



Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

M E R E M E E S

W E E W E E

Nr. 16 (989)

Teisipäev, 19. september 1995

Hind 3 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Punkerdamisfirmast lk. 2
- ☛ Vaevata saadud vara lk. 3
- ☛ MEREPEÄSTJA lk. 5-7
- ☛ Kunda merepäev lk. 8
- ☛ "Orzeli" lugu lk. 9
- ☛ EMSA tegevuskava (projekt) lk. 10
- ☛ Merelisi kultuurinähtusi lk. 11



Tallinna Sadama uus äriidee — reisilaev Muuga sadamas, lähemalt lk. 4. Augustis leidis TALLINK oma 5 000 000. reisija, lähemalt lk. 2.

Suvekroonikat

Mitu tuntud merendustegelast on tooli vahetanud. Eesti Merehariduskeskuse senine rektor **Valdur Aret** on lahkunud perekondlikel põhjustel Peterburi. Tema kohuseid täidab **Toomas Murašov**.

Teede- ja sideministeeriumis on suvel ametisse asunud asekanter **Nathan Tõnnisson**, ministeeriumi nõunik **Rein Meindok**, merenduspoliitika osakonna juhataja **Rein Merisalu** ja selle osakonna peaspetsialist **Reet Naber**.

30. juunil riivas väljumisel roolimasina rikke tõttu Kesklinna sadamas muuli "Eestin Linjat" parvlaev "Apollo". Paar tundi paranud reidil masinat, seejärel laev lahkus. Tallinna Sadama ametiisikud said juhtunust teada järgmisel päeval Soome Teksti-TV-st pealkirja all "Reisilaev sõitis Tallinna sadama vastu kaid".

6. juulil korraldas Tallinna Sadam pressikonferentsi, et tutvustada uusi juhtkonna liikmeid ja plaane edasiseks. **Aare Kitsing** on nüüd tehnikadirektor ja **Olev Laanjärv** haldusdirektor, pearaamatupidaja on **Meelis Asi**. Lubati hakata tegema meeskonnatööd.

8. augustil sai "Meremees" kuueaastaseks. Toimetuse otsustas loobuda tuhandele liginevast numeratsioonist, leides, et praegusel

"Meremehel" ei ole eelnenud tõlkelehega mingit seost. Uuest aastast on numbril järel sulgudes arv, mis näitab ajalehe järjepidevust alates 8. augustist 1989.

25.-26. augustil peeti Pirita Olümpiapurjespordikeskuse 15. sünnipäeva. "Kalevi" jahtklubis leidis solvunuid, keda külla ei kutsutud, kuigi sünnile kaasaalajaid oli just seal.

11.-15. septembrini kestis Londonis IMO keskkonnakaitse komitee 37. istungjärg. 10. septembril oli Põhjamaade eelkohtumine, et töötada välja ühine seisukoht kõigis arutuse alla tulnud päevakorrapunktides. Veeteede Ameti peadirektori **Kalle Pedaku** sõnul oli oluline, et Läämemerd loetaks "Air Pollution Actis" eritsooniks ning et määratletaks lubatavad õli, värvli ja süsiniku sisaldusprotsendid kütustes.

15. septembril kogunes töörühm arutama meremeeste seaduse eelnõud. Seaduseelnõu, mille eesmärk on korraldada meremeeste töösuhteid lähtuvalt nende töö spetsiifikast, valmib Eesti Merelaevanduse eestvõttel (juristid **Indra Kaunis** ja **Toomas Songi** ning endised juhatuse liikmed **Illar Hallaste** ja **Eino Tamm**). Ekspertdina on kaasatud **Aaro Möttus**, seaduse lõplik valmimine võtab veel aega.

Merendus- nõupidamine

11. septembril kutsus Eesti Teede- ja Sideministeeriumi merenduspoliitika osakond merendusprobleemide arutamiseks kokku nõupidamise Mereklubis. Merenduspoliitika osakond on teede- ja sideministeeriumis loodud selleks, et ellu viia Eesti riikliku merenduspoliitika.

Teatavalt on kõik merendusega seotu Eesti majandusele väga oluline ning sellepärast peaks kuuluma prioriteetsete majandusharude hulka. Üha tugevnev konkurents maailmaturul nõuab meiepoolseid pingutusi, et ellu jääda ja edasi areneda.

Maailma praktikaks püüavad kõigi mereriikide valitsused omalt poolt osutada merendusele kaasabi, tehes seda kas maksusoodustuste vms. moel. Kuigi Euroopa Liidus on otsene toetus võimatu, on siiski olulistele tegevusaladele võimalik eelistusi luua.

Meie merenduse praegustest kitsaskohtadest ülevaate saamiseks oligi seekordne nõupidamine kokku kutsutud. Eesmärk oli saavutada ministeeriumiametnike ning tegelike töötajate omavaheine kontakt, sest aetakse ju põhimõtteliselt ühist asja.

Kõigile kohaletulnuile anti võimalus oma arvamused välja öelda, ning seda ka kasutati. Neist väljaõeldud seisukohtadest lähtudes on võimalik edasise tegevuse suundi paremini kaaluda. Põhiprobleemid, mis me-

rendustegelastel olid, puudutasid investeeringute nappust, riiklike garantiide puudumist investeeringute saamiseks, nõrgalt väljaarenevad infrastruktuur, transiitkaubanduse suur sõltuvus poliitilisest situatsioonist suhetes Venemaaga, kõrged maksud, meremeeste sotsiaalhooldus, merendusandusandluse puudulikkus, Eestis elamis- ja töölooma omavate mittekodanikest meremeeste meresõidutunistused jne. Üks väga tõsine küsimus on Eesti Merehariduskeskuse olukord.

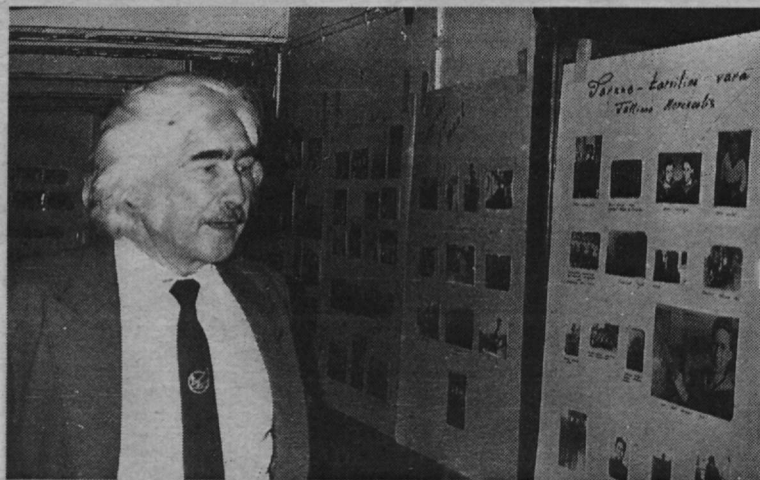
Rein Merisalu



Mereklubi saatus on otsustamisel. Taotlevad nn. vana ametiühing ning EMSA koos meremisjoni ja Eesti Meremeeste Liiduga.

Ants Pärna 60

16. augustil pidas sünnipäeva Eesti Meremeeste Liidu vanem, Eesti Meremuuseumi direktor Ants Pärna. Sel puhul oli "Suurel Tõllul" lühikest aega avatud fotonäitus "200 parimat fotot Ants Pärnast". Alates sünnikodu teeristist ja praktikapõlvest merekoolis ning lõpetades vanaisa-piltidega. Tubli kolmveerandil fotodest oli Ants Pärna koos oma meremuuseumi kolleegidega — mõistagi on tegu osaga, mida nimetatakse elutööks.



Kaubandus ja teenindus ühes tükis

Sellest lehenumbri alates ilmub "Meremehe" tagaküljele uue toetaja logo. **NT Bunkering Ltd.** on **N-Termiinaali** tütarfirma, mis hakkas tööle selle aasta alguses. **N-Termiinaal** tegeles ka varem punkerdamisega, ent siis pidas omanik mõistlikuks selleala tegevuse tarvis eraldi firma luua. **Bunkeringi** korraldusdirektor **Hardi Nigulas** ja laevanduse projektijuht **Einar Kukk** tutvustasid oma ettevõtet.

Firma peamine tegevus on laevade punkerdamine; nn. tühjale rendile — ilma meeskonnata — on võetud kolm punkerduslaeva: "Kihnu", "Äksi" ja "Are". Meretanker "Lagedi" on tsarteris. "Lagedi" ostsid omanikud siis, kui see pidi juba vanarauaks minema, aga tegid remonti, ja nüüd teenib. Esimesed kolm on põhimõtteliselt reiditan-kerid.

Punkerdamine on selle poolest spetsiifiline tegevus, et teenust müüakse koos kaubaga. Kütus, mida vajatakse, ostetakse turult, ka emafirmalt, kui tarvis. Punkerdatakse nii oma laevade kui autodega. Kõne alla tuleb väikegi kogus — 5–10 tonni. Pakutakse praktiliselt kõiki kütuseid, teenindatakse nii suuri kui väikesi laeva. Liini-laevadega tegeldakse veel vähe. Ent madala väävlisisaldusega kütused on niikuinii reaalne homne päev, ja nendega tegelemist peab väga tõsiselt ette valmistama. "Mare Baltikumi" on igatahes kord juba punkerdatud, nii et liikumine selles suunas on käsil.

Tegutsemisvõimalus on kogu rannikul. Autodega on teenindatud nii Paldiskis, Kundas, Pärnus, Loksal kui Narva-Jõesuus. Saarte Liinidega püütakse ka tegeleda, ent neil on juba pikaajalised lepingud ees.

Tööd on tehtud ka Euroopas, koguni Kanadas. Laevaomanik võtab firmaga ühendust ja teatab, et soovib näiteks Euroopasse sõitvale laevale mõnes seelses sadamas punkrit. Siit võetakse siis firma sealse partneriga ühendust ja korraldatakse asi ära. Sedagi tööd tahetakse tulevikus rohkem teha.

Hardi Nigulas: Kõik pun-

kerdajad ootavad muidugi üht terviklikku ja lõplikku määrust, mis nende tegevust reguleeriks. See on väga eripärane tegevus, ja parimal juhul oleme mingite seaduste muudatuste punktis sees. Meil on ju kaubandus ja teenindus ühes tükis.

Kõige rohkem segab iga üksiku väljasõiduga seotud tohtu ametnike vahet käimine, ehkki kogu meie tegevus on teada ja meeskonnad samuti. Vahepeal oli lepe, et saame piirivalvega seda asja ajada faksi teel. Aga kui faks on rikkis?! Siis kihutab üks inimene Muugale ja raiskab 2,5 tundi. Vormistab laeva sõidu näiteks Muugalt Koplisse... Asi on selles, et üldiselt läheme ju välislaevale punkrit andma.

Tolliprobleemid on peale selle, ehkki tolliga oleme paremini asjad aetud saanud. Igat paberit eraldi ei pea kandma.

Probleemid tekivad kindlasti siis, kui kütuse tavaost-tukohad kinni lähevad — nagu möödunud aastal Venemaal. Räägime mis me räägime, aga suhtes hind ja kvaliteet on parim Venemaalt tulev kütus. Meeldib või mitte, aga see on fakt, ja me püsime tänu soodsale hinnale. Mainet aitab tõsta ka mitmesugune lisateenindus — õlid jne.

Muidugi on neid, kes odavat kütust oma tohutuisse mahuteisse koguvad. Boikoti puhul tõuseb hind mõõtmatusse kõrgusesse. Esimesel päeval oled väga ehmatanud, kolmandal hakkad mõtlema, nädala lõpul juba ostad ja kahe nädala pärast oled unustanud, et kaup on olnud ka muu hinnaga... Kui meie hinnatase tõuseb sama

kõrgele kui ümberringi, ega siis laevaomanik Eestisse sisse keerama hakka. Mil-leks? Tahame või ei taha, aga meid vaadatakse ikka veel kui mingit ex-Venemaad, ja see jääb mingiks n ajaks.

Eelkõige ilmutab aktiivsust ikka kütuse ostja, aga juba hakkab ka pakkujaid tekkima. Üldiselt tulevad küll kolmandad neljandad vahendajad... Vahel oled sunnitud reha peale astuma, aga teinekord õnnestub mööda astuda. Praegu me ka üritame mööda astuda, eks vaatame, kuidas õnnestub.

Meie laevad on ehitatud spetsiaalselt punkerdamiseks, kõigea on arvestatud. Lihtsalt meie tegevuses on oma mängureeglid, nii nagu näiteks ka konteinerite või vilja veol. Pange vili ilma ventilatsioonita laeva, siis näete, mis juhtub — see on kümme korda suurem pomm kui tanker. Laeva õppused on kord nädalas-poolteises. Harjutatakse muidugi kõike, mis vaja, mitte ainult tuleõnnetust. Tankerimehel peab olema eriline tuleohutuse õppused läbi teinu sertifikaat, selle annab "Arzmass". Nii et kohapealt on küll mehi võtta, ei ole vaja mingeid sissetoodud spetsialiste.

Einar Kukk: Kõik on instruksioonidega määratud. Kes kaup annab, see ka vastutab. Kui tekib õlilaiguke, siis tehakse kindlaks, kelle süül. Seda pole meil seni küll kordagi juhtunud.

"Lagedi" meestega tegeleb "Esman", teised meremehed on "meie omad". "Äksi" ja "Kihnu" saime Tallinna sadamalt koos meeskonnaga.

