuga laev nimega "Mets". Koorimata palgid, s.t. mets varjas

Muuseumi juhataja **Tiiu Raju** andis igale osavõtjale kcju kaasa põhjaliku sadama ajaloo viihiku.

loon, et nad ei peaks linna tolmu sisse minema. Sadamavärava taga on omaaegsete kivist laohoonete varemed, millest annaks samuti midagi elustavat teha.

Muidu on linn tööpäeva hommikul üsna vaikne — inimesed on tööl. Et palk on alla Eesti keskmise, seisab nii mõnigi klaasveranda, mis mujal oleks ammugi poeks või baariks tehtud, seni tühjal. Siiski on linnapea **Anne Tasuja** sõnul Kundas 19 erapoodi ja 6 baari. Neisegi, tõsi küll, ei jätku mõistlikest hindadest hoolimata külastajaid.

Sadamalt ootab linnapea esmalt seda, et ei kahjustataks keskkonda. Aga poleks paha ka rohkem tulu saada. Esialgu on tuntav vaid mure tänavate pärast, mida rasked veokid lõhuvad ja mis nii kallid parandada. Loodetavasti hakkab aga sadam ükskord linnale ka kasu tooma ja muudab sealset elu värvilisemaks.

Madli Vitismann



Osutab, hoiatab või keelab?

"Meie Kodu"

on Kunda linna ajaleht, mis puutus meie näppu Kunda sadama suurjuubeli tõttu. Väikesformaadiline õhuke tasuta leht paistab ilmutat kord kuus ja sisaldab kohalikku informatsiooni, muidu inimestele tarvilikku teavet ja küllalt palju linna ning tehase ajalugu puudutavat materjali. Tänapäeva probleeme, nagu näiteks puurkaevu- ja rannavee seisukorda või tehase 6. elektrifiltri plahvatusest tulenevat jälgitakse ka hoolega.

Et kätte sattusid umbes pooled numbrid möödunud suvest alates, siis täpselt ei tea, aga loetus oli mereasjadest vähe juttu: detsembris korraks vaid sadamast.

"Estonia" huku järel on linnavalitsus ilusa teksti edastanud. Olgu see siinkohal ära toodud, sest puudutab väga paljusid meiegi lehe lugejaid: "Südamlik kaastunne kundalastele ja kõigile, kellele "Estonia" õnnetu reis muret ja leina tõi." Veel on linnavalitsusel tark komme lehes aeg-ajalt ära trükkida lasta clanike nimed, kes vahepeal on manalatele läinud.

Midagi eriti südamlikku aga leidis juuliku lehes, ja kohe suurte trükitähtedega: "Ajalt, mil keskküttega majades ja linna saunas pole sooja vett, lubatakse linnaclanikel kasutada tehase duširuume."

Mari Vamba



Vastastikuse mõistmise protokoll Riiklikust Sadamajärelevalvest (Port State Control, PSC) on kokkulepe, mille sõlmisid Pariisis 26. jaanuaril 1982 14 Euroopa riigi: Belgia, Taani, Soome, Prantsusmaa, Saksamaa, Kreeka, Iirimaa, Hollandi, Norra, Itaalia, Portugali, Hispaania, Rootsi ja Ühendatud Kuningriigi esindajad. Selle protokollil alusel kohustusid osavõtnud riikide merendus-administratsioonid oma sadamates sisse seadma Riikliku Sadamajärelevalve süsteemi eesmärgiga takistada ebastandardsete laevade sisenemist nende sadamatesse. Pariisi memorandum jõustus 1. juulist 1982, 1991. a. liitus Poola, 1993. a. Kanada.

Samalaadne kokkulepe, ROCRAM, kirjutati alla Lõuna-Ameerika riikide, Panama ja Mehhiko vahel.

5. novembril 1992 kirjutasid Tšiili Vina del Maris laevakontrolli alase koostöö lepingule, tuntud kui "Acuerdo de Vina del Mar" alla Argentina, Brasiilia, Tšiili, Kolumbia, Ecuadori, Mehhiko, Panama, Uruguay ja Venetsueela merendusadministratsioonide esindajad.

Aasia — Vaikse ookeani piirkonna Riikliku Sadamajärelevalve korraldamiseks otsustati 1993. a. juunis Vancouveri nõupidamisel selle piirkonna kontrollitegevuse aluseks võtta samuti Pariisi memorandum pühimõtted. Lõplikult fikseeriti need pühimõtted 1993. a. Tokio nõupidamisel ning on tuntud kui "Tokyo Memorandum of Understanding on Port State Control". Sellele "Vastastikuse mõistmise protokollile" on alla kirjutanud Austraalia, Kanada, Fidži, Hongkongi, Indoneesia, Jaapani, Korea Vabariigi, Malaisia, Uus-Meremaa, Paapua Uus Guinea, Filipiinide, Vene Föderatsiooni, Singapuri, Salomoni saarte, Tai ja Vietnami esindajad. 1994. aastal peeti selle komitee koosolek Pekingis, kus ühinesid ka Hiina ja Vanuaatu.

Tokio ja Pariisi komiteed on otsustanud koostööd teha ning informatsiooni vahetada.

1993. a. peeti esimene nõupidamine Kariibi mere piirkonna maade sadamates

Pariisi Memorandum

kontrolli alustamise üle. Selles osales palju mitte-Kariibi-riike, näiteks Soome, Prantsusmaa, Inglismaa, läbiviijaks oli Norra.

Riikliku Sadamajärelevalve tegevus muutus elavamaks alates 1993. aastast, pärast "Aegean Sea" ning "Braeri" avariisid; eriti mõjutas aga parvlaeva "Jan Hewelusz" õnnetus, kus hukkusid inimesed.

Nende õnnetuste järel lootis avalikkus ilmselt Riiklikust Sadamajärelevalvest teatavat asendajat lipuriikide vastutusele meresõidu ohutuse tagamisel ning nende vastutuse suurendamist vastavate ettekirjutuste abil. "Lloyd's Listis" on käimas diskussioon selle üle, kas ametivõimude esindajad alati õiglaselt tegutsevad.

Üks Riikliku Sadamajärelevalve pühimõtteid on olnud see, et laevu, mida on eelmise kuue kuu jooksul kontrollitud ning millel pole mingeid puudusi leitud, korduvalt ei kontrollita. Selle printsiibi rakendamine peaks juba eelnevalt vältima "lipuriigi järgi diskrimineerimist", kuid ses osas ei ole alati järjekindlad olnud. Mereohutuse Komitee (Maritime Safety Committee) 1994. a. istungil lepitati kokku pühimõtte: kui on kindlalt teada ("clear ground") laeva ebastandardsus, tuleb igal juhul kontrollida, aga inspektor peab kaptenile põhjuse ära seletama.

(Huvi koostöö vastu Riikliku Sadamajärelevalvega on üles näidanud Rahvusvaheline Transporditöötajate Föderatsioon (ITF), mis viib läbi kampaaniat mugavuslipumaade vastu.)

Euroopa Komisjonis Riikliku Sadamajärelevalve küsimusi arutades on võetud seisukoht, et esmajoones peaksid oma tegevust efektiivsemaks muutama just nimelt lipuriigid. Nende "minnalaskmine" ongi põhjutanud PSC karmistamist.

Laevaomanikud on rahvusvahelistel seminaridel avaldanud protesti selle vastu, et tihti peale tullakse laeva sadamas kontrollima kohe pärast seda, kui laev on välja tulnud rasketest me-

reoludest, saanud vigastusi tormis.

Ka on PSC inspektoreid kasutatud omamoodi poliitilise võitluse tööriistana, püüdes näiteks avaldada survet teatavatele maadele või sundida aktide abil teatavais sadamais puuduoleva varustuse muretsemiseks valuutat kulutama. (Muidugi ei keela keegi seda varustust odavamatest paikadest ostmast, et enne väljaminekut kõik korras oleks!) Mõningaid probleeme nähakse USA Rannavalve (Coast Guard) tegevuses. Nimelt on nad teatanud oma otsusest teatavate maade ebastandardset laevu juba enne sadamatesse laskmist merel poide juures kontrollima hakata. Operatoorid pelgavad sel puhul suure ajakao tekkimist, sest juba on kogetud viivitusi sadamas reisijate pealetulekul või kauba laadimisel, kui sadamajärelevalve kontrollbrigad oma ülevaatus teeb. Tõsise ettevõtmise puhul, kui laeval puudusi leitakse, võib see kesta mitu tundi. **Rahvusvahelise Klassifikatsioonühingute Assotsiatsiooni (IACS)** sekretariaat on otsustanud informeerida asjast huvitatud organisatsioone, sealhulgas ka merekindlustusega tegelevaid, ning Pariisi Memorandumis sekretariaati nendest laevadest, mille klassi on muudetud. Seega nende laevaomanike laevu, mis IACS-i nimekirjades figureerivad, kontrollib Riiklik Sadamajärelevalve tõenäoliselt rangemalt kui laevu, mis on tunnustatud klassiühingute järelevalve all.

Pariisi Memorandumis informatsioonikeskus on Prantsusmaal Saint-Malos. SIRENAC-E (Systeme d'Information Relatif aux Navires Controles) andmepank on liigipäraselt kõigile liikmesriikidele, see võimaldab erinevate riikide sadamajärelevalve tööd efektiivsemalt teha ning samal ajal vältida asjatult laevameeskondade ärritamist ülemääraste kontrollimistega. Sellesse andmepanka laekuvad otse kõik kontrollitulemused 7 päeva jooksul.

