MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

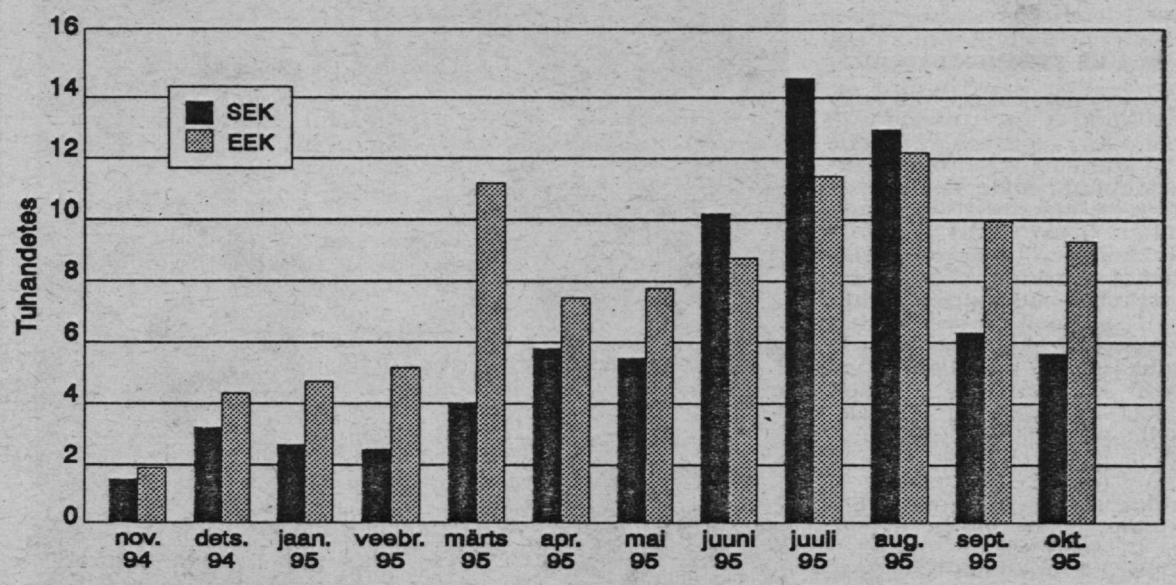
Nr. 20 (992) Teisipäev, 28. november 1995 Hind 3 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Kuidas meremees end tunneb? III lk. 2
- «Memento Estonia» lk. 3
- Mereharidusnõupidamine lk. 5
- Miinisadamas lk. 6
- Laev vangis lk. 7
- Kolm kuud kursustel lk. 8
- Kaks nädalat kursustel lk. 9
- Kirjutavad lk. 10

M/l «Mare Balticum»

Reisijate arvu võrdlus Stockholmist ja Tallinnast ostetud piletite alusel



11. novembril möödus aasta Stockholmi-liini taasavamisest. Lähemalt «Mare Balticumi»-sünnipäevast lk. 4.

Viiskümmend ja nelikümmend seitse ning kolm

ÜRO tähistas suurejooneliselt organisatsiooni poolesajandat juubelit. Mis sest, et probleeme kuhjaga ning väljapääsuteid raske leida.

Seoses sellega võiks meelde tuletada ka Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni tööd, mis samuti kuulub ÜRO–peresse.

Merenduses on olnud olukord rahvusvahelise koostöö alal loomulikumast loomulikum vist sest ajast peale, kui kaugemaid meresõite ette võtma hakati.

Laevadel oli loomulik õigus leida halva ilma korral varjupaika ükskõik millises sadamas, samuti oli respekteeritud põhimõte anda hädasolijale abi, ükskõik kes siis laevaomanik oli. Alles 19. sajandil, kui kaubavahetus ja laevaliiklus tööstusliku revolutsiooni tagajärjel tunduvalt arenesid, hakati mõtlema rahvusvaheliste kokkulepete sõlmimisele. Esimesi lepinguid hakkas sõlmima merekaubanduses domineeriv Suurbritannia. 1863. aastal viisid Suurbritannia ja Prantsusmaa sisse kooskõlastatud eeskirjad kokkupõrgete vältimiseks merel, milliseid hiljem aktsepteerisid ülejäänud mereriigid.