Et me eraldi firma oleme, on meeskondade suhtes hea. Kui ikka meestel on oma

laev, mida ise korras hoiavad, siis tekib kodutunne. Laev ei ole enam läbikäiguhoo.

Hardi Nigulas: Eraldi, spetsialiseerunud firma mõte on ka selles, et alati on tulemus parem, kui ühel alal saab minna sügavuti. Punkerdamine on siiski ohtlik tegevus, milles ei ole vähetähtsaid asju. Kui midagi on viltu, tuleb see otsekohe ära teha, mitte ülehommeks jätta.

Ja inimesed on igaüks oma probleemidega. Sünnid, surmad, mõnel varastatakse korter tühjaks... Ja kui siis ei olda n.-õ. kellegi "oma", pole kellelegi isegi kurta. Kui ei ole otsest tööandjat, inimest saadetakse ühe ja teise juurde, siis käib nagu jalgpallimäng selle inimesega. Ja tankerite puhul on tähtis ka see, et eraldi firmana räägime me meestele palju rohkem ohutusest ja keskon-nahtlikkusest.

Palk? Palka saavad vähe. Kui suudame läbi viia kõik muudatused, mida tahame, tõuseb palk peaaegu et to-pelt. 15. septembrist peaks õnnestuma üks laev viia uuele palgasüsteemile, teised tulevad ehk veel selle aasta sees riburada pidi järele. Siis võib rääkida normaal-semast palgast. Palk tuleb tehtud töö järgi: põhipalk ja boonussüsteem. Mehed saavad küllalt palju ka ise oma tööd tõhustada. Kasvõi nii, et ütlevad sõbramehele — meremehed on ju kõik üks suur pere —, et võta oma laevale meilt kütust, see on hea ja hind sobiv.

Inimestes on veel küllalt tugev soov jumalapärast süsteemi mitte muuta. Kaevatakse küll, et vähe raha, aga kui ütled: maksame rohkem, ainult et jalad tuleb

kõhu alt välja võtta, siis kuidagi ei taheta.

Einar Kukk: Kes välislipu all on sõitnud, ei suuda kuidagi aru saada, miks ei tahta — kogu maailm töötab niimoodi.

Hardi Nigulas: Mis meie kapteneisse puutub, siis kel kodakondsust ei ole, see tähtjaks saab. On kahetsetud, et kapten ei või olla mittekodanik, näiteks taanlane. Aga kohalikel kapteneil pole viga midagi, ainuke puudus ehk, et nad pole näinud, kuidas välismaal tööd tehakse. Need, kes 3–4 aastat ära käivad, annavad väliskapteneile silmad ette. Ei ole põhimõtteliselt olemas asja, mida meie mehed ei oskaks.

Einar Kukk: Peamine on vastutustunne, töösse suhtumine. Inimesi ei ole vaja taga ajada. Igaühel on oma ülesanded, ka kaptenil.

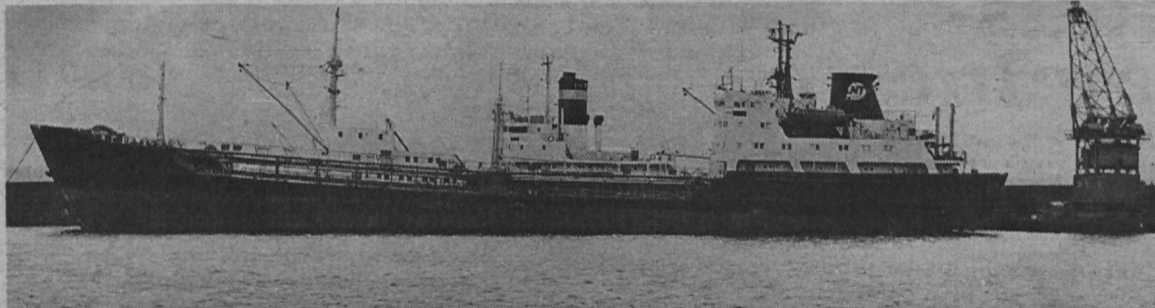
Ega meie kapteneil komeritsoskusi väga vaja ole. Tema asi on kaup ohutult kohale viia ja hoida kulutused võimalikult madalad: ta peab teadma, kust soodsalt lootsi tellida, kas tomateid osta talvel Eestist või Hispaaniast, vett võtta tingimata Kesklinna sadamast, mitte Muugalt...

Hardi Nigulas: "Lagedi" management tuli meile 1. juulist, temast me veel palju ei tea. Väiksemad laevad on pikemal lepingul, neid oleme püüdnud võimalikult hästi korraldada. "Äksi" on nüüd juba päris heas korras, ehkki alati saab paremini; meestel firmariided seljas. Kui veel üht-teist tehnikat poole pealt juurde osta, siis saame igale Lääne kliendile sellist teenust pakkuda, nagu ta mujal harjunud on.

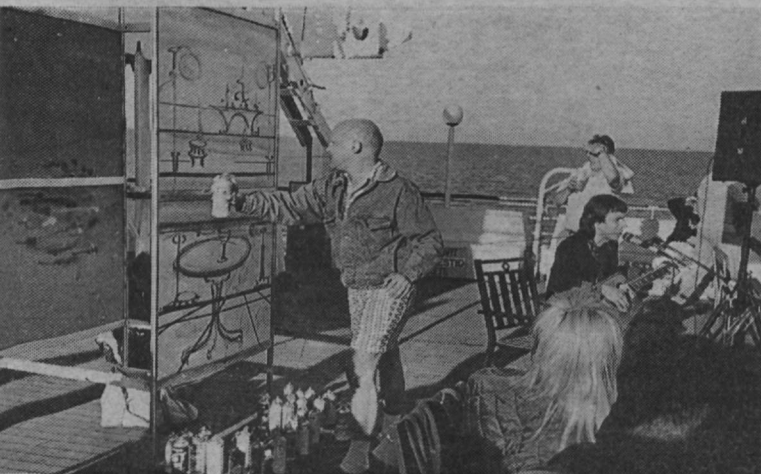
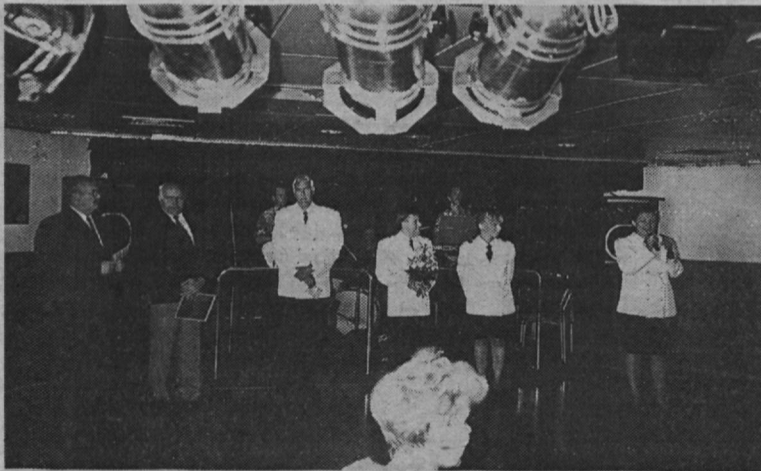
Koos naeratusega? Noo... Naeratusega on kitsas, aga mehed üritavad. Kahe-kolme kuu pärast, kui juba uues palgasüsteemis on tööd tehtud — küll tuleb see-gi.

Uus töökultuur tuleb raskelt, eks meil kõigil ole jalad vanas veel tugevalt sees, aga tuleb. Firmsid, mis varem alustasid — neil hakkavad tulemused juba paistma. Meie praegune meeskond tegeleb koos ühes suunas, nii et loodame meiegi.

**Mari Vamba
Madli Vitismann**



"N-Termiinaal" on tegevusalati jagunenud. Ka esimese meretankeri "Lagedi" (ex "Kapten Izotov") tõi Eestisse just see firma.



TALLINKI viiemiljones

Neljapäeval, 3. augustil võttis m/l Tallink pardale sellesama kaubamärgi all sõitva viiemiljonenda reisija. Sel puhul oli laeval ka hulgaliselt pressiesindajaid siitpoolt Soome lahte, aga ei ühtki sealtpoolset, kuigi oli arvatud, et ju see juubelinumbriine soomlaste soost on. Oligi. Ja naisterahvas, nagu vist kõik eelmiste ümmarguste numbrite omadki.

Reisirahval oli laeval tavapärastel kodune olla, imekähku seati end sööma, jooma, tant-sima.

Tallinnas võtsid laevalt tulijaid vastu kenasti ülesmukitud noormehed (et mitte lihtsalt poisslapsed õelda), kes igale maaletulijale päevakohase õhupalli kinkisid.

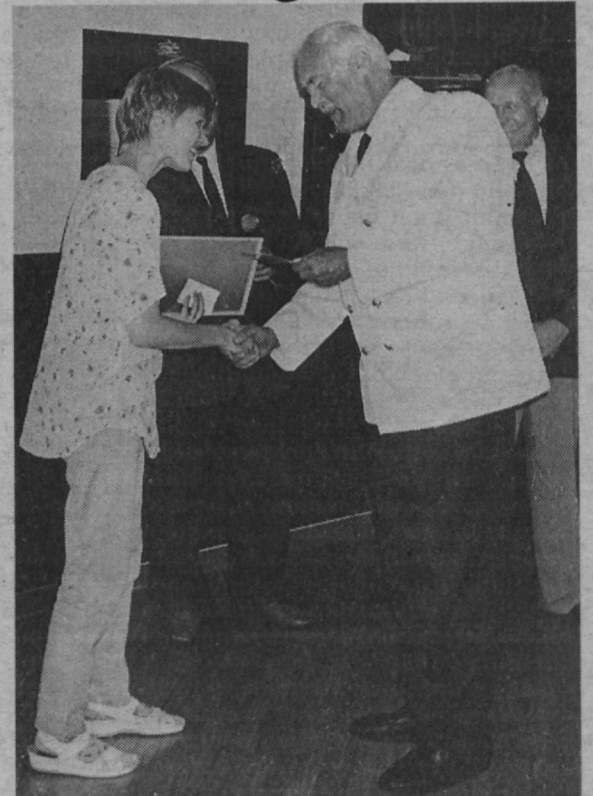
Kas neid ka senikaua jätkus, kuni laevameeskond oma lõputu ümberhaalamise Tallinna sadamas lõpetas, on teadmata.

Tallinkil on olnud edukas reisijateveo-aasta. Tihedale konkurentidele vaatamata on 1995. aasta esimesel poolaastal Tallinki laevadel teenindatud üle 740 000 reisija.

Reet Naber

➔ Paraad valitud reisija ootel: firmajuht, kapten, purser ja matkejuht.

➔ Suvel "Tallinki" tekil: keegi teeb pilti, keegi mängib pilli ja rahvas lustib.



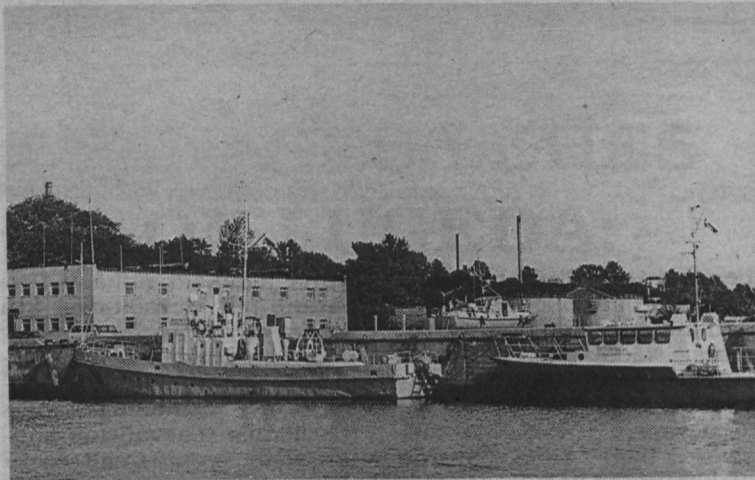
Helsinki tudeng saab kapten Aivo Pitkalt ostutšeki laevapoodi.

Madli Vitismanni fotod

Vaevata saadud vara



Soomest ostetud reisilaev "Miku" läks sõjaväkke — nüüd piirivalvekaater "017".



Uus laev jäi kiiresti seisma — "PVK-018" (ex "EVA-009" paremal).



Mereinspeksioon pole laevale nime pannud — "EVA" on endiselt liputriipudega.

Kevadel, kui likvideeriti veeteede ameti rannavalvetalitust, anti koos funktsioonidega üle ka selle vara. Lihavõtteks oldi sellega ühel pool ja endised valdajad püüdesid altkulmu, mida uus omanik valmiskujul üleantuga peale hakkab: kas hoiab hästi või ei hooli eriti.

Sügiseks on vähema kui poole aasta jooksul olnud võimalust kohtuda n.ö. liikuva varaga. Mõni asi enam ei liigu. Pealtvaataja tähelepanekuid:

● Piirivalveamet sai kaatri "017" (ex "EVA-007", "Miku"). Laev värviti piirivalvehalliks, aga päästevestid unustati uuesti markeerida. **Sõidab.**

● Piirivalveamet sai kaatri "018" (ex "EVA 009", ehit. 1993) tuliuue masinaga. Et masina paigaldamise järgne hooldus oli tegemata, oli 11. juulil põhjust masinarikke ekspertiisi teha. Oletus rike põhjuste kohta — laeva eksploateerimine mittetäieliku meeskonnaga. **Seisis** pool suve.