Laevade kontrollimise aluseks on hulk **konventsioonid**: "Rahvusvaheline laadunimärgi (Load Lines) konventsioon 1966" koos parandustega, "Rahvusvaheline ohutusest merel (SOLAS) 1974" koos paranduste ja protokollidega, "Rahvusvaheline konventsioon mere-reostuse vältimiseks laevadelt (MARPOL) 1973/78", "Rahvusvaheline meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste konventsioon (STWC) 78", "Konventsioon rahvusvahelistest eeskirjadest laevade kokkupõrkamise vältimise kohta merel (COLREG) 1972", "Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) konventsioon 147", ka "Rahvusvaheline ohtlike kaupade mereveo eeskiri (IMDG-Code)". Laevadele, mis ei kuulu konventsiooni alla, kohaldatakse konventsiooni nõudeid nii palju kui see on praktiliselt võimalik.

1993. aastal kontrolliti 11 252 laeva. (1994. a. tunduvalt rohkem.) Kõigil kontrollitud laevadel avastati kõige rohkem puudujääke päästevahendite osas (24,3%). Enim olid korras ära päästevarved ja -paadid. Teisel kohal olid tuletõrjevahendite puudujäägid (16,77%). Kõigist navigatsioonivahendite puudustest moodustavad suurima osa merekaartide ning publikatsioonide omad, tihti ei ole need korrigeeritud. Kõige rohkem on puudusi leitud ning seetõttu kinni peetud segalastilaevu (41,36%) ja puistlastilaevu (27,75). Kõige vähem avastati vigu reisisilaevadel (1,19%) ja veeremilaevadel (4,54%). 93%-l kõigist kontrollitud laevadest avastati puudujääke päästevahendite osas.

1993. aastal peeti kinni (arestiti) kõige rohkem Kõrgse ning Panama lipu all sõitvaid laevu. 1993. aastal kontrolliti 86 Eesti laeva, 7 peeti kinni. Kontrolli efektiivsuse ning kvaliteedi tõstmise huvides on otsustatud Pariisi memorandumile lisada klausel nõudmiste kohta, mis esitatakse kontrolli teostavate inspektorite praktili-

sele tööle. Kopenhaageni seminaril (peeti 14. septembril) otsustati võitlust alataseemliste laevade (sub-standard ships) kasutamise vastu karmistada, erilist tähelepanu aga hakata pöörama reisilaevadele.

1993. a. IMO kokkuvõtetes on kirjas meie laevad, millel on puudusi avastatud: 18. oktoobril 1993 Rotterdams kuivlastilaev "Tahkuna", 26. oktoobril 1993 Rotterdams kuivlastilaev "Silvia", 17. novembril 1993 Dunquerque'is "Rapla".

11. novembril 1993 peeti Las Palmases kinni ro-ro laev "Sõprus", millel olid Eesti paberite koopiad, kuigi laev on müüdnud ja meilt arvelt maas. Miks uued omanikud Eesti lipu all seal oma asju ajasid, ei oska praegu öelda.

1994. aastal kontrollitud on andmed Eesti Merelaevanduse kohta. Kontrollitud on 27. jaanuaril Raumas m/1 "Frisohaven",

31. jaanuaril Bordeaux's m/1 "Orjaku",

17. veebruaril Helsingis m/1 "Donata", ja

2. märtsil Santanderis m/1 "Parila" mõnede puudustega,

19. mail Huelvas m/1 "Kadrina",

25. mail Gdanskis m/1 "Abruka" (sama laeva oli 1992. a. Inglismaal kontrollitud).

7. juunil 1994 peeti Rotterdams üheks päevaks kinni segalastilaev "Pootsman Kibus", millel leiti puudusi päästevarustuse osas, aga kirja pandi näiteks ka see, et kustutitel puuduvad instruksiooni sildid.

20. detsembril Valko sadamas "Kadrinal", 10. augustil Ritham-dock'is (Ingl.) "Aegnal" ning 28. augustil Rotterdams "Purtstel" leiti vigu, 30. augustil Kotkas kontrollitud "Kloogal", 19. septembril Ceutas "Kuusalul", 21. detsembril Sundsvallis "Pakril" ning 27. detsembril Tampas (USA) "Aleksander Abergil" vigu kirja ei pandud. Väiksemate laevaomanike laevadel on olnud tõsisemaid sekeldusi, siiani on Antwerpenis 9. jaanuaril arestitud AS Centrali "Arvu".

Eesti Veeteede Ameti juures on samuti käivitatud sadamajärelevalve teenistus, kuid praegu Pariisi memorandumiga ühinemist ette näha ei ole. Mõõdunud aastal kontrolliti laevu üle 600 korra, kuid täismõõdulise kontrolli sisseseadmiseks jääb esialgu puudu inspektoritest ning kogemustest. Pariisi memorandumiga ühinenud riikidel on kohustus kontrollida riigi sadamais 25% kõigist välislaevadest.

Reet Naber

Kommentaar

Muuga sadamakapten REIN RAUDSALU:

Sadamajärelevalve-kokkuleppe üks tagamõte on selles, et hästi arenenud riigid ja nende laevaomanikud kulutavad palju vahendeid selleks, et muuta oma laevad ohutumaks. Nad on enamasti ka ühinenud vastavate rahvusvaheliste konventsioonidega.

Mitmetel põhjustel on küllalt laevaomanikke, kes neid konventsioone misikski ei pea ning meresõiduohutusele vajalikku tähelepanu ei pööra. Tegelikult ei ole võimalikki sundida riike selle või teise konventsiooniga ühinema.

Riiklik Sadamajärelevalve on üks võimalus sundida lipuriike mereohutuse nõudeid täitma.

Meie nii kiiresti edasi liikuda ei suuda

Nii nentis USA Rannavalveülema asetäitja viitseadmiral Arthur Eugenie Henn pärast tutvumist piirivalve- ja veeteede ametiga.

Kõrgse ametnik kaaskonnaga oli Tallinnas, et kohapeal tutvuda meie tegelikkusega rannavalves, piirivalves ning meresõidu ohutuses. Olles tihedas koostöös nii kolme Balti riigi merendusadministratsioonide kui ka piirivalvega, leiti vajalik olevat kohapeale tulla ning otsestest kontaktides selle töö tegijatega aktuaalseid probleeme arutada. "Veendumaks, et kui me kasvõi IMO-s millestki räägime, siis me mõtleme üht ja sama," selgitati.

USA Rannavalve teeb koostööd ka Malmö Maailma Mereülikooliga (World Maritime University), saates sinna oma lektoreid ning makstes üliõpilastele seal õppimiseks stipendiumi. Arvati, et ka seal võib siin nähtut ära kasutada.

Eesti-visiit oli üks osa kolme Balti riiki plaanitud. Eriti tunnustati seda tööd, mis on tehtud Eesti merekaartide valmistamisel ning tuletorni- ja hüdrograafiateenistuse väljaarendamisel. Õnneks oli

Lasnamäel veeteede ameti tuletorni- ja hüdrograafiateenistuse korras ruumide

kõrval veel alles "näitliku õpevahendina" mõni ruum eelmisest, sotsialismiajast.

Selle peale muutuste tempo üle imestust avaldatigi.

Reet Naber



Viitseadmiral Henn kingiks saanud Eesti merekaartidega, vasakul on USA sõjaväeata-see Eestis commander Fox.

Polegi põlvini poris

minu teada ammu selgeks saanud ja lõpetatud.

"Viimsi" on meil korda tehtud; plender, mis erinevaid kütuseid segab, peale pandud. Laev on "Tallinna Sadama" oma. Sadam ei taha ju enam ise laevu pidada.

Meil on siin häda tollilaoga, mida tahame teha: öeldakse, et kui on tolliladu, siis ei tohi firmal mingeid teisi tegevusalasid olla, ka pilsivee vastuvõttu mitte. Meil on tehnoloogiline protsess: laadime kaupa maha, ja tahes-tahmata tilgub vaguni ümber masuuti. Meil on vist Põhjamaade ainus oma-laadne fiiberklaasist seade, millega mahatilkuv masuudi üles korjame ja mis hiljem pilsivee puhastusjaama läheb. Seade on väga hea ja ilus, ning saime selle väga äkki: Ameerikast saime joonised, kutsusime mehe siia, ja kolme kuu pärast oli valmis.

Möödunud aastal ütlesite, et kui töömehel on korralikud riided seljas ja puhtad säärivad jalas, siis mõjutab see lõpptulemusena töökultuuri ja keskkonnakaitset. Kas tulemusi on märgata?

On ikka. Inimesed on kõvasti muutunud. Meie meeste töökultuur on, ma ütlesin, paljudest ees. Inimeste eneseteadvus tõuseb. Suvel ehitati meil raudteed, ja võõrad kasutasid duširuumi. Omad mehed olid väga pahased, et võõrad määrivad ja rikuvad kõik ära. Tualettpaberihoidjad seisavad meil ilusasti omal kohal, paberirullidest rääkimata.

Me hojame võimalikult vähe mehi tööil, ainult oma põhitegevuse jaoks. Kõige muu, ajutise, tarbeks palkame vastavad firmad. Raudtee, ekspe-

deerimine, terminaali igapäevane korrashoid — kõike seda tellime vastavalt firmadelt.

Teie õu polegi lõrtsise ilmaga väga porine?

Algul oli küll, aga nüüd, näete, saab käia juba nahktallaga kingades. Paplid juurime välja, asemele istutame nulud ning asfaldipaneke lõpetame ära. Maa-aluste töödega oleme valmis, nüüd jätkame maa peal.