Kui eelmise sajandi lõpul asutati Rahvusvaheline Telegraafiliit ja Rahvusvaheline Meteoroloogia Organisatsioon, hakati arvama, et samasugune rahvusvaheline organisatsioon võiks olla loodud ka laevanduse reguleerimiseks. 1889. aastal peeti Washingtonis rahvusvaheline merenduskonverents, kus probleemi arutati. Kuna laevanduses domineeris mõni üksik võimas tegija, jäi organisatsiooni loomine "päevakorda". Hoolimata sellest, et elu ise tuletas ühtsete nõudmiste kehtestamise vajalikkust meelde (kasvõi "Titanicu" uppumine 1912. a.) ja iga riik sai "põhimõtteliselt" aru organisatsiooni vajalikkusest, jõuti alles pärast Rahvaste Liidu loomist Ühendatud Merenduskomisjoni loomiseni 1921. a.

1945. aastal loodi Ühinenud Rahvaste Organisatsioon, mille koosseisus nähti ette erinevate valdkondadega tegelevad rahvusvahelised organisatsioonid.

1946. aastal teatas ÜRO Ajutine Transpordi ja Side Komisjon, et laevanduse alal on üle 50 tehnikaalase konventsiooni, mis mõjutavad laevandust ning mis on eelduseks alalise laevandusorganisatsiooni loomiseks. 1948. aasta veebruaris tuli Genfis kokku konverents ning kahenädalase töö järel teatati rahvusvahelise organisatsiooni IMCO (*Inter–Governmental Maritime Consultative Organization*, IMO–ks muudeti nimi 1982. a.) loomisest. 1948. aastal kiideti esimesena heaks uus SOLAS, mille seni kasutatav versioon pärines aastast 1929 ja nõudis suuri muudatusi.

Organisatsiooni eesmärkideks oli kirjas riikidevahelise koostöö arendamine seadusandluse alal ning kõigis laevandust ning rahvusvahelist kaubandust mõjutavate tehniliste probleemide lahendamisel. Põhimõtted, et IMO peaks igasuguse diskrimineeriva tegevuse ja ebaausa konkurentsi vastu võitlema, tõid vastsele organisatsioonile hulga takistusi, sest paljudes riikides leiti, et see on sekkumine vabasse turumajandusse. 1960. aastatel sai organisatsioon veidi tegusamaks. Kõige rohkem IMO konventsioone on heaks kiidetud aastail 1969—1979. Ratifitseerimiseni on erinevates liikmesriikides jõutud eri aegadel, diskussioone ja soovitusi on jagatud hulgaliselt. Praeguseks aktsepteeritakse enamikku IMO standardeid. Mitte sellepärast, et organisatsioonil oleks võim riike ja valitsusi selleks sundida, vaid tänu sellele, et need on osutunud praktiliselt vajalikuks. See selgitab ilmselt ka seda, miks mitmes küsimuses jätkuvad diskussioonid aastakümneid, kuid lõppotsuseni pole jõutud.

Praeguseks on suurem osa mereriike ratifitseerinud IMO tähtsamad meresõidu ohutuse ning reostuse vältimise konventsioonid. Seega on oluline nende ellurakendamise efektiivsus eri maades. Omalt poolt on IMO püüdnud tehniliselt abistada arenevaid maid, eriti kaadriettevalmistuse alal. Üks sellealaseid edukamaid projekte oli Maailma Merenduse Ülikooli avamine Malmös 1983. a. Mereõiguse arendamiseks on IMO samuti suurt tööd teinud, tegutseb IMO Rahvusvahelise Mereõiguse Instituut.

Tõsiselt püütakse suurendada lipuriigi vastutuse määra, Riiklik Sadamajärelevalve muutub üha olulisemaks laevade seisukorra kontrollimise tõhustamiseks. Lisaks veel ISM ja STCW, esimene laevafirmade ja –operaatorite organisatsioonilise töö/ekspluateerimise (on avaldatud ka arvamust, et see peaks muutma laevakompaniide tegutsemiskultuuri) ning teine meremeeste koolitatuse parandamiseks ning ühtsele tasemele viimiseks.

IMO tegevuse aktiivsemaks muutmisele on, kahju küll, kõige suuremat tõuget avaldanud aga õnnetused: "Amoco Cadiz" 1978, "Herald of Free Enterprise" 1987, "Exxon Valdez" 1989, "Estonia" 1994.

Viimastel aastakümnetel on kogu meremajandus kiiresti ja väga põhjalikult muutunud ja kunagised konventsioonid nõuavad muutmist. Vaba meresõidu õigust tahaks kõik kasutada, aga halvas seisukorras laevad, ohtlike kaupade vedu ja muud tegurid võivad selle põhimõtte küsitavaks muuta. Laevaperedel on probleemid tekkinud seoses tehnoloogia kiire arenguga. Mitmerahvuselised meeskonnad, mille liikmetel on raske üksteisest või reisijatest aru saada, pole just kõige meresõiduohutumad.