● Mereinspeksioon sai laeva "EVA-003" (ex "Salme", rekonstrueeritud 1993). Üleandmisest peale **seisab** Lennusadamas "Triinu" ja "Argo" vahel, kandes endiselt veeteede ameti värve ja pardanumbrit.

● Mereinspeksioon sai 3 eelnimetatud laevale registreeritud mootorkummipaati "Sportis". Üks neist **seisab** Lennusadamas andiselt laevatekil presendi all.

● Üks neist paatidest, mille veeteede amet oli andnud tasuta rendile merehariduskeskuse õppelaevale "Linda", viidi 21. juulil "Lindalt" ära. Mereinspeksioonist öeldi, et direktori käsul, ent direktor viibivat puhkusel. Olevat paati Peipsile tarvis, aga täpselt teadvat üksnes direktor — tema tegeleb ise kõigi laevade-paatidega. Kõnealune paat õnnestus leida hoopis Tartu väikelaevade inspeksioonist. **Sõidab** Emajõel ja Peipsil, olevat sealkandis

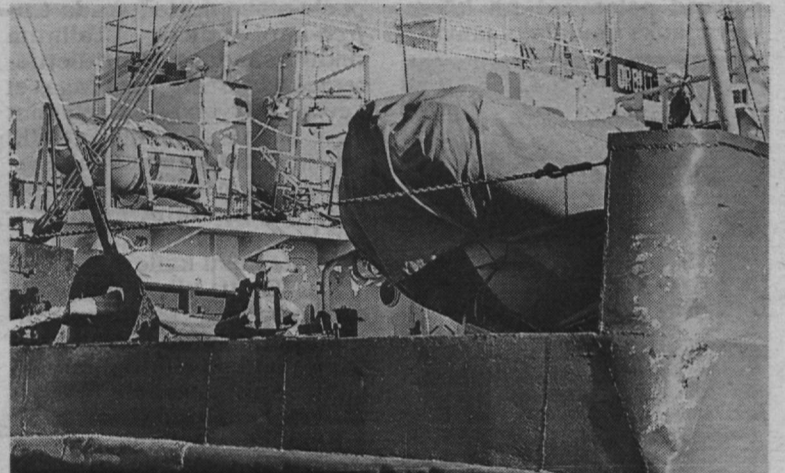
otstarbekas ja käepärane. Jääb loota, et mõni teine asutus leiab "Lindale" paadi kasutada anda — kadettidele ka hädasti tarvis.

Omanik teab, mis omavara teeb, on öeldud. Käesoleval juhul on tegu riigi varaga, mille riik ühelt ametkonnalt võtnud ja teisele kasutada andnud. Huvi selle vara kasutamise vastu on põhjendatav maksumaksja uudishimuga. Seepärast veel üks pealtvaataja tähelepanek:

● Piritasadamas **seisab** kail pehastunud pardaga mootorpaat, küljel kiri "Me-

reinspeksioon". On seisnud õige kaua. Kui "Meremees" hakkas mereinspeksiooni paatide vastu huvi tundma, plätserdati kiri paadi küljel kiiresti tumehalliks ja kaeti segadus ahtris sinise kilega. Hea seegi, aga sadamavõimude teatel võtvat Piritasadam maa peal seisva paadi eest kõrgemat maksu kui vees seisva eest. Kui see paat enam kunagi ei sõida, võib-olla oleks siis otstarbekam seda kile all pidada kuskil, kus üür odavam.

Madli Vitismann



Lennusadamas seisab paat presendi all ("EVA" pardal).



Pirita sadamas seisval paadil enam kirja näha ei ole.

Ah, see on "Post"!

Nii on lubatud mõelda nn. kõmulehete kohta. Ometi on kõmulgi sageli tõepõhi all ja mõni lugu näib üsna asjalik. Kõmulehe eripära on kuum uudis kiiresti lehte toimetada, sest muidu pole see enam selle lehe uudis. Sageli on ka raske fakte kontrollida, teadmata, kust neid leida ja tundmata ametkondlikke allikaid.

26. juulil on "Postis" ilmunud ärevakstegev kirjutis "Piirivalve hooletus hoidis kolme soomlast ligi kümme tundi surmahirmus". Piisab alapealkirjade loetelust:

- Soomlased merehädas
- Kaheksa tundi hiljem polnud abi veel saabunud
- Taevas aitas, inimesed mitte
- Kas rahvusvaheline skandaal?

Jutt on kaatrist "Bounty" A-9036 kolmeliikmelise Soome perekonnaga, mis Tallinna madala läheduses õõ otsa merehädas olevat olnud.

Fakte ühelt poolt

Pärast Veeteede Ameti rannavalvetalituse likvideerimist on senise merepääste koordinatsioonikeskuse võimuses üksnes signaale vastu võtta ja neid teistele ametkondadele edastada. Kõnealuse juhtumi kohta on kirjast:

19. juulil kell 21.40. Tallinn Traffic Control — m/l "Elblag" (tuleb Tallinna) nägi Tallinna madala rajoonis ilmselt trüvis olevat kaatrit, tea-

Mis juhtus "Bountyga"?

tas neile, nemad omakorda palusid merevalvekeskust asja uurida ja vajadusel osutada abi.

20. juulil kell 00.00. Telefonid alates eile kella 14 ei tööta.

Kell 7.15. Tallinn Traffic Control — reisilaev "Kristina Brahe" pukseerib Aegna rajoonist Soome lipu all sõitvat (õigemini masinarikke pärast seisvat) kaatrit A-9036 Tallinna reidile. Seal edasi "EVA-016" pukseerib kaatrit Piritasadamasse (meeskond 3—4 inimest).

Kell 8.30. Tehtud soomlaste kaatriga A-9036 juhtunu kohta kirjalik ettekanne.

"Postil" paistab olevat õigus...

Fakte teiselt poolt

Pärast "Posti" artikli ilmumist hakkas Piirivalveameti mereosakond fakte kontrollima. Asjaosalistelt võetud selustuste järgi "Bounty" õõ otsa merehädas siiski ei olnud.

Piiripunkti andmeil saabub "Bounty" Piritale 17. juulil kell 18.40. Pardal oli neli eri perekonnanimedega aastail 1942—1950 sündinud Soome kodanikku, üks naine ja kolm meest. Lahkumine vormistati 20. juulil kell 10.25, pardal jälle neli inimest.

"Kalevi" jahtklubi sadamakapteni andmeil lahkus "Bounty" 19. juuli õhtupoolikul sadamast, kuid hilisõhtul tuli tagasi. Omaniku sõnul

olevat "vint pol ketti puutunud ja selle tagajärjel vint vigastatud" ning ta küsis remondivõimaluse kohta. Sadamakapten: Ütlesin, et seda on võimalik järgmisel päeval korraldada. 20. juuli hommikul, kui kell 9.10 tööle saabusin, olid nad meie sadamast lahkunud.

M/l "Elblag" II tüürimees: Minu vahel ajal teel Helsingist Tallinna 19. juulil umbes kell 21 sõitis üks kiir-

resõiduohutuse probleeme informeerisin Tallinna liikluskeskust ja palusin jälgida nii meie laeva kui ka melle järgnevat kiirpaati. Kohe pärast minu teadet Tallinna liikluskeskusele lahkus paat meie tagant ja suundus Aegna poole. Informeerisin ka sellest liikluskeskust. Kui m/l "Elblag" oli Tallinna 2. poi juures, nägin sedasama paati meist väga kiiresti möödumas. Soome lipp ahtris, ja sisene-



Palju tüli teinud kaater A-9036 "Bounty" Pirital.

paat meiega samal kursil meist umbes 50 m tagapool. Pardal oli kolm inimest päästevestides. Me sõitsime koos sama 50 m vahemaaga umbes 40 minutit. Kiirpaadi kavatsus oli teadmata. Välistmaks navigatsioonilisi ja me-

mas Tallinna, kui "Elblag" oli Tallinna sadama muulist ca 3,5 miili kaugusel.

"EVA-016" kapten: 20. juulil kell 6.50 andsi me lootsi üle "Kristina Brahele". "Kristina Brahe" pukseeris sedasama soome kaatrit,

millest olime eelmisel õhtul kuulnud, kui "Elblag" informeeris liikluskontrolli. Liikluskontrolli käsul hakkasime meie kaatrit Piritasadamasse pukseerima. Kell 8 oli kaater Piritasadama kai ääres. Kaatri peal oli 3 inimest. Juttu meil nendega avari põhjustest ei olnud. Mootor oli pealtnäha heas korras. Vanem mees oli otse peal, naine ehmatanud näoga. Teine mees istus rooliruumis ja kordagi välja ei tulnud.

Soome piirivalve juhtimiskeskuse ohvitser:

"Bounty" väljus Piritalt 20. juulil umbes kell 3 eesmärgiga sõita Soome. Laeva mootori kütusefilter oli umbes (katki) ja mootor seiskus paari tunni sõidu järel. Laeval oli VHF raadio ja NMT telefon, mis olid merevees märjaks saanud. Laev ei olnud trüvinud tundigi, kui "Kristina Brahe" võttis laeva püksiri. Meeskonna väsimus tulenes magamatusest ja alkoholitarvitamisest sadamas.

"Post" on ikkagi ainult kõmuleht...

Fakte jääb puudu

Hoolsast uurimisest hoolimata jääb "Bounty" loos mõndagi selgitamata. On ka vastuolusid:

— "Bounty" kuulis ilmselt "Elblagi" raadiokõnelust Tallinna liikluskontrolliga ja muutis seepeale suunda. Kuidas võis seejärel kinnises roolikambris esipaneelil paiknev raadio merevees märjaks saada?

(Järg lk. 4)

Valge laev Muugal

25. augustil alustas veel üht liini "Viking Line": 7 korda nädalas sõidab Muuga sadamasse "Cinderella". Kesklinna sadamasse see 190 meetri pikkune laev ei mahu, seetõttu käib nüüd Muuga sadamaski oma reisilaev. Kuigi ka seal jääb kai pikkusest kümnekond meetrit puudu, ahtrirampidest saab ainult kaipoolse lahti teha ja pollarid paistavad nii kõrge laeva jaoks madalaks jäävat.



Uudistajaile näitas laeva intendant Olli Lehtinen.

Pole tähtis, kuhu sõidetakse

Reisijail peaks aga ükskõik olema, millisesse sadamasse neid tuuakse. Matkekava järgi sõidab "Cinderella" pärastlõunal pool tundi pärast sauna ja kohviku avamist lihtsalt kai äärest ära. Seejärel toimub laevas iga tund kuskil midagi, kuni järgmisel hommikul kell 11 ollakse Helsingis tagasi.

Huvilised pääsevad "Estraveli" abiga siiski linnaekskursioonile, aga esimestel reisidel oli neid 1–2 bussitäit. Avareisil oli 2700-kohalisel laeval 1300 reisijat.

Autotekki sel liinil tarvitada ei saa, seepärast otsustati intendant Olli Lehtise sõnul poolele autotekile ehitada tellistuudio, et laevapubliku osavõtul meelelahutussaadeteid lindistada. Teine pool autotekki tahetakse muuta merematkeliste autoparklaks.

Merematkelaeava töi kai äärde kuuldavasti Soome poole otsus mitte lubada *tax-free*-kaubandust Tallinna reidil saadava piiriületustempliga. Eesti pool aga ei keela tollivaba kauplemist oma sadamas. Nii saavadki reisijad restoranides ja baarides Soome firma hüvanguks Soome raha kulutada, kui laev paneb otsad mõneks tunniks Eesti kaile.

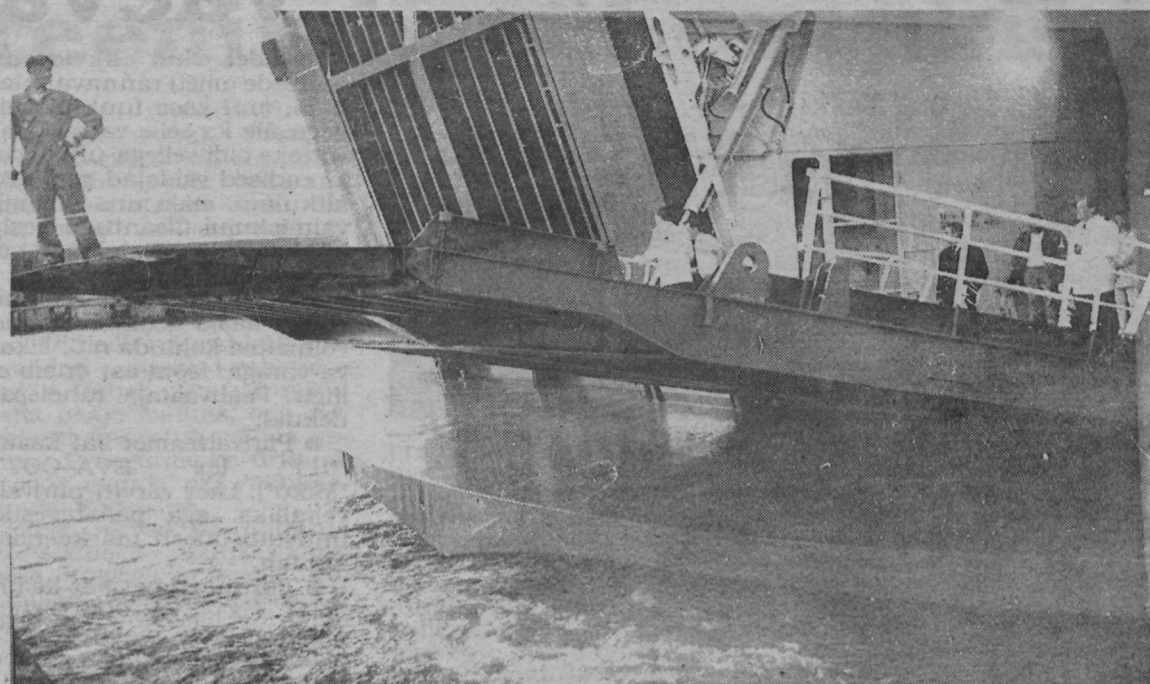
Kui Eesti riik kehtestaks samasugused kauplemispiirangud, nagu on Eesti laevaldel Helsingis, pakuks Muuga sadam reisilaevadele märksa vähem huvi. Reisiliini pidamiseks on see üsna ebamugav koht.