Meil on olnud mitmeid nõupidamisi keskkonnaministeeriumis, kuidas vältida keskkonnakahjustusi. Ettevalmistamisel on otsuse projekt, kuidas kontrollida pilsivee äraandmist Tallinna sadamas — seni puudub kindel kord ja kontroll. Meie saime mullu pilsivee vastuvõttu miljon krooni kahjumit.

Oleme selleks laevad rentinud, aga meie viga on, et teeme seda ööpäev läbi — kuskil mujal nii ei tehta. Ka hinna peame hoidma madala. Mujal kujundatakse hind nii, et see kataks kulutused. Keegi ei ole uurinud, kuidas seda tehakse näiteks Soomes, Saksamaal või Lätis—Leedus, praegu uurime ise naabermaade töökorraldust. Vastupidi meil arvatakse jääb pilsivett maailmas järjest vähemaks. Ja vastuvõtt võiks olla kaheksast viieni, mitte kolmes vahetuses — nii saaksime kasvõi laevadelegi vähem kulutada.

Moekas söökla, üks riietus-, kuivatus-, duši- ja saunaruum omadele, teine võõrastele töölisele, kus saavad kuivatuskapis ja turbid tuuldumas, on magnetkaardiga lukkude taga. Olmehoone näeb välja üsna põhjamaine, puhtuse hoidmiseks on välisukse kõrval sussikapp. Täiesti tavaline, võlks öelda, ainult et... mitte siin. Ja mitte mustatööfirmas. Ent nagu Toomas Tuul juba varem on rõhutanud, on kena, et mitte öelda luksuslik ümbrus avaldanud oma mõju ka sellesse ümbrusesse suhtumisele. Seetõttu püsib kõik paigal ja püüdumistööda puhas.

Ühest vagunist nõrgub masuut ise välja, teisest imeb pump, aga fiiberklaasist vannid raudteerõbaste vahel, vannide vahel olevatest restidest torustikku voolav mahatilkunud masuut, mis sealt puhastusse läheb — see jätab muljet.

Teil pole ainus Lääne tehnoloogiaga töötav ettevõtte? Neid on ka Muugale ehitatud.

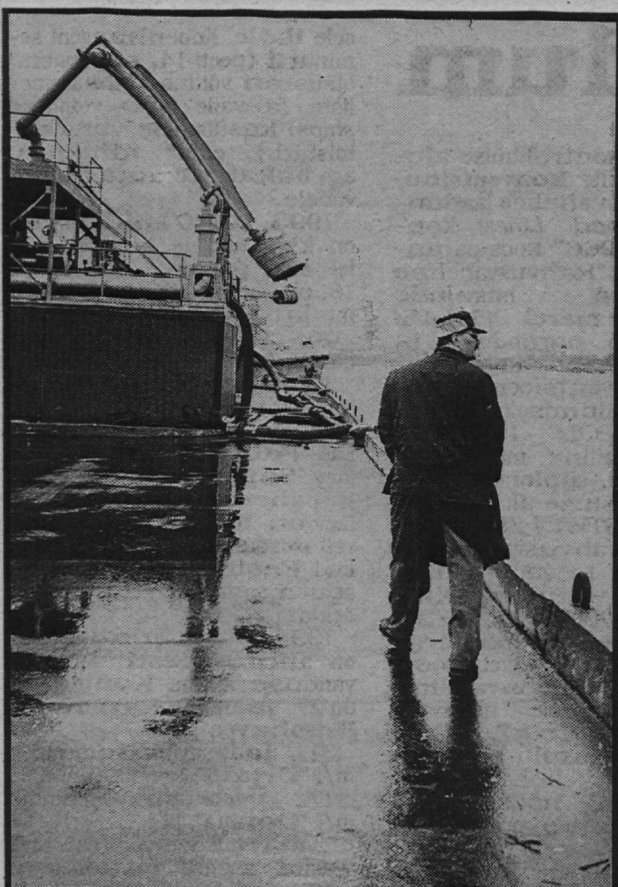
Siin on raskem, tühjal väljal on lihtsam alustada. Kui meie alustasime, siis oli siin nii must, et tahti baas kinni panna. Üks põhjus, miks nii ei tehtud, oli see, et muidu poleks territooriumi korda saanudki. Me oleme vähemalt suutnud õigustada seda usaldust, et meile anti proovida ja lubati jätkata.

Kainurgas seisab pilsivee vastuvõtulaev "Keri".

Kord pääses üks vagun lahti ja veeres siit peaaegu merre, vastu üht tankerit. Õnneks sai tanker ainult kriimu. Aga meie saime nõudega, et peab olema ohutustsoon, endale selle kajupi, kuhu saame oma laeva panna.

Niisiis, Ameerika tehnoloogiaga raudteerõbaste all, Taani tehnoloogiaga masuudi väljapumpamisel vagunist, läänepoolse hoitakuga töökultuuris, alates kontorit ja lõpetades pesuruumidega (või vastupidi), lisaks ülirange kontrolli värvavas, on "Scantrans" saavutanud, et isegi lõrtsise ilmaga ei ole hirmu end nende juures ära määrada. Tabalukus võrevärvava taga naabruses on valvas silmgi olemas, kuni Hundipeale ümber paiknenud veeteede amet veel merereostuse vastu huvi tunneb.

Mari Vamba,
Madli Vitisman



AS-i Scantrans peadirektor Toomas Tuul, kas Venemaa-poolne kütuseblokaad on leevemas või kas see teid üldse puudutas?

Ametlikult vist pole veel kraanid lahti, aga kuuldavasti Ufaast ja kusagilt veel on kaupa tulnud. Aga meie töötame peamiselt Turkmeenia masuudiga ja ilmselt jääme selle peale. Meil pole mõtet ümber orienteeruda, sest see on madala väävlisisaldusega masuut, alla 0,4%. Võtta veel mujalt, ja iga paari päeva järel mahuteid ning torustikku puhtaks teha, et kauba kvaliteeti mitte rikkuda, sel pole mõtet.

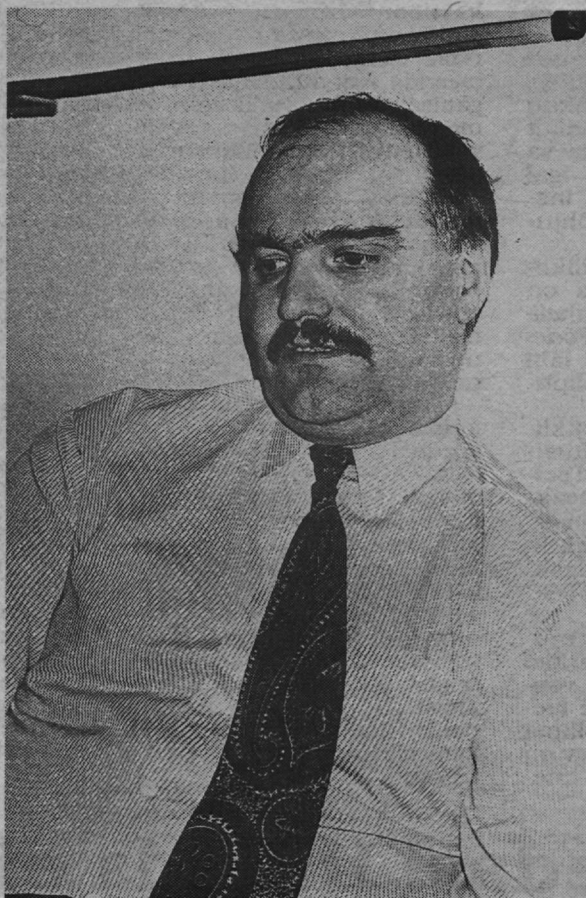
Mõni firma müüs seda ka siseturul, ikka kümneid tuhandeid tonne, ja siseturu hind läks selle tõttu väga kõrgeks — oli tunduvalt kõrgem kui Rotterdamis. See madalama väävlisisaldusega masuut läheb peamiselt Soome ja Rootsi, kus on väga ranged keskkonnakaitse normid. Enamjaolt veavadki nende laevad. "Volga-Tanker" omad ikka ka, aga suhteliselt harva. Kõige suuremad laevad, mida sisse võtta saame, on 5000-sed. Väikese laevaga on kaugemale kasulikum viia, muidu on prahtimise kulud väga kõrged.

Meie müüme kolme teenust, ja rohkem ei midagi: võtame kauba siin maha, hojame laos ja pumpame laeva. Näiteks kütuse kvaliteedi kontroll on juba kaubavaldaja rida. Maailmas on kolm suurt laborit: Gale-Bret, SGS ja Saybolt. Kahel viimasel on Eestis filiaalid. Näiteks Pak-Terminalis on nii, et mahutid renditakse firmale välja, ja see on juba firma asi, mida ta sees hoiab, kuidas möödab jne. Meie mahuteid välja ei rendi. Mahutipark on meil väike ja oleme huvitatud suurest käibest. Kui üks kaup viiakse mahutist välja, teeme mahuti puhtaks ja paneme teise sisse. Masuut on üldiselt ühte tüüpi, ehkki tuleb erinevatel firmadelt. Väga hea kvaliteediga Turkmeenia masuudi eelis on selle tootmistehnoloogia lihtsus: seda toodetakse atmosfäärilise destillatsiooni teel. Igal pool Läänes võib sellest omakorda toota täiendavaid naftaprodukte — bensiini, diiselkütust jne. Põhiliselt ongi see masuut tooraineks naftatehastele. Hind on sel alla 0,4% väävlisisaldusega masuudil küll kallim, aga saastekoormuse maksu võetakse sellelt Põhjamaades vähem, nii et kokkuvõttes on see neile ikkagi kasulikum. Ka kasutatakse seda reisilaevade punkerdamiseks.