Laevanduses on aktseleratsioon

Mis teha, et meresõit oleks ohutum ja saastamisoht väiksem?

Kui juhtub suurem õnnetus, avaldavad merendusringkondadele survet nii poliitikud, press kui ka avalik arvamus — tehke ometi *midagi!* Aga õnnetuste ärahoidmine ja ennetamine on pikaajaline ning püsiv töö, igakülgselt läbikaalutud ja põhjendatud. Nagu meretöö ikka. IMO–s igatahes usutakse, et meresõidu ohutumaks muutmiseks tehtud ja tehtav töö kannab edaspidigi vilja ja õnnetuste arv väheneb. Oluline on seejuures ka kiire infovahetus. Viimasel ajal on kontrolli alastandardsete laevade üle tugevdanud nii klassiühingud kui ka kindlustuskompaniid ja laevaprahtijad, toetades IMO initsiatiive.

Tulevik on ka sel suurel rahvusvahelisel organisatsioonil murelikuvõitu. Põhjus — raha vähesus. Eriti meremeeste väljaõppe parandamise kindlustamiseks loodetakse laevaomanike suuremat toetust.

Septembris Rahvusvahelisele merenduspäevale pühendatud kõnes väljendas IMO peasekretär William A. O'Neil arvamust, et 152 liikmesmaaga organisatsioon on võitnud merendusmaailma toetuse seetõttu, et on oma tegevuses olnud pragmaatiline, tulemuslik ja eelkõige tähelepanu pööranud liikmesriikidele kõige enam muretekitavatele probleemidele: meresõidu ohutusele ning merereostuse ärahoidmisele.

IMO hüüdlauseks on *"safer shipping and cleaner oceans"* — ohutum meresõit ja puhtamad ookeanid.

Eesti Vabariik on Rahvusvahelise Mereorganistasiooni liige 1992. aastast.

Reet Naber

SOLAS — Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel.

MARPOL — Rahvusvaheline konventsioon merereostuse vältimiseks laevadelt.

ISM — Laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvaheline koodeks.

STCW — Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon.

Aasta pärast laevahukku

Psühholoogi mõtteid

(Algus «Meremehes» nr. 19)

Psühholoog MARE TEICHMANN, PhD ja Tallinna Tehnikaülikooli professor, on oma elukutse tõttu viimased pool aastat lähemalt kokku puutunud «Estonia» huku läbi teinud meremeestega. Palusime tal rääkida oma tähelepanekutest ja soovitustest.

Ja veel üks asi, mida tahaks öelda. Oleme lausa vihase jonnaka järjekindlusega upitanud inimesi jalule, jõudnud koos mõne inimesega, kes tahab tõusta, sinnamaani, et ta juba *seisab* ja *kõnnib*. Ja siis tuleb laeval jälle mõni mälestusteenistus,

ja uus psühhotrauma.

Minu meelest on üks suur psühhotrauma asendatud paljude väikestega. Inimene hakkab kosumise, oma kaitsemehhanismide kasutusele võtmise staadiumis peaaegu juba ühest kriisist välja jõudma, kui tuleb uus, väiksemat sorti psühhotrauma, mis rebib haava uuesti lahti.

Ühelt poolt on see hirmus kena, et hukkunuid meelde tuletatakse ja mälestusüritusi korraldatakse. Teiselt poolt aga neile inimestele, kellel on vaja end kokku koguda ja merel edasi töötada ning üldse edasi elada, ei mõju see sugugi nii, nagu küllap heade kavatsustega on planeeritud.

Pärast tänavust 28. septembrit on olnud hulk inimesi, kes on rääkinud: see läks paremini mööda, kui ma arvasin. Ma nii õudselt kartsin, aga neil kahel päeval oli nii palju üritusi, et kolmandal ma kohe terve päeva magasin, nii väsitas ära.

Noh, hea, et neid üritusi nii palju oli, ei olnud aega mõelda, tuli ühest kohast teise joosta...

Nende ürituste korraldamine kutsub esile kohusetunde: ma peanleinama; ma olen hukkunutele võlgu, kui ma seda ei tee; seepärast pean kõik need üritused kaasa tegema.