2000 värsket saia

Varem sõitis "Cinderella" Helsingi-Stockholmi liinil ning seal võis kohata küllalt palju eestlasi. Piletihinnad olid jõukohasemad kui "Estline'i" laeval ning pileteid oli saada. Mis eriti tähtis — suurfirmade laevad sõidavad Stockholmi vahet iga päev.

"Cinderella" roolikambri avarus, mugavus ja tõsine töömeeleolu on kõigist laevalõbudest eraldatud kahe koodlukuga. Mugavus ja tõsine töömeeleolu tahetakse tagada ka konverentsitekil, sest konverentsiturismist loodetakse praegusel liinil suurimat kasu.

Tähtsusetud pole ka lõbusused. Noortele diskobaar, vanematele tantsuks kuuekümnendate muusika. Veel vanemad, võtnud kingad jalast, tagusid koridorilaua taga kaarte. Lastele on oma programm. Keskmist klienti peab aga ligi meelitama ko-



Mahub... ei mahu?

dumaiste tähtsinejate loetelu matkekalendris.

Öösel kell kolm alustab laeva oma pagaritöököda, et hommikuks oleks kohvikus umbes 2000 värsket saia. Varem kasutati maalt kaasa võetud pool- ja valmistoteid rohkem, aga uuematel laevaldel on uuemad võimalused kodust hõngu tekitada.

Esinejad valib kontor

Intendant Tore Svibergi sõnul valib ansambli esinejad laevale reederikontor Mariehamnis. Üsna paljudes asjades aga arvestatakse laevapere sõna.

Tore Sviberg ise alustas ligi 40 aastat tagasi kaubalaeva stjuuardina ja töötab "Viking Line'is" 1964. aastast. Ka kõik hilisemad intendandid oleval alustanud kaubalaevades. Praegu on reisilaeva teeninduspoolel karjäär pikem ja korrapärasem. Mariehamnis koolitatakse laevakokki, Helsingis saab restoranitööks tarvilikku haridust kõrgkoolist, end täiendamas käiakse välismaalgi. "Cinderella" töötab igas vanuses inimesi, päris noortest kuuekümnendeni. Järelekasv on pidev, sest maal pole tööd. Üm-

berasumisega Tallinna-liinile vähendati meeskonda, koondati näiteks ka loots-tüürimees. Nädalalõppudel kutsutakse lisatööjõudu reservist.

Laevapere vaba-aja-kassasse toob raha juurde plekkpurkide kogumine. Ajalehti ja raamatuid toob lugeda meremeesteteenindus, laevas käib korrapäraselt ka meremisjoni esindaja.

Töösus saab arvamust avaldada igaüks. Kõigi allüksuste juhid osalevad nädala koosolekuil, mille protokollid saadetakse kontorisse, et

sinna jõuaksid niihästi tööpärane pilt laevaoludest kui ka laeval tehtud ettepanekud. Intendant istub kapteni, vanemmehaaniku ja töökollektiivi esindajaga koos üle nädala. Laevafirma kontor saab regulaarselt laeva töönoupidamiste protokollid ja firma senine praktika on näidanud, et laevalt tulnud ettepanekuid arvestatakse.

Vahest ongi inimestele, kes päevast päeva sageli üht ja sama teevad, tähtis teada, et ka nende võimuses on muutusi taotleda.

Madli Vitismann



Üks esimesi töid on kaile sildumistriibud tõmmata.

Teised meist

250 reisija mahajäämine "Vanalt Tallinnalt" 27. augustil ei olnud passikontrolli, vaid laevafirma süü, ütleb piirivalveametis esindaja Edgar Ääro. Ta väidab, et laevafirma esindajad on kutsunud nõu pidama, et selliseid juhtumisi enam ei esineks.

Ääro meelest on tegelik süüdlane "Vana Tallinna" kapten, kes lasi maabumissilla üles tõsta reisijate nina alt. "Kõik reisijad olid passikontrollist läbi läinud ja saabatasid tunnelis laevale pääsemiseks. Kui kapten oleks mõne minuti veel oodanud, ei oleks peale ühe reisija, kel oli passiprobleeme, keegi maha jäänud," ütles Ääro. Ta jutustas ka, et bussid tõid reisijad Kadaka turult kõigest 25 minutit enne laeva väljumisaega kohale.

Terminaalis algas selline rünnak, et 15 minutit enne laeva väljumist oli selge, et võib tulla ebameeldivusi. Toodi juurde passikontrollõre ja saadigi kõik reisijad enne kella 12 kontrollitud, kuid

laev ei oodanud minutitki," ütleb Ääro. Ta soovib laevafirmadel toimida nagu lennukäitajatel, kus reisijatel palutakse kohale tulla vähemalt tund enne väljalendu. Praegu kestab piletimüük sadamas laeva väljumisajani. Eesti Piirivalve on pahane selle pärast, et Tallink on aja- kirjanuduses süü juhtunu eest veeretanud piirivalve kaela. "Ametlikult ei ole Tallink esitanud piirivalvele mingeid pretensioone, ja selleks pole neil ka põhjust," ütleb Ääro. "Tallink Finland OY" esindaja Keijo Mehtose arvates on mõttetu eestlastele esitada ametlikku pretensiooni või kahjude korvamise nõuet. "Homme tuleb ka elada. Parem on asju ajada nõupidamislaua ääres ja pingutada selle nimel, et enam nii ei juhtuks. Koostame kindlad reeglid, et passikontrollijad oleks edaspidi piisavalt," ütleb Mehtonen. "Edaspidi jälgime hoolega, et passikontrollijad jätkuks, ja kui neid ei piisa, võtame ühendust nende ülemusega."

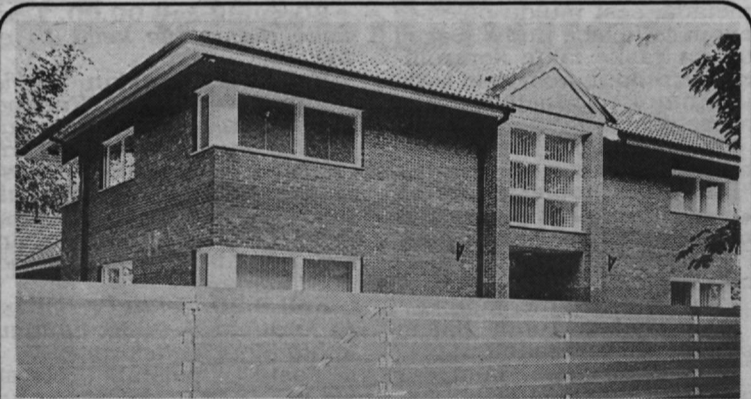
Mehtonen mõnab, et tema oleks "Vana Tallinna" kaptenina teisiti käitunud ja lasknud kõik reisijad laeva tulla. Tema arvates oli alguses viga ikkagi selles, et passikontrollõre oli vähe. "Laevaomanikuna aga peame meie vastutama, koperdas siis kes tahes. Kõik kaldale jäänud reisijad saavad kahju korvamiseks uue reisi. Muude korvamiste osas tuleb veel läbi rääkida."

Ääro ettepanekusse reisijad tund enne väljumist sadamasse tuua suhtub ta kahtlusega: "See on lähiliiklus."

"Helsingin Sanomat", 29. august 1995.

Tõlkinud Reet Naber

Toimetusest. Samasuguseid olukordi suudab tekitada ka Kesklinna sadam. Kui ümberhaalamiste tõttu kuulatakse reisilaevale pääs välja alles 35 minutit enne laeva väljumist, poleks ime, kui laevatäis rahvast selle ajaga koridore läbida ei jõua. Eriti kui mõni reisijaist tahaks kiigata ka tollikoridori taga paiknevasse *tax-free* poodi.



Uue Tallinna Diakooniakeskuse majas Tehnika 115 paikneb allkorruse vasakpoolse akna taga nüüd Eesti Meremisjon. Tel/fax 6 461 129. NMT 242 342.

Mis juhtus "Bountyga"?

(Algas lk. 3)

— "Bounty" demonstreeris "Elblagile" suurt kiirust ja läks seejärel Pirita sadamasse rikkis kruvi kurtma.

— "Bounty" asus masinarikkega öösel kell 3 Soome poole teele, vormistamata ärasõitu piirivalves.

— Kiirpaat sõitis Aegnani 3 tundi.

— Ei olnud hädasignaali ei raadio ega rakettidega.

Kes jälgis kuupäevi ja kellaega, võib esitatud faktide põhjal teha veel mitmesugu-

seid järeldusi. Kuni selleni, et "Bounty" sõitis selle aja jooksul mitu korda Soome vahet ja vedas mida tahes, kasvõi näiteks salaviina. Seetõttu ei saa väita, et "Posti" järeldused tol päeval ajalehe käsutuses olnud faktide põhjal oluksid lausa valed. Lihtsalt fakte jäi puudu.

Praegu võib nentida, et rahvusvahelist skandaali ei puhkenud ja vähemalt 26. augustil oli "Bounty" jälle "Kalevi" jahtklubi sadamas.

Madli Vitismann

M E R E P Ä Ä S T J A

Nr. 3 "Meremehe" eriväljaanne

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

Piirivalveameti esimene mere-
päästehooaeg:

- ☛ õpivad lk. 5
- ☛ harjutavad lk. 6
- ☛ tegutsevad lk. 7
- ☛ Purjetajate uljusest lk. 7



Piirivalveameti Ida-Viru piirkonna staabiülem Roland Peets, Peipsi piirkonna ülem Mati Pokkinen ja mereosakonna teenistusjaoskonna ohvitser Aleksander Mamajev merehädalistena — õppuse ajal aerutavad parvega laevast eemale.

Erki Holmi foto

Ohvitserid merehädas

Rannavalve likvideerimisest peale on inimeste päästmine merel piirivalveameti ülesanne. 15. augustil kutsuti eri ametkondade vaatlejad ja ajakirjanikud jälgima suurt päästeõppust "Otsing" Liivi lähel.

Legendi kohaselt tuli päästa põlema süttinud ohtliku lastiga laevalt reisijad ja meeskond. Osa neist oli parvedega merel, osa plahvatussega vette paiskunud, osa laeval viga saanud. Õppuses osalesid kolm piirivalvelaeva, lisaks merehädaline ja vaatlejate laev. Olid ka lennuk, vetelpäästeühingu kaater ja Läti päästelaev. Juhtimiskeskus oli Kuressaares, õppus viidi läbi inglise keeles.

Vaatlejad ja ajakirjanikud olid eraldi laeval õnnetuslaeva läheduses. Seal oli toimuvat põnev jälgida, sest tuld, suitsu ja actioni oli piisavalt. Kogu õppusest pildamiseks parema ülevaate saama Kuressaare juhtimiskeskuses olnud vaatlejad, aga selgus, et sealset jälgimist segas halb raadioside.

Merehädalised

Kolme päästeparvega jäeti merele piirivalve mereäärsete

Ülal: Õnnetuslaev plahvatas, puhkes tulekahju. Tuld ja suitsu oli mõjuvalt palju.

Keskel: Esimesena kihutas appi vetelpäästeühingu "Anne".

All: Asjatundlikkus ja parminivarustatud abi tuli "Kõuelt" paadiga.

piirkondade ülemad. Et nad "evakueeriti" kui plahvatusohu eest pagenud reisijad, olid nad päästevestideta. Mõte oli neile isikliku kogemuse abil selgeks teha, kui tähtis on merepäästes aeg.

Üks piirkonnaülem meenutas: "Algul tegi asi meile nalja, aga kui silmapiiril ühtki laeva näha ei olnud, vihma hakkas sadama ja tuul tõusis, hakkas veidi hirm. Ka nähtavus halvenes ja tõusis lainetus.

Kokku olime parvel ligi 4 tundi. Esimesed poolteist tundi tundsin end normaalselt, seejärel jäin merehaigeks. Rohukarbil oli ainult norrakeelne kiri, seepärast ei julgenud merehaiguse vastu tabletti võtta. Olime parvel neljakesi. Püüdsime kala, aga kätte ei saanud.

Ooteaeg tundus väga pikana. Legendi järgi hüppasime vette tulekahjus laevalt ning olime päästevestideta, seegi tegi täiendavalt hirmu. Kui 3,5 tunni pärast lennukit nägime, hakkas parem. Kui päästjad lõpuks tulid, rõõmustasime päriselt."