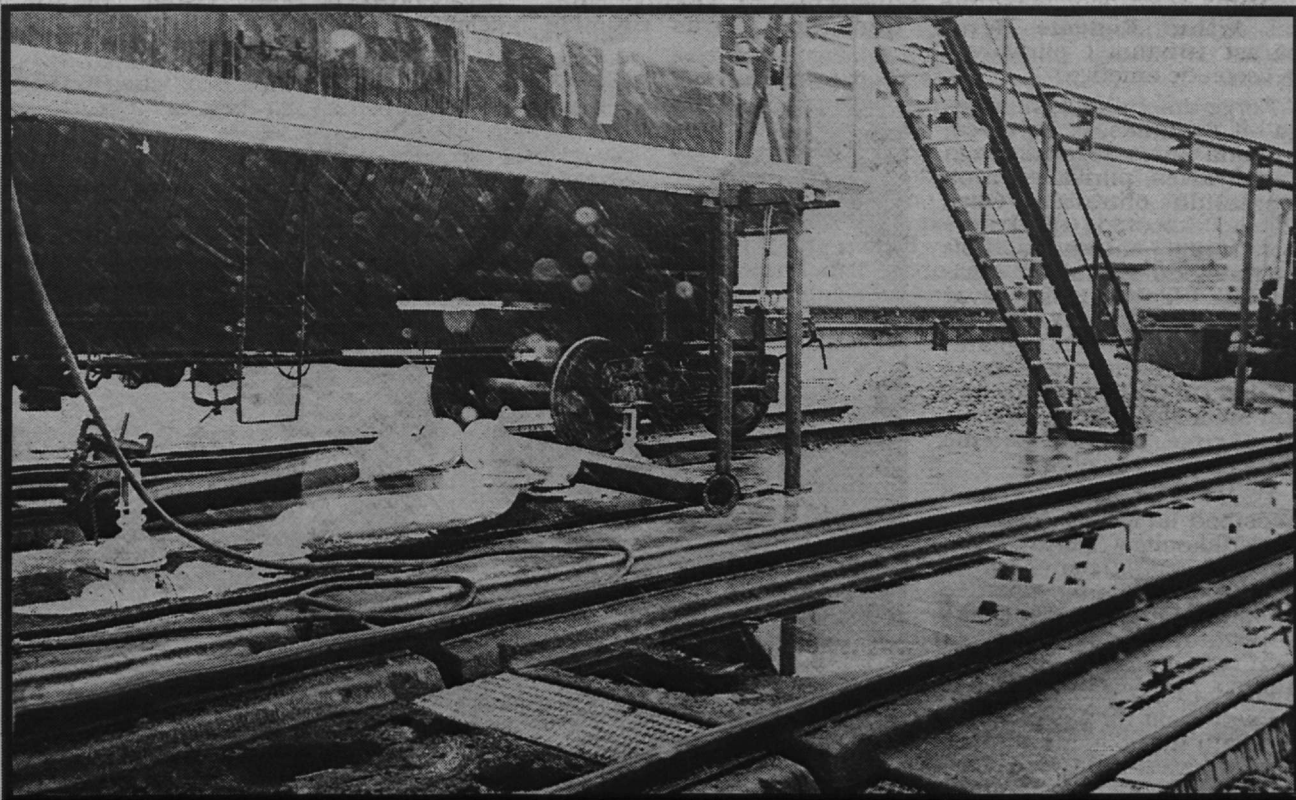
Meie lepingud on küll ostjatega, s.t. Läänes. Idameestega meil lepinguid ei ole, Turkmeenias me ei käi. Sealt tuuakse kaup kohale rongiga või üle Kaspia. Eks see kõik ole muidugi üks omaette ooper.

Ainuke viga, et kogu õlibisnis käib dollarites, ja kurss on praegu kahe viimase aasta madalaim — 11,2 krooni ja 1,4 Saksa marga suhtes. Saame kogu aeg pügada, sest lepingud oleme teinud dollarites — iga dollari pealt 1,4 krooni mööda pükse, kui aastataguse kursiga võrrelda. Kuukäive on meil normaalselt 50 000 t, mis teeb pool miljonit dollarit. Kõik, kes Eesti kauba ekspordiga tegelevad — aga meie kaup on nimetatud kolm teenust — kaotavad kõvasti. Sakslastel endil on sama probleem. Õlibisnise tegelejad arutavad juba, kas mitte Saksa marga peale üle minna.

Venemaalt läbiveo tollidega ega ka kütuseaktsiisiga me kokku ei puutu. Esimene on meie klientide rida, ja teist Eestit läbival transiidil ei ole. Aktsiisiga puutuvad kokku siseturul tegelejad. Meil on renditud punkerdamislaev "Viimsi" — müüme selle laeva teenuseid. Aga laeva punkerdamine on võrdne ekspordiga, praktiliselt kõik sõidavad ju väljas, mingi sadamasisene tegevus välja arvatud, ja seetõttu ei maksta ka seal aktsiisimaksu. See, et algul ikkagi püüti seda punkerdamisel võtta, on



Toomas Tuul



Rõbaste vahel ja kõrval on vannid, restid ja äravoolutorud — ka lõrtsise ilmaga ei voola midagi laiali.

Seikleivad siin ja seikleivad seal

Soomlastel on ka oma mere-seiklejad. Praeguseks on üks neist jõudnud otsaga Eestisse. Lehtma sadamasse tuli 4. märtsil Soome lipu all reisilaev "Orion", mis Lloyd'si registris oli kirjas St. Vincent ja Grenadini lipu all. 1943. a. ehitatud laev bruto-tonnaažiga 934 on omanike poolt plaanitud suvel Loviisa ja Loksas vahel lõbusõite tege-ma. Merematke tegemisel on laeval kogemusi piisavalt. 1988—1992 liiguti Hamina ja Viiburi vahel, siis tekkisid "arusaamatused" meeskonnale palgamaksmisega ning sadamatasude maksimisega ning Hamina linnavalitsus tegi otsuse laev konfiskeerida. Kouvola hoviolkeus (madalama astme kohus) otsus oli, et tollane omanik, *Orion-Risteilyt OY* peab maksma viiele filipiinlasest meremehele saamata jäänud palgad, puhkusetasud ja soodustused kokku 25 000 marka. Samuti tuli maksta merekohtukulud, Meremeeste Unioonile reisikulud, seega

kokku 79 000 marka. Palgaküsimusi arutati kohtukorras seitse korda, kohtuotsust tuli oodata 7 kuud. Samal ajal oli laev ise pagunud peale konfiskeerimisotsuse väljakuulutamist Hamina sadamasse ning seilas seal Küprose ja Liibanoni sadamates. Kuni ta Maltal uuesti kinni peeti. Kahe Küprose laevaomaniku vastu, kes olid omaniku äripartnerid, oli tõstetud süüdistused ja laev peeti kinni tagatisena nendelt ca 700 000—margase võla tagasisaamiseks. Sellele lisaks olid probleemid meremeeste ametiühinguga, sest liibanonlasest purseril oli saamata 30 000 dollarit palga. La Valetta kohtus hakatakse seda arutama aprillis.

Laev ise on hoopiski Lehtmas ning omaniku, *Jaana Ahokas OY* esindaja Kari Eriksson (eelmine omanik, Jaana Ahokase vend) on pidanud läbirääkimisi *Dagoturiga* laevaliikluse avamiseks Loviisa ja Loksas sadama vahel.

Soomes on kuulda olnud, et tahetakse tulla Eesti lipu alla (kuigi ega see ka niisama ei käi, et muudkui tul-lakse). Siitulekut kergendab see, et konfiskeerimisotsus on muudetud ning Loviisa linnavalitsuse esindajad arvasid, et laeva tulek nende linna sadamasse on teretulnud ning nad on valmis omalt poolt investeerima kuni 150 000 marka laevale elektrisüsteemi paigaldamiseks ning tolliterminaali siirdamiseks sadamast Sahanemisse, kust laevaliiklus Loksale peaks käima hakka-ma. Hamina seevastu suhtutakse selle laeva opereerijatesse ja omanikesse suure umbusuga, sest kuigi firmanimedid on vahetatud, on tegijad enamasti samad isikud. *Orion-Risteilyt OY* peaks enne maksma Hamina vanad võlad (neid on ligi 100 000 marka) ära, kui mingist koostööst juttu võiks tulla.

Reet Naber

Mõtleks enne

Hiljaaegu viskas enda üle nalja üks Eesti diplomaat, öeldes, et tavaliselt ta ütleb, mis mõtleb, aga kahjuks mõtleb alles pärast, mis ta siis ütles. Diplomaadist on seda raske uskuda.

Mõelda enne väljaütlemist oleks vaja teistelgi kui diplomaatidel. Oleme õigustatult

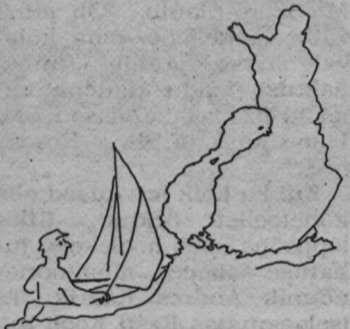
pahased rootslaste ja soomlaste, nüüd ka sakslaste peale, kes tulid meie meremehi pressis halvustama. Nagu poleks nood täisväärtuslikud. Olgu, turumajandus ja kõva konkurents. Seda valusam on kindlasti lugeda kolleegide halvustavaid sõnavõtte meie oma meremeeste suust.