Ma ei tea nüüd, kas seegi on väga jumalavallatu jutt, aga arvan, et nende ürituste korraldamine peab kuidagi mõistlikkuse raamidesse minema. Võib-olla teha kord aastas, mitte niimoodi, et kogu aeg ja päevade kaupa.

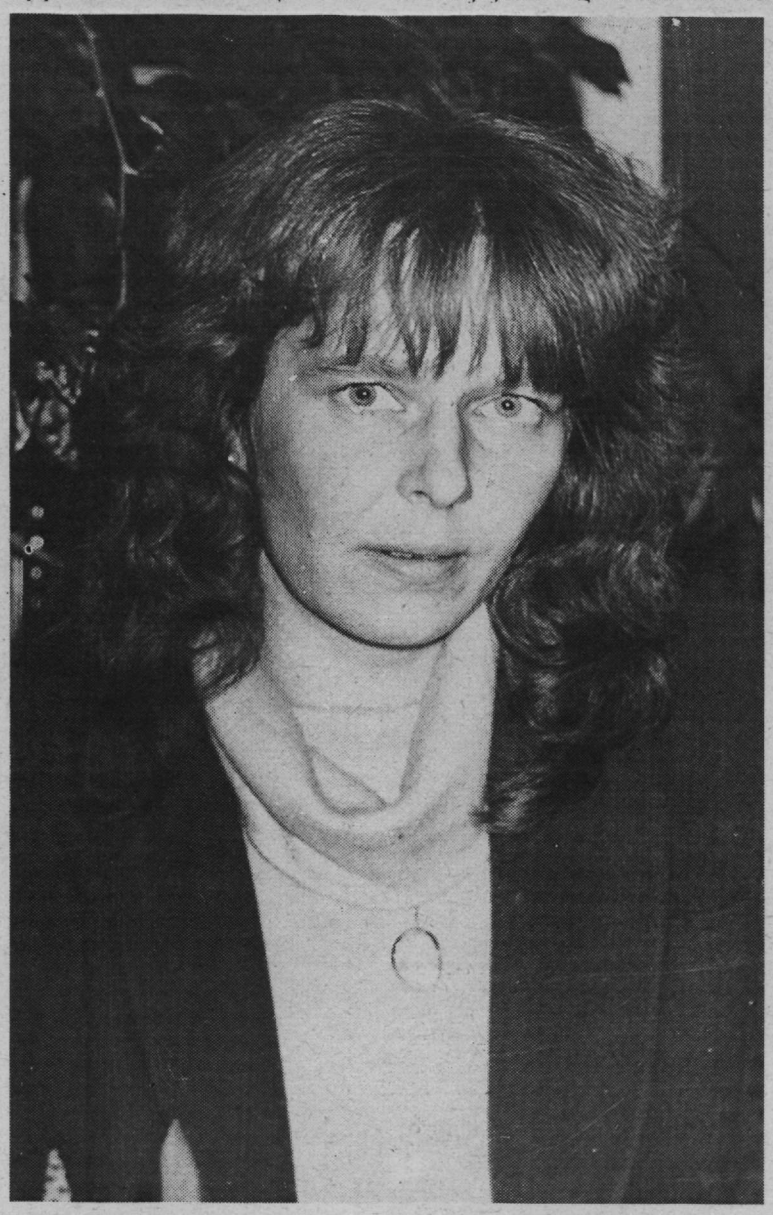
Laevahuku tõttu said meie psühholoogid nüüd selle kogemuse, et neilt

oodatakse märksa enamat,

kui nad suudavad anda. Ka said nad õppetunni, mida tähendab ületöötamine.

Ise sain laevahukust teada, kui võtsin 28. septembri hommikul SAS-i lennukompanii kassast välja piletit lõunasele Oslo lennukile. Pidin seal olema poolteist kuud. Päris ära sõitu jätta ei saanud, mul oli seal ette nähtud hulk loenguid ja töökohtumisi. Aga 10 päeva pärast olin tagasi. Selleks ajaks olid siin mingid abistamisstruktuurid loodud ja funktsioneerisid. Oslost tagasi tulles nägin psühhologe, kes ise vajasid psühholoogilist abi, sest olid lihtsalt üle töötanud. Psühhoteraapia ja üldse kriisiabitöö Läänes, kus on selles asjas traditsioonid ja kogemused, tähendab seda, et psühholoog ei tohi töötada üle 2–3 tunni päevas. Meie inimesed töötasid, eriti esimestel päevadel, 10 tundi ja rohkem. See tähendab, et nad *põletasid enese ära*, ja järgmisel päeval polnud enam võimelised edasi töötama.