Teine lisas: "Merehaigust küll polnud, aga praktikaks oli selline õppus väga vajalik, et arvestada hädalise psüühikat. Saime aru, kui palju kiiremini tuleb päästmisel tegutseda. Viimasel hetkel läks meie parv (PSN-6) katki."

Kolmas: "Kui meil külm hakkas, proovisime termokotte. Selline õppus on väga tarvilik, kordame kindlasti oma piirkonnas."

(Järg lk. 6)



Kogu tegevus õppuse ajal võeti videolindile, et teha seltest õppefilm.



Kannatanud evakueeriti paadiga.

(Algus lk. 5)

Esimese klassi lõpuksam

Nii ütles õppust ajakirjanikele kommenteerides piirivalveameti mereosakonna ülema asetäitja **Jüri Kreek**. Seekord kontrolliti meeskondade väljaõpet, laevade ja ametkondade koostööd ning koostööd Lätiga, mis just selles piirkonnas oluline.

Omalt poolt hindas Jüri Kreek õppust tugeva kolme- ja pidades eriti oluliseks, et

erilist sahmerdamist ja üliaktiivsust näha ei olnud. Igaüks paistis teadvat, mida teha, ja toimetas rahulikult.

Tõsiselt eksis vetelpäästeühingu "Anne" – oli valel ajal vales kohas. Ülipüüdlikkusest hakati parvedelt inimesi päästma enne häire väljakuulutamist. Samuti ligineti hädasolevale laevale ning "ohtlikku lasti" asusid kustutama kaitseülkondade mehed. Seepeale saadeti "Anne" pealtvaatajate hulka.

Ülemate hättasaatmise eesmärk oli psühholoogiline:

samad inimesed, kes vastutavad päästmise eest, peaksid teadma, mis tunne on olla ohus. Et soojas toas istudes meenuks, kui halb oli merel hädas olla.

Õppus oli muidugi küllalt kallid, aga üksnes kuivast treeningust jääb väheks. Seetõttu kasutati ära pääste- ja parved, millel aeg täis, laevad aga oleksid pidanud niigi merel olema. Kogu õppust filmiti videokaameraga, et analüüsida vigu ning teha edaspidi õppefilm.

Et õppus oli rahvusvaheline, siis peeti hoolimata viru ja võru aktsendist kõik raadiokõnelused inglise keeles. Kuigi oleks võinud lihtsama vastupanu teed minnes lätlastega vene keeles suhelda.

Kriitika ja enesekriitika

Kõik asjaosalised said pärast õppust kokku "Kõu" sa-

Õppus on läbi.

➔ "Tiir" korjas kokku tühjad päästepaadid.

➔ "Kõu" võttis õnnetuslaeva "101" puksiiri.



Kiiresti jõudis appi ja tegutses professionaalselt Läti päästekaater "Mara".

longis, kus igaühe arvamus järjekorras ära kuulati.

Esimese hädana nimetasid kõik osalejad halba ja kohati lausa võimatut raadiosidet. Aga eksimusi oli ka raadio kasutamisel. Kes püüdis emakeeles läbi ajada, kes unustas häirejutu juures liisada, et tegu on õppusega. Ka "Anne" enneaegse tegutsemise põhjus arvati olevat halvast sides ja kartuses sündmuspaigale seetõttu hilineda.

Kuressaare päästikeskuses võeti kogu jutt ajaloo jaoks lindile, mis võimaldab hiljem põhjalikumalt vigu analüüsida.

Rootsi Meresõiduameti vaatlejad juhtisid peale halva side tähelepanu ka päästjate ohutusele. Et ei mindaks uisapäisa tulekahju kustutama, teadmata, mis põleb ja mis last laeval on.

Läti Meresõiduameti vaatlejad jätsid oma poole veada teada, kuid mitme asjaosalise hinnangul olevat "Mara" meeskond tegutsenud kõige professionaalsemalt. Ent Lätis ongi professionaalne merepäästeamet ning selle "Mara" ülimalt moodne ja hästivarustatud laev. Seevastu olevat Läti ainuke naaber, kellega pole koostöökokkulepet. Õppus oli aga piirkonnas, kus kellegi teise peale pole ka argipäeval suurt loota.

Tähelepanuväärne oli see, et arutelul märgati küsida ajakirjaniku arvamus töötühtimuse kohta. Polnud põhjust kurta: vaatluslaeva teki jagus ruumi kõigile, kohale toodi ja koju sõidutati



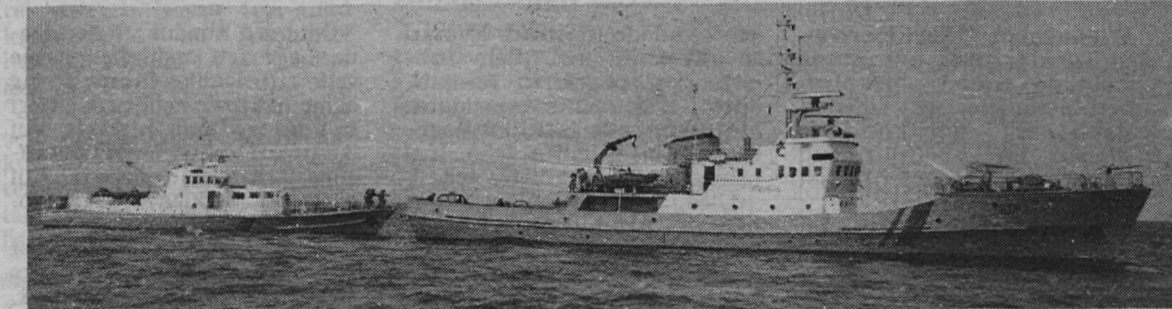
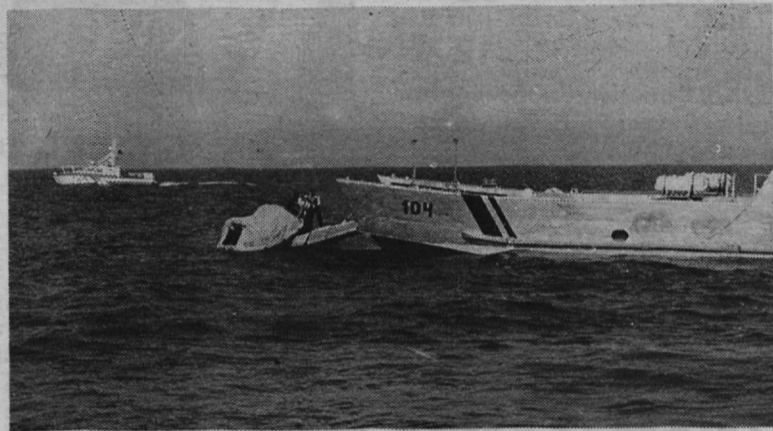
Kõik merel toimuva tegi ajakirjanikele arusaadavaks piirivalveameti mereosakonna ülema asetäitja Jüri Kreek.

nii kiiresti kui piirivalvel võimalik: Kuressaarde lennukiga ja õppusele kiire dessantlaevaga. Kogu aeg oli käepärast asjatundlik kommentaar ning lõpuks koguni tänati osavõtu ja huvi eest.

Enesekriitikas jäi piirivalvel puudu tähelepanekust, et õppusele polnud kutsutud vaatlejaid meresõiduohutuse pärast muretsevast ametkonnast.

Järgmine rahvusvaheline merepäästeõppus oli 12. septembril Soome lahel Eesti, Vene ja Soome laevadega. Sellest lähemalt edaspidi.

Madli Vitismann



Suurõppuse kõrval on piirivalveameti merevalvekeskusele ette tulnud mitmesuguseid otsingujuhtumeid, kui kedagi lausa surmasuust päästma ei pidanud. Ent erinevate ülesannete lahendamist õpetasid needki.

Otsisid spiooni

13. augustil püüdis merevalvekeskus spioone: olevat tungitud piirivalvesadamasse ja pildistatud sõjalaeva. Teguti oli laevakontrolli kaatriga "EVA-010", millel "Mere-mehe" jaoks piirivalve suurimast laevast "Kõu" pilti tehti. Teades piirivalve allergilist suhtumist "spioonidesse" ja hoidudes piinliku täpsusega naabersadama akvaatoriumi servale. Piirivalve suhtuski ülitundlikult.

Otsisid rannavalvet

17. augustil võttis merevalvekeskus vastu Piritä radarijaama teate tiiburite liiklust ohustavatest vees ujuvatest palkidest ja lubas selle teate edastada rannavalvele. Ent rannavalve likvideeris juba eelmine valitsus.

Spetsialistid päästavad paremini

18. augustil südaöö paiku andis mayday-signaali Soome jaht "Tuulia", mis oli Viimsi poolsaare lääneküljel kivide vahele kinni sõitnud. Poole kaheks öösel oli piirivalvelaevast alla lastud mootorkummipaati jaht juures, kuid sel ei õnnestunud jahti

lahti tõmmata. Kella kaheks jõudis Piritalt kohale samuti hädasignaali kuulnud Espoo Vetelpäästeühingu päästelaev "Haka". Ainukesena jahil viibinud kapten (omanik), 60-aastane 40-aastase meresõidukogemusega mees, loobus edasistest katsetest jahti lahti päästa ja suundus "Haka" Piritale.

Järgmisel päeval tõmbasid "Tuulia" madalikult lahti



"Tuulia" päästmine.

Raul Mägi foto

Piirivalve harjutab

Vladimir Stepanov ja Valdur Silvere "Kalevi" purjespordikooli kaatril, piirivalvepaat assisteeris. Madalikule sõitmise põhjuseks pidas omanik automaatrooli, päästjad aga toonitasid jahtide väljatõmbamisel vajalikke erioskusi hinnalise vara käsitlemiseks.

Otsisid kaptenit

20. augustil leidis piirivalvekaater juhuslikult Kräsuli saare juurest madalikule sõitnud uppunud jahti. Oli teadmata, kus on jahil viibinud inimesed. Paari päevaga selgitati välja jahil "Eke" olnud kaks naist ja kaks meest. Madalikule sõitsid nad 18. augustil kell 22, seltskonna päästsid sealt järgmisel varahommikul Rohuneeme kalurid.

Et kapten oli lubanud juhtunust "Kalevi" jahtklubile teatada ja jahti päästmise

korraldada, ei teatanud päästetud ega päästjad juhtunust. Jahtkapten Arvo E-d oli viimati nähtud õnnetusjärgse päeva hommikul märgade riietega Rohuneeme liinibussis.

Eraomandis oleva jahti "Eke", mis oli antud "Kalevi" purjespordikooli kasutada, oli Arvo E. võtnud spordikooli treeneri loata. Auklik ja muljutud jahikere seisis pärast jahtklubi sadamakail hoiatava õppevahendina.

Vastu tahtmist päästetud

27. augustil laskis teel Prangliit Piritale välja 2 punast raketti jaht "Pinta", pardal kapten ja 13 reisijat. Eelmisel päeval Prangliile sõitnud jaht kapten eiras "Kalevi" jahtklubis kehtestatud merele väljasõidu nõuete mitut punkti. Jahi reisijaid ei registreeritud, piirivalvele

sõidusihiti ei teatatud, meeskonnast puudus roolimees. "Pintale" on rannasõit lubatud kuni 7 inimesega, ka päästeveste oli 7. Tagasiteel Pranglilt rebenes puri, tormipurje kaasas polnud. Tuule kiirus oli 15 m/s, laine kõrgus 3–4 m. Raadiot jahil polnud.

Peale punaste raketide väljalaskmise helistas üks "Pinta" reisijaist kaasasolnud mobiiltelefoniga "Kalevi" jahtklubisse, sealt teatati merevalvekeskusele. Otsimispiirkonda saadeti piirivalvekaater ja "PVL-100". "Pintat" sealt ei leitud, seetõttu saadeti otsima lennuk, mis jahi peatselt leidis. Piirivalvekaater võttis jahi puksiiri, kuid puksiirrots katkes enne Piritale jõudmist kolm korda.

Piirivalvekaatri meeskonna hinnangul "Pinta" reisijad sel hetkel otse merehädas veel ei olnud, aga ei võinud kindlalt väita, et jaht oleks omal jõul Piritale jõudnud. Et abi oodati, näitas seegi, et inimesed läheneva kaatri poole kätega vehkisid ja puksiirrots oli valmis pandud. Purjed olid katki ja vedelesid vees, inimeste enesetunne paistis räbal.

Järgmisel päeval pärast tunde kestnud otsingu- ja päästeoperatsiooni väitis "Kalevi" jahtklubi direktor, et "Pintal" sedavõrd ägeda päästmise peale polevat mõeldud — punased raketid lastud välja vaid lähedal olnud jahi tähelepanu äratamiseks.

Piirivalvurid, kes lainete vahelt "Pintat" taga otsisid, leidsid, et suurim häda kogu asjas oli infopuudus. Nende meelest ei tohiks ühtki jahti ilma korraliku mereraadiota merele lasta. Sama meelt on Soome võimud: Soome vetesse ei lubatavat jahti, millel pole raadiotelefoni.

"Kalevi" jahtklubi juhatuse erakorralisel koosolekul mõisteti "Pinta" kaptenile karistus: tänavu Tallinna lahest kaugemale mitte sõita, viga saanud jaht parandada ja kevadel anda uuesti jahtkapteni eksam.

Madli Vitismann

Piirivalve tegutseb

Reisilaeva parda taga



Auklik "Eke" Pirital.