Pole mingit tahtmist hakata heletama vanal teemal, kes ikka on kõige kangem meremees, veel vähem hindama nende kutseoskusi. Tahaks ainult, et oleks rohkem lugupidamist üksteise vastu.

Väljendan ka mitmete meeste arvamust, nemad aga ei kipu eriti seda kirja panema.

Reet Naber

Paadiga Soome



Merenkulkhallitus
1994

Paadiga Soome

1994. aastal anti eesti keeles välja *Soome Mootorpaadiliidu* ja *Soome Purjesportliidu* ning *Meresõiduameti* koostöös, valminud praktiline nõuannete kogu paadituristidele. Sellesse on koondatud enamik hädavajalikust teabest sellele, kes Soome vetes seilata kavatses.

Alustuseks tuuakse ära üldandmed Soome, ta maa ja rahvastiku, ilmastiku, ranniku, järvede, valuuta, mitme asutuse lahtiolekuaegade jm. kohta.

Alalõigus "Ametivõimude korraldused" on toodud nõuded maaletoetusele, dokumentide, tollitariifide, liiklusjärelvalve, suletud piirkondade, looduskaitselaevade, lipu kasutamise, kalapüügi ja jahipidamise, roolijoohe, keskkonnakaitse kohta.

Navigatsiooni-alaosa hõlmab navigatsioonivahendeid, kaarte, raadionavigatsiooni, enimkasutatavaid laevasõiduteid, purjetamist Soome territoriaalvetes.

Sadamate osas antakse teavet külalissadamate, looduslike sadamate, "igameheõiguse" kohta.

On ka juhiseid paadi hooldamiseks, raadiojaamade ja telefonide kasutamiseks, ilmateadete ja muude teadete saamise kohta, päästeteenistusest merel, millega tegeleb ja mida juhib konkreetse piirkonna rannavalvestaabis asetsev merepäästkeskus.

Lisaks rida tarvlikke aadresse ning lisakirjanduse loetelu ja mitmed kaart-skemid.

Reet Naber

Milliseid teenuseid pakub Rootsi riiklikult finantseeritav Meremeeste Teenindus?

HKF — Kaubalaevanduse Kultuuri- ja Vabaajanõukogu on teenindusorganisatsioon, mille eesmärgiks on aidata meremeeste vaba aeg muuta sisukaks ja huvitavaks.

- Merel olijatele pakutakse:
- filmilaenu Rootsi lipu all sõitvatele ning rootslastest laevapereliikmetega laevadele,
- võimalust filme kataloogi järgi osta,
- iga nädal saadetakse 6-tunnine Rootsi televisiooniprogramme kokkuvõtte igale tellijale, Rootsi laevadele tasuta,
- Göteborgi raadio kaudu läheb iga päev eestrisse nn. "Sax-programmet",
- laevaraamatukogu-teenindust; igal aastal ostetakse juurde 7000—8000 uut raamatut, mis laeval vahetatakse. "Emaraamatukogu" on Göteborgis Rosenhilli keskuses,
- laenuatakse või saab tellida ajalehti-ajakirju,
- laenuatakse välja keeltekursuste materjale,
- ajalehti on võimalik saada üle maailma 60 paigas alates Alexandriast ja lõpetades Yokohama, Zeebrügge ja Århusiga,
- allahindlust Rootsi meremeestele Rootsi meremeeste hotellides,
- võimalust osa võtta spordivõistlustest järgmistel aladel: lauatenis, jalgpall, korvpall, kergejõustik (seal mängitakse välja nt. Prints Bertili Pokaal), võrkpall, meremilijooks, ujumine.

Reet Naber

Veavabandus

Ajalehetegijail on alati kiire, aga halb on, kui lugejadki lehes kiirustamise märke näevad. Ent tegijail juhtub vahel vigu, ja kuigi me sageli osutame teiste vigadele, juhtub neid meie endilgi.

Eelmises numbris olnud Nathan Tõnnissoni intervjuus ongi juhtunud. Väärnimõistmisest nimelt, mida oleme seni enamasti suutnud vältida. Kohal, kus korrespondent intervjuueeritava juttu kirja pannes kahtles, oleks tulnudki kahtlane koht üle küsida, aga oli kiire...

Jääb üle vabandada ja teatada, et USA rannavalve ei taotle teiste riikide subsideeritavate laevaliikluseks, vaid püüab hoopis vältida teiste riikide riiklikult subsideeritavate laevade sattumist USA vetesse. Ning "Oil Pollution Act", lühendatult OPA.

Toimetaja



Eesti Laevaregister

Veeteede ameti Eesti Laevaregistri büroo on kokku pannud "Eesti Laevaregistri 1995".

Meeldetuletuseks olgu märgitud, et laevade registrit anti välja kuni 1940. aastani, siis see katkes.

Valitsuse 29. novembri 1991. aasta määrusega moodustati Eesti laevaregister ning selle pidajaks määrati veeteede amet.

Uuesti anti "Eesti Laevaregister" välja 1. jaanuari 1994. aasta seisuga moodunud aasta alguses. Tänavu on siis tegu teise Eesti Laevaregistri aastaraamatuga.

Eelmise trüki väljaandmisest möödunud aastaga on toimunud mitmeid muutusi. Lisaks laevade registreerimisest või registrist kustutamisest tingituile on palju muudatusi seoses laevade ümbermootimisega kooskõlas "Rahvusvahelise laevade mootimise konventsiooniga" 1969. aastast. Seetõttu on muutunud laevade kogu- ja puhasmahutavus. Kõhuma hakkas see konventsioon 18. juulil 1982, olemasolevatele laevadele anti aega 12 aastat, s.o. 18. juulini 1994. Seega peaksid praeguseks

Reet Naber

Üks habemega lugu

Toimetuse sahtlis on ammuilma lehekülj Saaremaa ajalehest "Meie Maa". Mullu 29. detsembril ilmunud Ants Tasa ja Ilona Säase reportaaž "Sõrves päästeti jõululaupäeval 149 kurdi ja afgaani" annab küllalt üksikasjaliku ülevaate tol päeval toimunud. Seda on käsitletud suuremaki ajalehed. Oleme võinud lugeda, kuidas vaprad piirivalvurid koos majaka-vahtidega päästetöid korraldasid.

Kuid selles loos ilmneb üks ärevusttekitav vaatenurk. Päästetud vastu võtnud perenaine Epp Petrov on öelnud: "Piirivalve ei olekski võorast laevast teada saanud, kui vett tilkuv mees poleks meie uksest sisse astunud. Laev oli aga madalikul juba eelmisest õhtust saadik."

Seda, et hädasignaale pole Eesti rannikul reageeritud, sest neid pole ära tuntud, on varemgi juhtunud. Tundub, et merendusasutuste töötajaid ja rannikuelanikke peaks teavitama, et koolipõlve seiklusrasematist mees SOS-i kasutatakse üksnes morsetähestiku abil suheldes. Tänapäeval on aga teised vahendid ja teised signaalid.

Järelemõtlemiseks kõlblikud on ka tuletornivahtide ülemuse tähelepanekul Sõrves juhtunu kohta:

"On hämmastav, et ei märgatud eelmise päeva õhtul madalikul jooksnud laeva, kuigi seal lasti rakette, ja kui märgatigi, siis ei mindud sellest teatama.

Kui Sõrve tuletorni töötajad ei oleks oma traktoriga põgenikke 24. detsembril päästnud, siis oleksid nad veel üheks ööks laevale jäänud. Tõenäoliselt oleksid paljud lapsed siis surnuks külmunud.

Hämmastas mõnede maakonna juhtivtöötajate ebasõbralik suhtumine põgenikesse. Neid ei tahetud võtta kui merehädalisi.

Kui laev oleks mingil põhjusel madalikul lahti pääsenud või kui seal oleks puhkenud tulekahju, siis oleks väga palju hukkunud.

Saaremaa piirkonnas puudub igasugune arvestatav päästetehnika."

Niisiis, uppuja päästmine on ikka veel eelkõige uppuja enda asi. Ei ole juhtunud lugema, et ükski merepäästega tegelev ametkond selles asjas midagi halvasti teinud oleks. Ei tea, kas Lätiga merepääste üle läbi rääkides meenus kellelgi, kust see ohtlik laev oma teekonda alustas?

Madli Vitimann

KOTIMAA

Hylky löytyi lähes samán tien

Estonia vajosi kyljel merenpohjan savirii

Pool aastat pärast "Estonia" hukku sai läbi vaadatud vast kõige lähemalt päästetöödega seotud olnud paikkonna, Turu ajalehed.

29. septembri "Turun Sanomate" esiküljel ei reeda millegagi, et midagi erilist on juhtunud. Ale-d, Hinta-karnevaalet ja muu reklaam täidab esilehe täiesti. Alles teisel lehel nenditakse, et merel

Kui eesti põgenikud 1944. a. sõjasügisel Rootsi saabusid, siis arvas enamik neist, et paguluses elamine on vaid ajutine. Optimistid arvasid, et ehk mõneks kuuks jäädakse Rootsi, pessimistid arvestasid aastaga. Aga lastel oli igal juhul vaja koolis käia, ja nii alustas 15. märtsil 1945. aastal tegevust Eesti Algkool Stockholmis kogenud pedagoogi Herman Rajamaa juhatusel. Sel ajal poleks küll keegi osanud ennustada, et kool ükskord tähistab oma 50 aasta tegevuse juubelit.