Kadunud kapten leiti üles

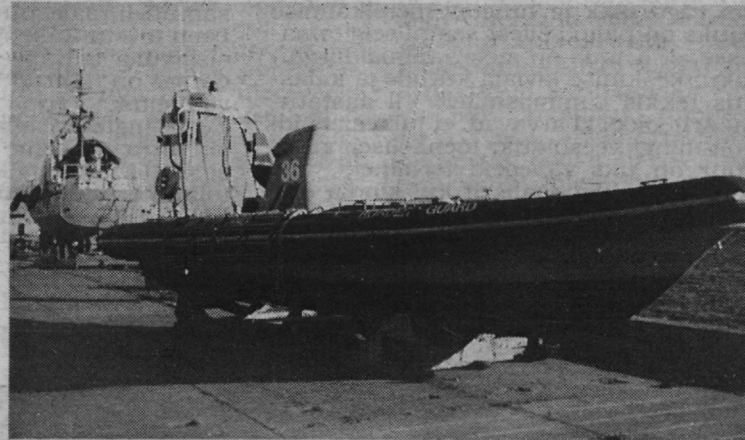
18. augustil "Ekega" karile sõitnud ja seejärel silmapäriselt kadunud jahtkapteni Arvo E. leidis üles piirivalve. Merelt, kummuli mootorpaadi põhjalt.

30. augustil kell 16.40 teatas Pringi radarijaam, et nende lähedal on ümber läinud väiksem kalapaat kahe inimesega. 28 minuti pärast oli piirivalve mootorkummi-paat ühe mehe üles leidnud ja pardale võtnud. Teine jäigi kadunuks.

Meestel oli plaanis olnud lestavörke välja võtma minna, aga paadimootor ei töötanud. Remonditi ja prooviti

mootorit. "Kuna vahepeal oli tõusnud tuul, siis üks külamees tõi pudeli viina, mis sai kambapeale ära joodud. Paadi omanik ütles, et tema ei viitsi minna, aga kala on vaja." Nii võtsidki kaks meest paadi, aga kui üks neist astus vörke tõmmates teise poolele, läks paat kreeni ja laine keeras selle ümber. "Kaldast oli oma pool miili, kui ... ütles, et tema ei viitsi oodata ja et ta ujub kaldale abi järgi," seletas Arvo E.

Õnnetus juhtus "Bella"-tüüpi plastpaadiga, milles oli kaks päästevesti, aga neid ei pandud selga.



Piirivalve uhus, kummikaater "36" kulutas Kopli lahest sündmuspaigale jõudmiseks kõigest 18 minutit.

Kommentaari

Purjetajate uljusest

Jääb mulje, et purjetajatel ja kutselistel meremeestel on vähe ühist. Need, kes mere-tööd õppinud, peavad kogemuste lisandudes järjest rohkem ohutusnõuetest lugu. Teised, kes vabal ajal merele lähivad, kipuvad sealt otsima esmajoones närvikõõli ja eirama elementaarseidki ohutusnõudeid. Kuigi, üks tänavu kohatud jahtkapten, kes tööajal kaubalaevas tüürimees, evis vastavalt ka kaht eri mõtteviisi.

Seda, et päästevestid vähemalt kaasas peaksid olema, arvasid kõik, kellega purjetamisest räägitud. Selga panemise kohta öeldi, et uued vestid on kallid, vanad aga koledad ja määrduvad ning mõjuvat purjetamise antireklaamina.

Eesti Meremeeste Liit
"Meremehe"
eriväljaanne

Kui masin on rikkis? — "Oh, teate, kas jahil on masin või pole, mis seal vahet."

Kui raadio on rikkis? — "Noh, mõnel jahil polegi raadiot."

Kui jaht on uppunud? — "Egas ta uppunud ole, jäi põhja kinni."

Kui sadamajärelevalve koosneb raamatust maja välisseina küljes riulil ning igaüks kirjutab sinna, mida ta kohusetunne käsib? — "No kuulge, meil on vaba maa, egas me inimeste vabadust või piirata!"

Pole põhjust eriti imestada, kui seepeale võib väljasõidu registreeritud jahi nime järele sissesõidu kohale registreerida: "See jaht ei tule enam ilaigi tagasi."

Purjetajate vabadusest

Eeltoodud repliigid, mis väljendavad levinud hoiakuid, tõstavad juuksed püsti nii mõnelgi, kes meresõiduohutusest midagi teab. Paraku on ametkondade tööjaotus praegu selline, et ühed sõida-

vad, teised kontrollivad ja kolmandad päästavad.

Purjetajaid seejuures ei kontrollitagi, täpsemini — kontrollivad nad ise. Meremehed paneksid imeks, kui loevad, et võistlustele registreeritakse jaht, millel on pool miili mummimeeskonda, topeltports reisijaid, aga ainult pooltele päästevahendid ning ei mingit reisijate nimekirja. Päästjad vaatavad ja imestavad, aga kõigest hoolimata püüavad päästa. Kontrollijad vist enam ei imestagi.

Siiski, veeteede ameti meresõiduohutuse talituse juhataja Vello Muru arvas, et inimeste uputamine pole kellelegi lubatud: enesetapp olla igaühe oma asi, sinna sõpra kaasa tõmmata ei tohi. Ning selgitas, et alates 13 reisijast muutub igasugune laev reisilaevaks, millele esitatakse täiendavaid nõudeid liihästi konstruktsiooni kui ka varustuse kohta. Aga jaht pole ju laev, see on... jaht.

Purjetajate taotlustest

Pole päris õige väita, et eelkirjeldatud uljus kõigile purjetajatele ühine on. Hooaja algul märkas "Meremees", kuidas

purjespordikooli kasvandikud päästeveste enesestmõistetavaks peavad. Ka täiskasvanud purjetajad on üht-teist ette võtnud.

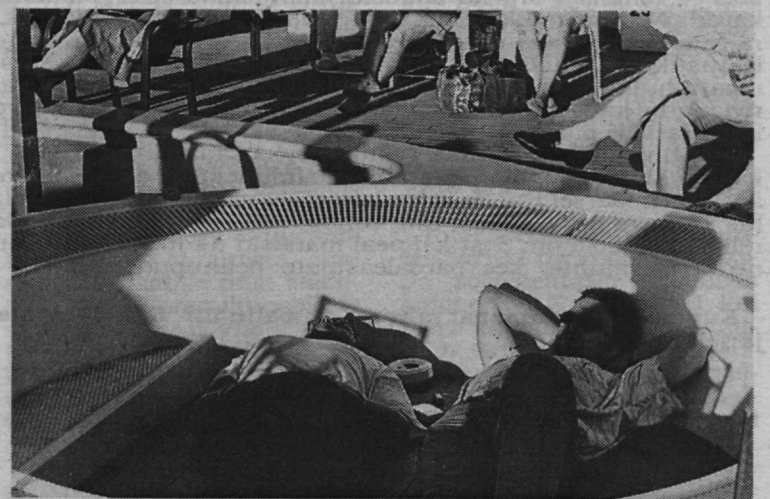
Juba varakult enne hooaega, veebruari keskel, pöördus "Kalevi" jahtklubi Eesti Veeteede Ameti ja Eesti Jahtklubide Liidu poole, paludes selgitusi mitme meresõiduohutust puudutava probleemi kohta. Alates sellest, kes peaks kontrollima eralsikute ja asutuste purjejahtide meresõidukõlblikkust ja lõpetades küsimusega, kas jahisadama dispetšeril või sadamakaptenil on õigus keelata jahti merele väljumast tormiga või kapteni ilmse jooke korral.

Veeteede ameti vastus on asjalik, kuid tõrv. Alates esimesest lausest: "Eesti Veeteede Amet ei ole pädev lahendamise küsimusi, mis kooskõlas kehtiva seadusandlusega ei kuulu veeteede ameti kompetentsi." Kuni viimaseini: "Veeteede Amet või mistahes riiklik ametkond ei saa ilma vastava õigusaktita võtta endale kohustusi ja vastutust ning üldiselt on veeteede amet loodud kaubandusliku meresõidu korraldamiseks."

Purjetajad on püüdnud ise korda luua. "Kalevi" jahtklubil on jahtide merele väljasõitu korraldava eeskirja, milles on üsna täpselt reglementeeritud nõuded väljasõiduks Tallinna lahele, ranna- ja välisõitudeks. Selles on tähelepanuväärne seegi, et on pandud tähele piirivalveameti ettepanekut teatada jahtide väljasõidust ja eeldatavast tagasitulekuajast, et teaks tarbe korral otsima hakata. Et poleks "nagu vanasti", on purjetajad selle eeskirjaga ise võtnud kohustuse sõidusihiti piirivalvele teada anda. Iseasi, kuipalju seda nõuet täidetakse või selle täitmist kontrollitakse.

Mitmesuguste rikkumiste hulk üksnes mõne augustikuu juhtumil puhul viitab vajadusele, et täpsed ja selged nõuded kehtestataks kogu lõbusõidulaevastikule ning nende täitmist kontrolliks üks ametkond, klammerdumata liigselt kaubanduslikku meresõitu või kalakaitset. "Meremees" ei saa jätta sadamajärelevalvet asendama (vt. nr. 12–13 "Meremees" meremessil").

Madli Vitismann



Vahel tunnevad reisijad end ülivabalt. Hea, kui juhtub, nagu siin, et on "uppunud" veeta basseini "Tallinki" tekil.

Kunda rahvas sai merele

22. juulil korraldati Kundas MEREPÄEV. Ametis olid Kunda ametivõimud ja sadamarahvas.

Suurim tõmbenumber oli kindlasti merelepääs. Sadamakapten **Aadu Nurmsalu** oli kohale saanud Meremuuseumi uurimislaeva "Mare" ja Rootsi "Altairi", mis tegid seks puhuks väikese vahe Pakri-kandi vanadest miinidest puhastamisse. Kohal oli ka piirivalve "PVK 102" ja Tallinna tuukri-laev "Nescosub", mis oli ilmavarju jäänud. Aktsioonis löi kaasa kohapeal töötav "Kake". Nii oli merepäeva alguseks kai ääres päris kena väike laevastik.

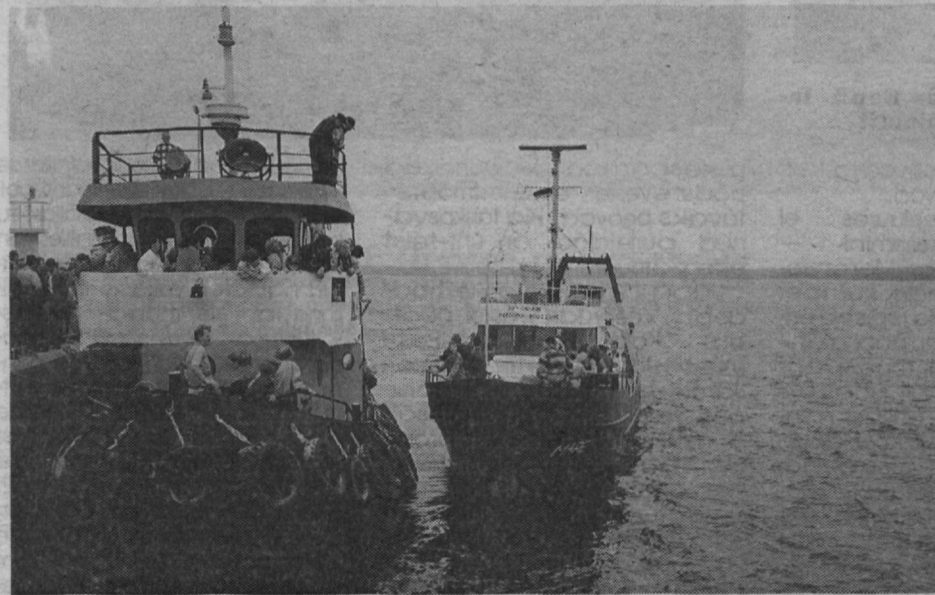


Tähtsamaid asjaosalisi: vasakult Bengt ja Lorelei Grisell ("Altair"), paremal Aadu Nurmsalu.

Kui pidulikud avakõned peetud ja tegevus käima läks — tantsijad-lauljad näitasid, mis nemad oskavad, Neptun näkkidega kaasa löömas, müügi-rahvas pakkus oma varudest sööki-jooki —, algas laevastikul kibe töö. Mereleostajaid oli sabaatamas ilmatu hulk, Kukurpallimäelt tuli aina lisa, autode rivi ulatus kaugele sadamavaravast eemale, igaüks lootis laevale pääseda.

Nii Kunda linnapea **Anne Tasuja** kui ka sadamakapten kinnitasid, et seekord on üle mitmekümne aasta mereäärsel Kunda rahval ometi kord võimalus ka mere peale saada. Ehk tunda, mis see merelkäimine ikka on. Sest kai peal manasid nii mõnedki laevajuhte, kes pardaleasujate peanupud

Kunda reisisadamana: rahvast on palju nii "Kakel" ja "Marel" kui ka kail järjekorras.



hoolega kokku lugesid ja ettenähtust ühtki rohkem peale ei võtnud. "Neil ju seal laevas ruumi küll," pahandati, kui järjekorras ootama pidi. Ei aidanud see porisemine midagi; kõige rohkem vast sõandas sõidutada "Kake". Rootsi laeva kapten **Bengt Grisell** seletas oma kalda-ääres seismist sellega, et ta tohiks peale võtta vaid 12 reisi-jat, aga see ei tasu kütuse ja laeva kulutamist kuidagi ära. Tema laev ja "Mare" tõmbasid rahvast ligi sukeldumis- ja allveetehnika näitamiseks.

Siinjuures ei suuda ma ära imestada, miks iga-suguste demonstreerimiste juures alati mingeid jallanõusid veest välja tuuakse, nagu muud vette enam ei satukski. Aga rahval on põnev vaadata, kui midagi vee alt välja tuuakse.

Neli alust tegid vahetpidamata tööd kella 15-ni (ja natuke kauemgi), et kõik soovijad ikka vähemalt korra vee peale pääseksid. Vist olid rahul kõik, üks noormees igatahes hõiskas oma vanematele, et "Teen ühe tiiru veel, pole ealeski nii toredat asja olnud kui merel olemine!" Ei saanud vanemal selle arvamuse vastu midagi olla ja kõrvalt ninatarga arvamusele, et vist peab nüüd peresse ühe veesõiduki muretsema, vastati kenasti-sõbralikult, et ega see kõige hullem idee olevatki.

Kui kogu merelkäimise-mõll lõpuks läbi sai, suundus rahvas randa, et üks korralik tantsupidu maha pidada (klubi juhataja **Natalie Neigla** sõnul tuli esinejad Kundast, Uhtjust, Viljandist, Sõmerust, Soomestki *pelimannid*, lisaks veel kolm populaarset tantsumuusikapunti). Sadam jäi tühjaks ja vaikseks. Üllatas see, kui puhas oli plats pärast inimeste lahkumist — ei vedelenud seal rahvusjoo-gi *opmanni* purke, ei igat sorti näkside pabereid, mida muidu igal sammul näed. Põlnud vaja mingit suuremat puhastust, enne kui tegelikud kunded, metsavedajad, oma praami kai äärde tuua said. (Asi on selles, et Kunda sadama linlastele avamise nimel hoiti kaubavedajad mõnda aega sadamast eemal. Intensiivne laadimistö ei salliks jalussebi-vaid muidumehi. Niipea, kui rahvas sadamast läinud oli, toodi sisse Rootsi pukseriga "Mercuri" praam, üksteise järel saabusid veoautod puiduga — ligikaudu saja meetri pikkune ja paarikümne laiune praam oli vaja kiiresti laadida. Püsikunde ju.)

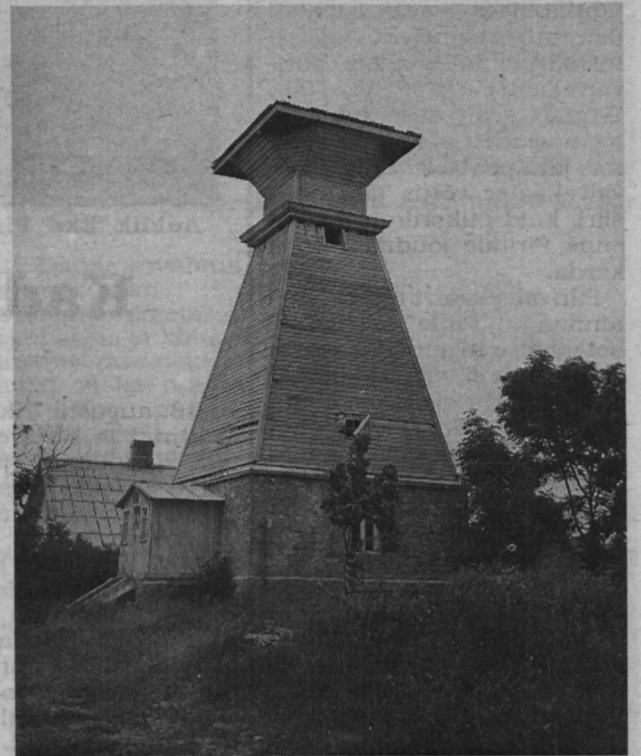
Kas Kunda on merelinn?

Raske öelda. Sadamalin peaks ta ju olema juba ligilähedaselt kaks sajandit. 1805. aastal saadi sadamachitamise luba. Aga kui kaua siit merele on mindud, ei tea keegi kindlalt öelda. Võib öelda, et siinkandis on väga pikk ja huvitav merelkäimise ajalugu, kahjuks on palju sellest senini selgitamata. Selge on see, et Kunda on meie vanimaid inim-asustuse paiku: keskmise kivijaia küttide ja kalastajate asustus tekkis Lammasmäele VII aastatuhandel e.m.a. Arheoloogid arvavad, et juba siis pidi elanikel olema mingi veesõiduk, tõenäoliselt ruhi. Kunda kultuur on üks väheseid termineid, mis leiab kasutamist üle-euroopaliselt kui kindla elamisviisiga inimeste elulaadi iseloomustaja.

Kunda asula avastamis- ja uurimislugu on huvitav. Kui möödunud sajandi lõpus alustas tööd Kunda tsemendivabrik, oli kunagise järve põhi

kui ja seda kasutati heina- ja karjamaana. Vabrik hakkas toorainena tarvitama seal õhukese turba-kihi all leiduvat järvekihti, mille kaevandamisel satuti muistsetele luuesemetele. 1886. aastal korraldati esimesed kaevamised ja hiljemgi on muinas-ajateadlased Kundas korduvalt töötanud.

Kunda tehasedki on seotud huvitavalt ajaloo kerkpallid läbi käinud inimestega. Perekond Girard de Soucanton, kes Kundas tehase ja sadama ehitusega ametis olid, olid Eesti ühe kuulsaima laevandusfirma Th. Clayhills & Son omanikud, saades selle sugulussidemete kaudu. Peres olid tulnukad nii Sotimaalt kui Prantsusmaalt, oli põgenenud nii võlausaldajate eest kui ka usuliste tõekspidamiste pärast, ja lõpuks leitud elu- ja tegevus-



Kunda tuletornil pole enam viltustki kuplit peal.

paik Maarjamaalt.

Praegu paistab sadama tegevusse rakendamine samuti linnale uut eluhoogu andvat. Avamispidu peeti mullu 2. septembril, tänavu juulis loeti 200. sissetulev laev (see oli Meremuuseumi "Mare"). Sadamas on nähtud 16 riigi lippu, kõige rohkem veavad siinset kaupa välja Vene alused, ei puudu ka Eesti, Inglise, Hollandi, Belgia, Saksa, Poola, Rootsi, Norra ja Soome omad. Klinkrit viiakse ka Slitesse Gotlandil, mis kuulu järgi olevat samuti paksu tolmukorra all olnud. Praegu on Slite kena puhas linn. Ehk saab Kunda jälle roheliseks ja inimsõbralikuks, nii nagu seda veel paljud sealt pärit elanikud mäletavad.

Kaubasadamaga argipäev: "Mercury" puidupraamiga.



Eesti kutselistel kaluritel oma liit

1. septembril loodi Eesti Kalurite Liit. Seni Eesti enam kui 2000 kutselistel kaluril oma organisatsioon puudus. Probleeme seevastu oli aga hulganisti. Eesti Kalurite Liit katsubki lahendada vastuolusid kala püüdjate, töötajate ja turustajate vahel, arendades ühtlasi koostööd riigivõimu ja valitsemisorganitega, mõjutamaks tehtavat kalanduspoliitikat. Liidu üks eesmärke on ka kalandusalase koolituse korraldamine.

Liit loodi kohalike kutseorganisatsioonide alusel, sinna võivad kuuluda kalapüügiga tegelevad ettevõtjad ning nende organisatsioonid. Vastuvõtmise otsustab kümneliikmeline juhatus — kõigi kalapüügiga tegelevate maakondade esindajad —, mis üldkoosolekute vahelisel ajal koordineerib tegevust, ning millesse võivad olla valitud ka need, kes liitu ei kuulu, tahavad ja saavad aga liidu

tegevusele kaasa aidata. Juhatuseseimeheks valiti Eesti Kalurite Liidu asutamiskoosolekul organiseerimisgrupi juht **Toivo Orgusaar**.

Eesti Kalurite Liit tegutseb isemajandava ja isefinantseerivana. Raha saadakse liikmemaksudest, liidu väljannete kirjastamisest ja levitamistest, annetustest ning sihtotstarbelistest eraldustest või ka tasulistelt üritustelt.

Piret Peensoo

"Kaluri Leht"

Augustinumber juhindub Schopenhaueri ütlusest: "Kuigi ümbrus on sama, elab igaüks meist erinevas maailmas". Esiküljel on juttu sellest, et "maakonnavalitsused ja kaluriühingud on kalavarude haldamise osas risti vastupidisel seisukohal". Nimetatud haldamise probleeme on oma esimesel töökoosolekul juuni lõpul arutanud kalandusnõukogu uue koosseisu liikmed. Need liikmed on kõik ka ilusasti kirjas, samuti nende soovitused. Ära on trükitud ka kalandusnõukogu põhimäärus.

Saaremaal ringi käinud autor (kes?) tõdeb, et "suvised Saare mere-imeine elab põllumehesest paremini". Helle Mets väidab, et Muhu kalandus elab kaluri arvel.

Veel on informatsiooni valitsusdelegatsiooni käigust New Yorki kalanduskonverentsile, kutseliste kalurite kokkutulekust Liu sadama lähedal, Kalurite Liidu asutamist, Taani kalaabiprogrammist ja "Viru Ranna" esindajate käigust Lõuna-Aafrikasse kalanduskonverentsile, kus ka ettekandega esineti.

Elmar Pettai meenutab kalandustegelast Mart Laagust, kelle sünnipäev möödus 90 aastat.

Mari Vamba

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu tegevuskava (projekt)

Ühingu liikmete sotsiaal-majanduslike huvide kaitseks ja Eesti Vabariigi merenduse arengule kaasa aitamiseks taotleb Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing ühiskondlikus elus ja seadusloomes osalemise, erinevate ametiühingute ja nende liitude vahelise koostöö ning kollektiivlepingute sõlmimise kaudu järgnevat:

1. Meremeeste Seaduse vastuvõtmist Riigikogus;
2. meremeeste palkade perioodilist suurendamist sõltuvalt elukalliduse (tarbijaindeks, elatusmiinimum jne.) tõusust Eesti Vabariigis;
3. ujuvkooresseu erinevate ametipalkade suuruse suhte korrigeerimist vastavalt rahvusvahelisele turumajanduse väljakujunenud praktikale;
4. meremeeste põhitööaja ja lisatööaja, samuti kõigi muude töötasude, puhkuse, lisapuhkuse ja riiklikel püha-

del töötamisega seotud normide selget piiritlemist;

5. meremeeste kvalifikatsiooni säilitamist nõutud tasemel ja edasiarendamist vastavalt võimetele ja vajadusele, kahjustamata nende majanduslikke huve;

6. meremeeste kutsehariduse probleemide väljasegitamist ja teadvustamist ühiskonnas ning mereharidusringkondades, riigikeelse kutsehariduse süsteemi täustamist ja edasiarendamist;

7. meremehe elukutse populariseerimist ja ühiskonnale meretranspordi rolli teadvustamist meie väikeses riigis ning sellest valdkonnast laekuvate valuutatulude osast ja suurusest riigieelarves ja välismajandusbilansis;

8. töökaitse- ja tööohutus-alase ettevalmistuse, profülaktika ja vahendite taseme parandamist ning täiustamist;

9. meremeeste tervisele kahjulike faktorite pidevat jälgimist ja fikseerimist laevadel ning vastavate tervistkahjustavate tööde ja ametite nimistu koostamist, samuti soodustuste määratlemist antud ameti- või töökohal töötamise korral;

10. meremeeste võimuste loomist ühiselt ja sisukalt vaba aega veeta ja puhata;

11. Eesti Vabariigi meremeeste õiguste ja võimuste privilegeerimist oma riigi lipu all sõitvatel laevadel;

12. töötute abistamise fondi loomist EMSA liikmeile;

13. kõigi ja eelkõige meretranspordi töötajate ametiühingulist liitumist.

EMSA tahab igapäevase ametiühingutegevuse kaudu jõuda ametiühingu ja selle liikmete valmisolekuni seista oma õiguste eest, tundes Eesti Vabariigis kehtivaid seadusi ja seadusandlikke akte.

EMSA ja EMA — kaks võimalikku ametiühingut

Suve hakul avaldas meie leht uue, Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu põhikirja projekti ja ülevalate EMSA asutamiskoosolekust. Too S-tähena sõna nimes tähistab asutajate meelest eelkõige sõltumatust tööandjast ja nende rahast. Kesksuvel aga hakkas Eesti Merelaevanduse raadiobülletäänide kaudu laevadel levima üks teine projekt, mis tutvustas üht hoopis teist, ehkki ohtlikult sarnase nimega uut(?) organisatsiooni — Eesti Meremeeste Ametiühingut lühendnimega EMA. Põhikirja projekti üldsätete 5. punkt väidab, et sel emmel on juba enne asutamist olemas juhtorganite aadress: "EMA on asutatud ja juhtorganite aadress on Tallinn, Uus-Sadama 14, EEO010, tel. 42 29 10, 43 14 42." Veel eespool, kohe 2. punktis on aga lugeda: "Eesti Meremeeste Ametiühingu venekeelne nimetus on Профсоюз Морских Эстонии ja ingliskeelne Estonian Seafarers' Union." Toimetuse kätte sattunud põhikirja eksemplarile on esimese lehe paremasse ülaturka käsitsi kirjutatud "PROJEKT"; viimase lehe lõpu pandud aga üks slaavitaheeline allkiri, mis viletsast koopiast hoolimata tundub kuuluvat hr. Štefotimile. Ka tekst ise viitab professionaalidele: kõik, mida ühe põhikirja vormistatus nõuab, paistab kirjas olevat.