Aga nüüd on see toimunud. 17. märtsi keskpäeval kogunes koolipere pidulikule juubeliaktusele Börsisaalis. Saal kuulub Rootsi Akadeemiale, kes ainult eriliste sündmuste puhul on nõus seda välja üürima. Siin võib ära märkida, et selles saalis teatab Akadeemia igal sügisel avalikkusele ja pressile esindajatele, kellele antakse

juhtus võimatu. Ja siis jätkub lehekülgede kaupa kolme riigi, Rootsi, Soome ja Eesti, pooles vardas, leinavate lippude all juhtunu kohta koguda õnnestunud materjali avaldamine. On värvipilte, skeeme, intervjuusid erinevate inimestega kaptenitest pääsnuteni. Toimetuse avaldanud laeva skeemi, päästetöodes osalenud Soome, Rootsi ja Taani laevade, lennukite ning helikopterite joonised.

Juba selles lehes on avaldatud otsus kõigi reisilaeva-

de lisakontrollimise kohta ning reisijate nimekirjade vajalikkusest.

Meenutatakse eelmisi raskeid parvlaevaõnnetusi ning Utö piirkonnas juhtunuid.

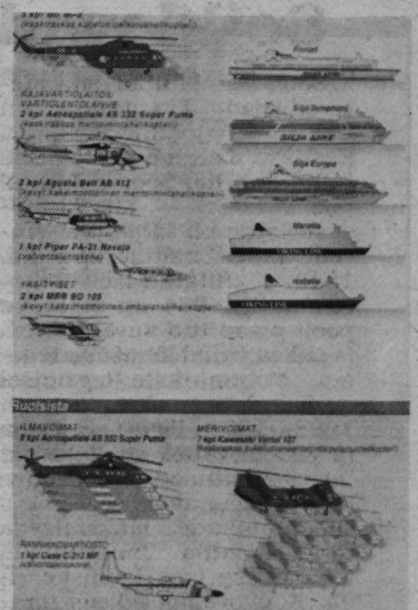
Soome Laevajuhtkonna Liidu esindaja Sven-Erik Nylund avaldab arvamust, et endise Nõukogude Liidu merekoolitus on olnud rahvusvahelisel tasemel ja Eesti lipu on seni peetud igati korralikuks lipuks.

Ka järgmiste päevade lehed keskendusid õnnetusele,

Eesti olukorda oli vahendanud Juhan Paadam.

"Komentaja on aina yksin", nendib Saaristomere Merivartiosto komandör Raimo Tiilikainen... "Raha pärast need parvlaevad sõidavad iga ilmaga. Sõidugraafikust peab kinni pidama. Aeg on raha...". "Nüüd tean, et võin välja kannatada ükskõik mida," ütleb mees 2. oktoobril. (Täna naseks on ta valitud Soome parlamenti.)

Reet Naber



Juubeliaktus Stockholmis

selle aasta Nobeli kirjandusauhind. Saal on ülimalt esinduslik, valged seinad kaunistatud kullaga, laes ripuvad suured säravad kroonlühtrid.

Sinna pidulikku saali kogunesid kooli praegused ja endised õpilased ja õpetajad, lastevanemad ja vanavanemad, kooli sõbrad ja toetajad. Paljud õpilased kandsid eesti rahvariideid, samuti ka kõik naisõpetajad. Aukülaste hulgas istusid Eesti suursaadik Margus Laidre ja Eesti Vabariigi haridusminister Peeter Olesk, oli näha ka Rootsi koolitegelasi ja poliitikuid.

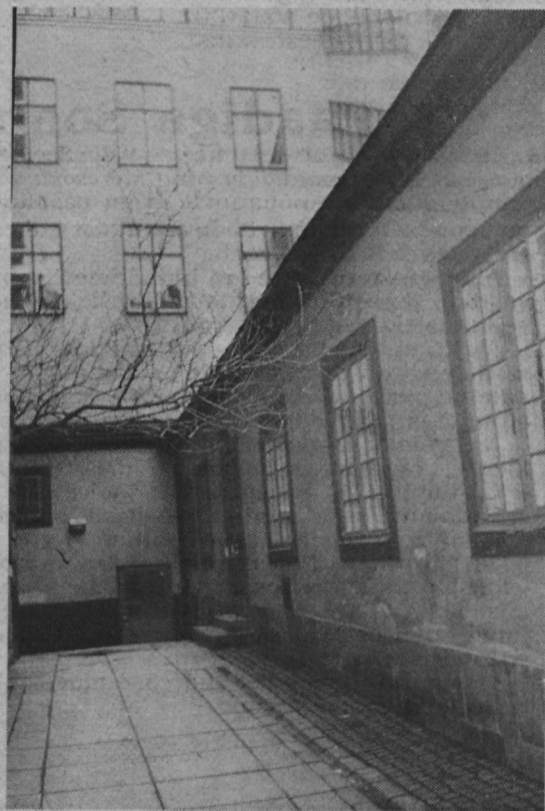
Kooli direktor Jaan Seim ütles oma avasõnas, et Stockholmis Eesti Koolis on siiani oma alghariduse saanud üle 1600 õpilase. Prae-

gu tegutseb koolis 9 klassi ja ka 6-aastaste koolieelikute rühm. Õpilasi on koolis praegu 135. Osa õpilasi on Eestis sündinud, nende vanemad on mõneks ajaks Stockholmisse tööle tulnud. Õppetöö toimub nii eesti kui rootsi keeles, ja kool annab oma õpilastele nii eesti kui rootsi alghariduse.

Haridusminister Olesk tõi koolile tervitusi president Lennart Merilt ja peaminister Andres Tarandilt. Olesk ütles, et kui oleksid jõulud, siis ta võiks esineda jõuluvana, kuna ta tõi kingituseks koolile kaasa terve kotitäie raamatuid.

Aktuse kavavas võisime

kuulda paljude kooliõpilaste muusikalisi ja sõnalisi võimeid. Kava juhatas sisse 7. klassi õpilane Taavi Seim, kelle trompetisoolo kõlas nagu ava-fanfaar. Õpilaskoor, üle 50 lauljaga, esines eesti-, rootsi- ja ingliskeelse lauludega. Viktor Kallas, 8. klassi õpilane, esitas kindlakäelise viulisoolo. Gina Gustavsson, 5. klassi õpilane, esitas omaloodud luuletuse, ja omakirjutatud kõnekooriga, mis illustreeris kooli igapäevast tegevust mitme-



Vähestel lastel on Stockholmis nii romantiline koolitee ja koolimaja.



Ärevus suursündmuse eel: Eesti koolikoor esineb adventiteenistusel Stockholmis Toomkirikus.

suguste röömude ja ka tulikate nähtustega, esines rühm õpilasi. Hästituntud flöödikunstnik Liis Jaanivald, kooli endine õpilane, esitas H. Elleri flöödipala. Endine õpetaja Arne Broberg, kelle teenistusaeg Eesti Kooli juures oli 40 aastat, tervitas kooli värsivormis kõnega. Kava üheks kõrgpunktiks oli «Kaera-Jaan», mida esitasid õpilastest koosnev laulurühm, rahvatantsijad ja orkester.

Järgnevalt võis kavalehelt lugeda, et laulusoologa esineb üks kooli õpetajatest, Anne-Mari Asker-Badersten. Publiku üllatuseks tormas aga välisuksest sisse kleenuke karjapoiss, sonimüts peas, kulunud jope seljas ja kintspüksid jalas, ja ütles, et tema tahab ka koolis käia. Karjapoiss esitas humoristliku monoloogi, mille jooksul publik hakkas aimama, et on siiski tegemist Anne-Mari Askeriga, kellel on ju ka näitleja väljaõpe. Nii oligi, ja «karjapoiss» esitas siis M. Saare laulu «Oh mina väike mehekene» oma kõlaval metsosopranil. Juubeliaktuse teadustajatena toimusid 9. klassi õpilased Eha Laine Kask ja Silver Rosenfeldt.

Kui ka kõik tervitused olid kõnetoolist öeldud, ütles lõppsõna kooli hoolekogu juhatusesimees, maakonnakooliõpetaja Andres Käarik. Ta iseloomustas Eesti Kooli kui eesti küla keskpunkti ja soovis koolile jõudu ja edu tulevasteks aastateks. Juubeliaktus oli meeltilendav ja südantsoojendav elamus kõigile, kes sellest osa võtsid, ja kinnitas Eesti Kooli funktsiooni ühe sidepidajana Kodu- ja Välis-Eesti vahel.

Milvi Seim



Suurel vahetunnil õpetajatettoa ühes...



...ja teises nurgas.

Ahvenamaa lugusid

Peatu ja vaata!

Seda soovitakse vist kõigis Ahvenamaa külates. Sandviki külalissadamas Kõkaril oli endastmõista saare skeem jala- ja jalgrattamatkajatele sobivate marsruutidega. Karlsby külalissadama lähedal poes aga pakiti ostud kilekotti, mille ühel küljel saare kaart. Kui kott pärast ära siluda, võis sellelt leida nii kauplused ja panga, postkontori, arstiabi, sadamad, hotellid-kämpingud, omavalitsuse asupaiga, kiriku kui ka Holmströmi ja Hellströmi taksode telefoninumbrid. Nagu taksosid, nii oli kõike muudki peale kiriku, postkontori ja kommunikaantselei vähemalt kaks — et oleks valikuvõimalus. Ja konkurents.

Kilekoti teisel küljel oli Kõkarit tutvustav asjalik tekst viies (!) keeles. Esmasilgul märkamatu otstarve on vist see, et nii teaberikast kilekotti ei visata saarel pöösasse, vaid viiakse koju kaasa.