Liikmete kohta on öeldud: "EMA ühendab vabatahtlikkuse alusel kõikide erialade töötajaid, kelle põhitöögevus on seotud tööülesannete täitmisega Eesti Vabariigi ja/või välisriigi lipu all olevatel lae-

vadel ning ujuvahenditel ja kellel on meremehe teenistusraamat või analoogne dokument." Võrdluseks ja meeldetuletuseks olgu siinkohal ära toodud ka vastav lõik EMSA põhikirja projektist: "EMSA liige on füüsiline isik, kes töötab kvalifitseeritud meremehena või muu laevapere liikmena või endine professionaalne meremees, kes on töötanud merel vähemalt viisteist aastat, on Eesti Vabariigi kodanik või omab alalist elamis- ja töölouba Eesti Vabariigis /.../ Üldjuhul ei saa EMSA liikmeks olla sõja-, sport-, huvi- või kalalaevade meremehed. Erandkorras EMSA liikmestaatuse saamise küsimuse otsustab EMSA volikogu."

Ent tagasi EMA juurde. See koosneb põhikirja projekti järgi liikmesorganisatsioonidest ja üksikliikmeist. Liikmesorganisatsioon moodustatakse laeval või ujuvahendil vähemalt kolme liikme olemasolul, ja nende tööd juhtivad üldkoosolekul valitud usaldusisikud. Nad võivad "nõuandva hääleõigusega" osaleda juhatuses ja revisjonikomisjoni koosolekuil. Nemad peavad ka sidet juhatuses, "informeerimaks liikmesorganisatsioonides esile kerkevatest probleemidest ja saamaks juhiseid ühtse ametiühingutöö läbiviimiseks". Liikmesorganisatsiooni koosolek on otsustusvõimeline vähemalt poolte liikmete kohal olles.

Juhatus võib otsustada maakondades ja suuremates laevakompaniides avada EMA esindused. Esindus "koordineerib liikmesorganisatsioonide ja üksikliikmete

tegevust oma piirkonnas, laevakompaniis või ettevõttes" ja selle töökorralduse "määrab kindlaks igal konkreetsel juhul juhatus".

EMA kõrgeim organ on üldkogu, mis on otsustusvõimeline 10% liikmete kohal viibides ja mis käib korraliselt koos iga nelja aasta järel.

"EMA töötajad on üldkogul valitud EMA esimees, tema asetäitja, kes samaaegselt on ka EMA usaldusisikud suhtes tööandjatega ja juhatus poolt kinnitatud palgaline koosseis."

Põhikirjaliste eesmärkide saavutamiseks on ette nähtud ka vara omamine ja finants-majanduslik tegevus; "liikmesorganisatsioonidele ja esindustele vajalikud rahalised vahendid eraldatakse EMA eelarvest". Eesmärgiks aga on "liikmete tööalaste, majanduslike ja sotsiaalsete huvide esindamine tööandjate ees ning riigivõimu- ja õiguskaitseorganites".

Liikmemaksuks nähakse ette "1% viimase või käesoleva töökoha töötasust". Aega teenima või mereharidust omandama läinud võivad edasi EMA liikmed olla; nende liikmemaksu suuruse kehtestab juhatus.

Kas S-tähe puudumine või olemasolu uute ametiühingute nimelühendite ka midagi sisulist tähendab, jääb nende otsustada, kes sinna astuvad. Või ei astu.

Muuseas, EMA tähistab uuema aja eesti kultuuris kaua aega konservatooriumi kutsutud asutust, mille nüüdne nimi on Eesti Muusikaakadeemia.

Mari Vamba

Nemad teevad uudiseid

Pressiesindaja kuulis viimasena

Augusti lõpunädalal juhtus naljakas, aga vist tüüpiline lugu. **Esmaspäeva** lõuna paiku helistas toimetusse meremees ja küsis, mis on juhtunud "Georg Otsaga". Seisab teine Kopliis dokis, aga raadiost pole midagi selle kohta kuulda olnud. Ei teadnud toimetuskki, aga huvi see teade äratas — äkki ongi midagi juhtunud.

Järelepärimise peale kehtas Eesti Merelaevanduse dispetšer õlgu ja vaatas paberitest järele — seisvat Vanasadamas. Helistas igaks ju-

huks siiski "Hansateesse" ja sai teada, et 28.–30. augustini on plaaniline remont. Nii sai laevaomanik operaatorilt (juhusliku mõõdakäija abiga) teada, et suur reisilaev peab kolm päeva liinisõidus vahet.

Teisipäeval tööpäeva lõpu eel oli sellestast mast juttu Eesti Merelaevanduse pressiesindajaga. Too küsis parasjagu "Hansatee" pressiesindajalt, kuhu on pidama jäänud pressiteade selle kohta, et "Georg Ots" kolm päeva ei sõida. Ent "Hansatee" pressi-

esindaja kuulis seda uudist viimasena.

Uudised peaksid liikuma vastupidises järjekorras kui seekordses näites. Paraku unustavad igasugu asjamehed, et parim kaitse kuulujuttude ja väärteabe vastu on avalik asjaajamine. Nad oleksid väga pahaks pannud, kui ajakirjanikud oleksid kuulda-lugeda andnud, et näe — "Georg Otsaga" on midagi juhtunud. Ometi paistis laeva valge korsten Paldiski maanteel sõitjatelegi ära.

Toimetaja

Kooliaasta algus

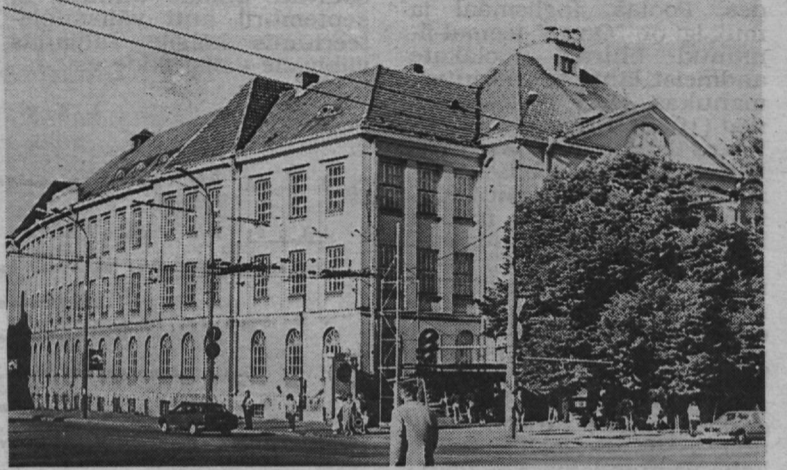
4. septembril alustati aktusega uut kooliaastat Merehariduskeskuses.

Esmakursuslasi tervitas rektori k.t. **Toomas Murašov**, kes soovis, et koos kasvatakse tublides ja haritud meremeesteks. Uue kooliaasta alguse puhul olid tervitama tulnud ka teede- ja sideministeeriumi aseantsler **Nathan Tõnnisson** ja Eesti Merelaevanduse peadirektori asetäitja **Enn Roo**.

Tänavu oli, nagu ikka, suurim konkurss laevajuhtimise erialale. Noormeestele pakkusid tõsist konkurentsi ka medaliga keskkooli (või gümnaasiumi) lõpetanud neid.

Uut kooliaastat alustas 165 esmakursuslast.

Reet Naber



Estonia pst. 10. Seisab tühi, veeta ja elektrita. Anti Tallinna 7. Keskkoolile. Ootab remonti.



Endla 13, Lõkke 5 ja 3. Majad, millesse pidi kolima merehariduskeskuse ametikool, andis Andres Tarandi valitsus sise- ja rahandusministeeriumile. Lõkke tänavale asub Tolliamet, Endla tänavale Kodakondsus- ja Migratsiooniamet, ka selle allasutus aadressbüroo.



Endla 4. Hulk asutusi ja erafirmasid, ka pank. Käib kõva remont: mõned ruumid on ilusateks valgeteks kontoriteks saanud. Isi Trapido foto



Västriku 10. Seda maja, mis ainsana Karu tänava koolile jäänud on ja paar aastat remonti ei vajaks, himustab Eesti Noorsoo Algatuskeskus. Peaegu oleks saanudki. Nii taandub Eesti Merehariduskeskus samm-sammult teiste riigiasutuste ees, millel paistab (riigi) raha rohkem olevat. Eriti jõukas olevat Kodakondsus- ja Migratsiooniamet, eriti vaene aga aadressbüroo. Ka Noorsoo Algatuskeskus paistab jõukam olevat kui sama ministeeriumi Merehariduskeskus. Madli Vitismann



Kihnu naine ja Kihnu mees

Naised võtavad turistide vastu, söödavad ja hoolitsevad. Tantsuringis on ka "Kihnu Ranna" turismidirektor, giid mängib pilli.

Samal ajal teevad mehed head äraolemist, märkamata, et päike on selja juba punaseks kõrvetanud.

"Tule, lähme teeme õues asja selgeks," tõusevad vana-mehed kõrtsilaua tagant.

Madli Vitismann



TURVALISUS JA EFEKTIIVSUS MEREL JA MEREKALLASTEL

Parim investering on «Raytheon» mereelektroonika.

«Raytheon» viib kohale ja toob Sind tagasi igasuguse ilmaga.

Saadaval IMO, SOLAS ja GMDSS nõuetele vastavad meresõidu ohutuseks vajalikud seadmed.

KÜSIGE MEIE BÜROOST: Tallinn, Vana-Posti 7

RE Tallinna Sadam
sadamates seisid
18. septembril:

Kes meil käivad

Kesklinna sadamas
Liinilaevad ja Saksa sõjalaevad

"Ivan Bogun" (Vene) — laadib malmi

"Pamjat Iljitša" (Küprose) — lossib külmutatud kanakoibi

Kopli sadamas

"Sormovski 41" (Vene lipp) — lossib presitud grafiiti

"Velise" (Eesti) — lossib külmutatud kala

Paldiski sadamas

"Volgo-Balt 174" (Vene) — laadib vaname-talli

Puksiir "Max" praamiga "Polar" (Rootsi) — laadib puitu

Muuga sadamas

Tanker "Pinja" (Soome) — lossib bensiini

"Irina Trader" (Eesti) — laadib turvast



TALLINK



ESTLINE



AS ESAGENA Ltd

MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



NT BUNKERING LTD. TERMINAAL

NT BUNKERING LTD.



Inreko



ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht
18. septembril:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Port Saidist
Gibraltari väina

"ALEKSANDER ABERG" — teel El Dikheilast
Baie Comeau'sse

"PAUL KERES" — Binqasimis

"KRISTJAN PALUSALU" — teel Balboast
Tampasse

"GUSTAV SULE" — Savannah's

"ALEKSANDER KOLMPERE" — Mo I Ranas

"HAAPSALU" — teel Houstonist Peterburi

"VILJANDI" — teel Halifaxist Klaipedasse

"RAKVERE" — remondis Riias

"NARVA" — teel Rio Hainast Port au Prince'i

"VALGA" — teel Santosest Puerto Cabellosse

"KUNDA" — São Francisco do Sulis

"PALDISKI" — teel Lagosest São Francisco do
Suli

"SOMPA" — teel Leixoest Nordenhami

"KEHRA" — Doualas

Neile, kes ootavad...

"AEGVIIDU" — teel St. Malost Peterburi

"KUIVASTU" — teel Casablancast

Villagarciasse

"KUUSALU" — remondis Vene-Balti sadamas

"PARILA" — teel Antwerpenist Cotonou'sse

"RAKKE" — teel Galatzist Garstonisse

"VALKLA" — teel Terneuzenist Buenos
Airesesse

"PIHTLA" — teel Madrasest Ceutasse

"NAISSAAR" — teel Rotterdamist Crotonesse

"VAINDLO" — Police'is

"FRISOHAVEN" — Lagoses

"MUHU" — teel Bandirmast Garstoni

"ABRUKA" — teel Boulogne'ist Savonasse

"VILSANDI" — Lübeckis

"MUUGA" — teel Helsingist Antwerpenisse

"KAPTEN KONGA" — teel Stockholmist

Antwerpenisse

"KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast

Bremenhavenisse

"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist
Stockholmi

"KESSLALD" — Antwerpenis

"VIIRELAID" — teel Århusist Helsingisse

"MANILALD" — teel Felixstowe'st

Vanasadamasse

"SUURLALD" — Vanasadamas

"HEINLALD" — Helsingis

"PAKRI" — teel Meeruse sadamast Corki

"ANGYALFJÖLD" — teel Porto Empedoclest

Stockviki

"AEGNA" — teel Middlesbrough'st Stockviki

"KABALA" — teel Hudiksvallist Barcelonasse

"MOHNI" — Holbekis

"RAPLA" — teel Ventspilsist Rotterdami

"SOODLA" — teel Garstonist Stralsundi

"KLOOGA" — teel Heroyast Iskenderuni

"TRANSESTONIA" — Århusis

"DONATA" — Muuga sadamas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number
ilmub
oktoobris

Toimetuse postiaadress:
EE0001 Tallinn,
Pikk 70, "Meremees"
NMT-telefon 8-25-238 088; numbripeiler 20710,
teatada oma telefoninumber operaatorile
telefonil 6304050

«Printal»

Tellimuse nr. 4394.

Toimetaja
MADLI VITISMANN