Veidi suuremas Degerby sadamas Föglöl kaarti pole vaja: kõik vajalikud asutused paiknevad teeristil paaris ümberkaudses majas. Ent kui huviline mööda teed edasi jalutab, näeb ta siiski ühteist, millega püütakse tähelepanu ärafiada. Uhes aias on tee äärde välja pandud väike, aga kiire veesõiduk, millele nimegi ei oska anda. Hindki küljes — ehk soovib keegi osta. Meestel tekib igatahes esmavaatlusel hasart, mis hinda nähes kaob.

Paar maja edasi juhib võorastemajale tähelepanu selle ette paljale kaljule püstitatud

kõrge jaanipuu. Juulipäikeses küll kulvanud, peab see vist teadustama, et pidu oli vägev. Toimib efektiivsemalt kui ükski silt.

Sadakond meetrit edasi on kohalik suurem vaatamisväärsus — keisrikivi. Kivisse on raiutud nimed Konstantin Nikolajevitš, 1. VII 1838 ja väiksemalt Konstantin Konstantinovitš, 27. VII 1865. Eks sellenimelised vürstid ole siis saart märgitud kuupäevadel külastanud. Kivi juures on tahvel fotoga, kuidas 1917. aastal saarele saabunud bolševikud on kirja üle plätserdanud.

Ent Degerby on nii tsiviilseeritud koht, et seal on ka muuseumid. Neid on sadamas ravis tervelt kolm: vanades puust sadamaladudes on tolli- ja kalandusmuuseum, kolmandaks vana päästejaam.

Rikkaks keegi muuseumiga saada ei taha: tolli- ja päästeaadikuuri pääseb maksuta, kalandusmuuseumi valvav koolipoiss küsib sissepääsuks 5 marka. Sinna on ka ohtrasti vanavara kokku toodud. Aga mitte üksnes väljapaneku vorm, vaid ka sisu on nostalgiline: viimane Föglö saare kalur Nisse, kes end kalapüügiga elatas, suri 1982. aastal. Kalapüügi kadumiseni viis kalahinna langus. 1840-ndail sai 1 tunni silgu eest 2 tunni rukist (ikal-dusaastail oli suhe 1:1) ehk 1 tunni silgu eest võis saada kas

20 kg võid või
5 paari kingi või
2-aastase sea.

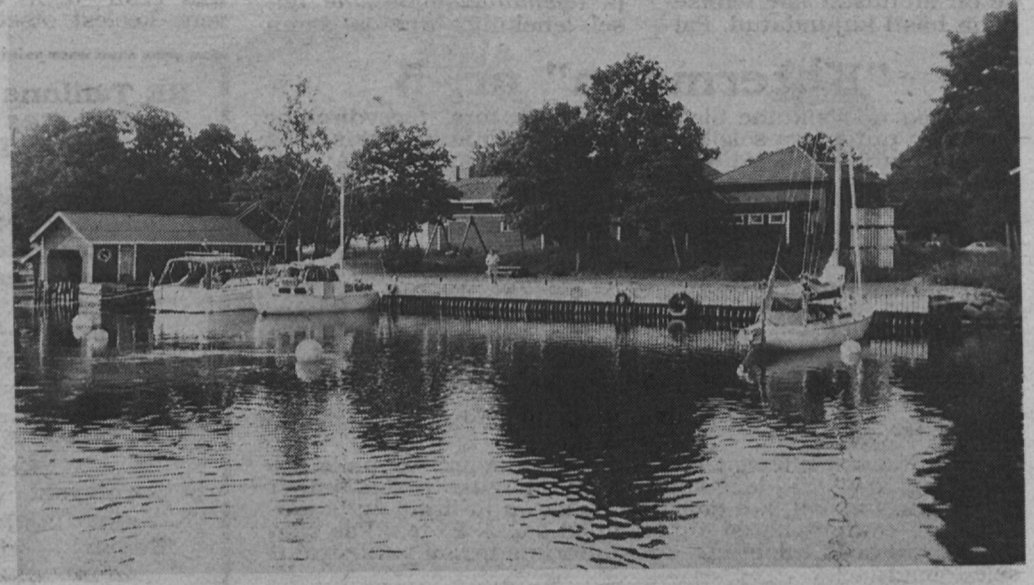
Tänapäeval maksab tünn silku 280 marka ja rukist 250 marka, nõudlust aga peaaegu pole. Siiski on tore, et enne selle majandusharu kokkuvarisemist saarel on vähemalt ajalugu kokku korjatud, et ilmarahvale näidata.

Madli Vittsmann

Degerby keisrikivi sundis peatuma vanapaari. Parkisid auto teeserva, lugesid hoolega kirja kivil ja tahvill, tegid pilti ja sõitsid jälle edasi.

Kalapaatide asemel seisavad lõbusõidupaadid, vanadest sadamaladudest on tehtud aga muuseumid.

Degerby kalandusmuuseumi on enne selle majandusharu lõppu Föglöl ohtrasti vanavara kokku kantud.



Mis sest, et juba juuli lõpp. Jaanipuuta ei paneks võoras võorastemaja tähelegi.



Puhas vesi paistab hästi läbi ja kalapüügihasart näkatab kõiki. Kahva hoiab kapten Tiit.

Meremehed usuvad kõrgemat võimu

usule ju väga raskel ajal, sõitsin noore meheena Murmanskist, kus töötasin, Saaremaale, et Kihelkonna kirikus end laulutada lasta. Sel ajal oli see suur risk ja oleks võinud ka viimastest mereviisast ilma jätta.

Ma sõitsin kümme aastat Põhja-Atlandil, kus iseäranis talvel on väga rasked sõidutingimused. Neli kuud pead järjest olema looduse meelevalla all ja varjuda pole kusagile, ka kalda peitu mitte — ümberringi on ookean. Jal ei astu kogu selle aja jooksul maale.

Kord andsime kalalaadungi baaslaevale ära ja saime varustuse. Baaslaev asus Fääri saarte piirkonnas territooriumet väljas. Ilm oli ilus, tuult mõni pall, ent vana ummiklane. Kuna vendrid polnud baaslaeval küllalt hästi paigutatud, sai meie laev paar parajat lööki baaslaeva vastu. See oli baaslaeva juures peaaegu igakordne asi. Kontrollisime laeva üle, leidsime paar mõlgikest ja olime rahul.

Et mehaanikul oli vaja masinas väikest remonti teha, läksime Fugle fjordi, mis oli nagu katel, ümberringi kaljudega kaitstud. Töö tehti

ära, ja järgmise päeva pärastlõunal hiivasime ankrut, et sõita püügirajooni. Mõni miil tuli sõita fjordis, mõlemas poordis järsud kaljud. Ilm fundus vaikseks. Siis aga jõudsime fjordi suudmesse, ja vasemal pardal kaljud lõppesid. Paremal aga kaljud jätkusid; nende lõpul paistis majakas. Nüüd märkasime, et vasakust poordist oli 6—7-palline tuul ja laine hakkas juba tekile käima. Kurss läks üsna parema kalda lähedalt. Karta polnud midagi — sügavused olid otse kaljudeni suured.

Akki masinad seiskusid ja laev läks pimedaks. Laev jäi külge lainet mere meelevalla. Oli paras tuul ja lainetus vasakust poordist, paremas poordis aga mustad kõrged kaljud käega katsuda. Oli selgelt näha, kuidas lained vastu kaljusid purunevad ja valged pritsmed kõrgele lendavad. Minutite küsimus, kuni laeva sinna triivib.

Ankrut kasutada ei saanud — kuni kaljudeni oli väga sügav. Hakkas videvik; kaljud tundusid eriti suured, mustad ja õudsed. Laev aga triivis kaljudele üha lähemale. Meeskond oli häireolukorras, kõik ettevalmistused

käisid, aga ega palju lootat olnud. Mehaanikud olid muidugi kõik masinas, aga polnud selge, mis lahti.

Niisugustel minutitel on hea, kui usud ja sul on, kelle poole pöörduda, et tuge leida. Tunned end palju kindlamalt ja oled otsustusvõimelisem. Ehkki ma ei arva, et kui oleksime kõik ainult palvetanud, oleks see meid päästnud.

Kui kaljudeni oli jäänud käega katsuda ja lainemurd juba kõrvu lukustas, said mehaanikud masina käima. Olime päästetud.

Sõitsime fjordi tagasi ja hakkasime asja uurima. Tuul välja, et baaslaeva löögi tagajärjel oli vaterveisid falspoordi tuge natuke kergitanud ja just kütetanki kohale piskikesed augukesed tekitanud. Niikaua, kui vesi tekile ei käinud, oli kõik korras, kui aga laine tekil hakkas käima, jooksis vesi kütetanki ja oli gi häda käes. Tegime tsemendikasti ja töötasime üle kuu aja, reisi lõpuni.

Meelde tuleb ka veel ühe tuttava kapteni jutustatud lugu.

Nad olid Norra meres võrkudega heeringapüügil. Hommikul võrke välja võtma

hakates oli juba paras tuul ja see tugevnes kogu aeg. Kui oli jäänud veel viisteist võrku sajust välja võtta, oli laev korraks natuke külge lainet pööranud. Uks suur laine oleks seda otsekui oodanud: see sööstis tekile ja viis kaasa neli meest ning hulga võrgupoisid ja muud kraami, mis tekil oli. Need olid täispuhutud poid, nõorist punutud võrgud ümber. Algul olid kõik ühes puntras, ja et laev varjas suuremat lainetust, siis said kõik veesolijad poldest kinni haarata. Kuid varsti olid nad kõik laiali ja oli tarvis nad üles korjata. Ohtlik oli laevale käiku anda: oleks võinud vees ujuvad võrgud ja trossid vinti ajada. Tuul oli 8—9 palli, laine kõrgus 7—8 meetrit. Vesi oli küllalt külm ja mehed raskes tööriides.

Umber poole tunni jooksul õnnestus kõik mehed välja õngitseda. Kõik olid elus. Kapten ütles, et see oli tõesti ime. Me peame uskuma, et kõrgema võimu abil võib ka imesid juhtuda. Saaksin veelgi jutustada piirlokordadest, kus tuli kõrgema võimu poole üles vaadata, ja asi lahened õnnelikult.

Kaugsoidukapten
Heidur Heinlaid

Üht teatmeteost tehes võiks teisest järele vaadata

AS-i Bi-Info välja antud kataloog "Eesti merealane äritegevus" hõlmab eelmise aasta 1. aprilli seisuga ligi seitsekümmet nii või teisiti merendusse puutuvat ettevõtet. Siin on laeva- ja agendifirmasid, sadamaid, laevaremontijaid, puksiiri-, inspeksiiooni- ja muud teenindust pakkuvaid ettevõtteid. Ühe kohta on viiel real vaid tegevusalad ja kontaktivõtmise andmed, teine reklaamib end värviliselt terve leheküljel — kel kuidas jõudu ja tahtmist. Näiteks väga hea ülevaate saab "Tallinna Sadama" alla kuuluvate sadamate andmete põhjal nende töövõimalustest.

40-leheküljeline raamatu ke on mõnusalt libe lehitse- ja hästi kujundatud. Pal-

ju kasutatakse värvipilte ja firmamärke. Tabelikujuline sisukord annab otsijale võimaluse lähtuda kas firma nimest või vajaminevast tegevusalast. Muide, eesti keeles mõtlema inimese jaoks leidub seal imeliste nimedega firmasid: *BalPada*, *Grid-emerek...* Igasugustest pool- ja täisinglis- ning venekeelsetest muldugi rääkimata. Kohe süda läheb soojaks, kui märkad *Kihnu Liini* või *Eesti Puksiiri Kompaniid* (tösi, ise kirjutaks vist kaks viimast sõna kokku). Eessõnas teenuste klassifikaatoriks nimetatud tabeli horisontaalselt kulgev, tegevusalasid loetlev rida on kohati veel hämmastavam: *tallymanteenindamine* ühel ja *telemanteenindamine* teisel leheküljel ühe ja sama

asja kohta on nii ootamatu, et *maaklerteenused*, *puiste-lastid* ja *surveierteenused* ei pälvigi enam eriti tähelepanu.

Ka reklaami- ja infotekstides leidub üht, teist ning kolmandat. Keegi tegeleb *tally- ja surveierteenindamisega*, keegi töötab *tanker ja kuitlastitalustega*, keegi teostab *sildumisoperatsioone /.../ klientide tellimuse alusel*, keegi omab *ühise laevavarustusettevõtte /.../ Riias ja eesti-vene ühissetevõtte /.../ katusekivide tootmise alal*. Ühel firmal on *Viltse-President*, teise põhitegevus on *tonnaži prahtimine veoste transportimiseks meretranspordiga*, kolmas viib läbi *ökoloogilise seisukorra parandamise töid ning teostab puhastusseadmete ehitust ja rekonstrueerimist tehnikat viimase sõna järgi*. Miks küll üks eesti-taani aktsiaselts vene keelest otsetõlget har-

rastab, võiks viimase puhul küsida?

Sellest ei maksa vist rääkida, et hiljuti veel Aleksejeviki kutsutu on nüüd *Alexsejev*, Belousov kirjutatakse tingimata ühe s-iga ja š on lausa loomulikult sh.

Vigast ja ka lihtsalt nahtset keelekasutust leidub kataloogis nõnda palju, et normaalse sõnastuse peale satumine võib lausa heldima panna. Näiteks firma DES ei tegelegi *stividoroperatsioonidega*, nagu sisukorras lubatakse, vaid *stividoriteenuste* pakkumisega.

Aga eks see ole kõik üks inetu norimine, ei muud. Kas kataloogi on vaja? On. Kas annab informatsiooni? Annab ikka. Ehkki vahel paneb mõtlema, mida üks või teine asi tähendab. Aga mõtlemine olevat ju kasulik... Kui reklaami tellijad vigaselt kirjutavad, peaksid reklaami toot-

jad mõistma nende vead ära parandada.

Oh *MerLe*, *MerLe*, kus sa oled?!

Mari Vamba

Eesti merealane äritegevus



"Kotermann" nr. 5

Tallinki märtsikuine ajaleht algab "Eminre" tegevusdirektor Ülo Kollo rahustava selgitusega firma pooldumise asjus. Üks osa jääb nüüdsest vaid Soome liini valdajaks, ja seega vajab ka mõnevõrra vähem inimesi. Osa töötajaid läheb lihtsalt "Hansa Tee" koosseisu. Hr. Kollo rõhutab, et Travemünde liin võib ehk katkeda, kuid sellegipoolest ellu jääda.

Turundusosakonna juhataja Hannes Saarsoo räägib, mida tähendab neile kevad, ja nimelt: leida võimalusi ja variante eestlastest reisijate arvu suurendamiseks.

Laevatöö direktori asetäitja Peeter Kangro tutvustab põhjalikult aprillist Helsinki-liinile naasvate tüburite olevikku ja tulevikku. Linnahalli sadama peainsener Sulev Roosmaa rõhutab, et tema sadam on hooajaks igati valmis, ja kõneleb koguni ühest unelmast.

Tootetuvustuste rubriigis on kõne all Praha—Viin—Saltz-

burgi ja Norra reis. Anonüümsed lehetegijad (seekord pole ka impressumis ühtegi nime) arutlevad lehe koostamise võimalike viiside ümber ja paluvad lugejail, kes enamjaolt kõik on ju firma enda töötajad, nii oma arvamusi kui kaastöid saata. Ei tea, kas saadavad, kui seda tuleb teha peakontori aadressil ja abstraktselt toimetusele?

Mari Vamba

RE Tallinna Sadam sadamates seisid 3. aprillil:

Muuga sadamas
"Volgo-Balt 230" (Vene lipuga) — laadib metsamaterjali
"Partner" (Vene) — laadib karbamiidi
"Akadeemik Arbeli" (Vene) — laadib paberit
"Atlasovosala" (Läti) — lossib liha
"Kegums" (Läti) — laadib metsamaterjali

Kesklinna sadamas
"Sormovski 3052" (Vene) — laadib alumiiniumi
"Evmar" (Küprose) — laadib ammooniumfosfaati

Kes meil käivad

Liinilaevad "Heinlaid" (Eesti)
"Bore Song" (Soome)
"Amirov" (Aserbaidžaan)

Reisilaevad liiguvad vastavalt graafikule

Kopli sadamas
"Espa" (Soome) — laadib sütt
"Ružne" (Läti) — laadib tselluloosi
"Aegna" (Eesti) — laadib vineeri
"Mets" (San Vincent) — laadib metsamaterjali

Paldiski sadamas
"Volgo-Balt 175" (Vene) — laadib vanarauda

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 3. aprillil:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Baton Rouge'ist Anconasse
"ALEKSANDER ABERG" — Prince Rupertis
"PAUL KERES" — teel Kotkast Hiinasse
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Shanghaist Panama kanalisse
"GUSTAV SULE" — Itaquis
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Gibraltarist New Orleansi
"HAAPSALU" — Savannah's
"VILJANDI" — remondis Riias
"RAKVERE" — teel Københavnist Helsingisse
"NARVA" — teel New Yorkist Rio Hainasse
"VALGA" — teel Manzanillost Punta Arenasse
"KEILA" — Pireuses
"KUNDA" — Rio de Janeiro
"PALDISKI" — Kalkuttas
"MAHTRA" — teel Batast Leixoes'i
"SOMPA" — Vene-Balti sadamas
"KEHRA" — Cotonous

Neile, kes ootavad...

"AEGVIIDU" — Casablanças
"KUIVASTU" — Owendos
"KUUSALU" — Caenis
"PARILA" — Loviisas
"RAKKE" — São Francisco do Sulis
"VALKLA" — Antwerpenis
"PIHTLA" — Lysekilis
"NAISSAAR" — teel Peterburist Rotterdami
"VAINDLO" — teel Antwerpenist Alexandriasse
"FRISOHAVEN" — Middlesbrough's
"MUHU" — Istanbulis
"ABRUKA" — Alžiiris
"VILSANDI" — teel St. Malost Läänemere basseini
"KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Bremenhavenisse
"KAPTEN VOOLENS" — teel Helsingist Antwerpenisse
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Helsingisse

"KESSULAI" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"VIIRELAI" — teel Antwerpenist Stockholmist
"MANILAI" — teel Felixstowe'st Vanasadamasse
"SUURLAI" — remondis Loksal
"HEINLAI" — Vanasadamas
"PAKRI" — King's Lynnist
"ANGYALFJÖLD" — teel Tallinnast Turkusse
"AEGNA" — Paljassaare sadamas
"KABALA" — Rotterdamis
"MOHNI" — Rotterdamis
"RAPLA" — Killingholmes
"TORMA" — Harlingenis
"SOODLA" — Belfastis
"KLOOGA" — teel Porto Vesmest Koperisse
"TRANSESTONIA" — Århusis
"ELBLAG" — Muuga sadamas
"DONATA" — Travemündes

Arvutiküljendus: Vello Lind ja Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas.

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number
ilmub
aprillis

Toimetuse postiaadress:
EE0001 Tallinn,
Pikk 70, "Meremees"
NMT-telefon 8-25-238 088.

«Printall»
Tellimuse nr. 1703

Toimetaja
MADLI VITISMANN