Oslost tagasi tulnult leidsin eest kuus faksi, kõige kaugem neist Lõuna-Aafrika Vabariigist, mis mind väga liigutasid. Koos kaastundeavaldustega pakkusid kolleegid maailma eri paigust end appi. See oli neist väga kena.



Ainult et kuidas sa abistad, kui ei oska abistatava keelt ega tunne kultuurikonteksti. Need kaks asja on niisugustel juhtudel väga tähtsad, ilma lihtsalt ei saa aidata. Seepärast on psühholoogilise abi puhul väljast-aitajad kahjuks välistatud; peame ise hakkama saama.

Tagantjärele tarkusest võib öelda, et pääsenud meremehed oleks muidugi võinud kõigepealt

palmide alla saata.

Või vähemalt Pärnu sanatooriumisse. Viimast hiljem ka tehti. Aga ega laevaomanikelgi olnud selles asjas enne mingeid kogemusi.

Ainult see on ka küsimus, kas on hea sama õnnetuse läbiteinuid koos, n.-ö. ühe tuusikuga kuhugi puhkama saata. Ühtpidi on see hea: mõnd inimest see aitab, kui ta teab, et teisel on sama probleem ja saab sellest rääkida; näeb, et teine saab hakkama — küllap siis minagi saan. Aga teistpidi see koos olemine ja üksteisele rääkimine võimendab. Igaühel on oma lugu. Kõik need lood on unikaalsed. Ja neist tuleb välja palju detaile, mida inimene jutustades hakkab üle elama. Kui ma kuulan ära ühe inimese loo, teise oma, ja kolmanda, ning kui ma olen vähegi vastuvõtlik, empaatiline, siis elan ma need kõik läbi, ja see võimendab ka mu enda lugu.

Igal juhul poleks pidanud pääsenud meremehi panema töökohtadele konkureerima ("Vironiale" oli juba komplekteeritud kaks meeskonda, tööta oli jäänud "Estonia" teine meeskond — toim. märkus), selleks polnud nad heas vormis. Nad olid suhteliselt abitud ja suhteliselt šokeeritud. Isegi need, kes olid olnud teises vahetuses.

Me ei ole hakanud oma abivajajaile tegema süvateste ja kõrvaluuringuid. Need on väga aeganõudvad, pikad ja tüütud küsimustikud; inimene, kes tuleb ja kurdab, ei ole võib-olla valmis niisuguseks tegevuseks. Küll aga oleme teinud isiksuseuuringuid siis, kui on selgunud, et inimene on valmis muutusteks, valmis õppima. Siis on võimalik olnud reaalselt kätte näidata, kus on reservid, et uuesti alustada.

Kasutame üsna intensiivselt videotreeningut. See on puhtõpetusliku iseloomuga. Inimesele näidatakse videokaamera vahendusel telepurgi sees kätte, kuidas tema käitub, kuidas teised käituvad ja kuidas selles olukorras veel võiks käituda. See on suhtlemisoskuste treening. Kriisisituatsioonis kipume aina kasutama ühte malli ja ei märka, et teised kasutavad muid, ja ei saa teistest ka hästi aru. Videotreening aitab omandada uusi käitumismalle.

Paar sõna ka

ajakirjandusest

seoses "Estonia" hukuga. Mulle tundub, et just Lääne ajakirjandus oli see, mis töötas halvasti. Nagu eelmiste, poliitiliste kriiside puhul on siia tuldud otsima vaatemänge tankidega, nii ka seekord tuldi sensatsiooni jahtima. Pääsenutelt maksku mis maksab intervjuusid saama. Võib-olla Lääne ajakirjandusega nii ongi, aga mulle tundub, et see oli kriisiolukorras kohatu. Ja inetu oli inimeste vastuste suvaline interpreteerimine, soov süüdistada, hirmus tahtmine olla süüdlaste leidmisel esirinnas.

Meil töötas paljude inimeste arvates hästi Kuku-raadio, hästi on räägitud selle operatiivsusest ja suhtelisest erapooletusest.

Ning veel ühest probleemist, mis tuli koos "Estonia" hukuga. Selle aasta jooksul on liikluses ja muudes õnnetustes hukkunud umbes sama palju inimesi kui laevaõnnetuses. Aga "Estoniaga" seoses vaadatakse kannatanuid kui

mingeid erilisi inimesi.

Teised õnnetud tunnevad end aga kõrvalejäetuina, nendega ei tegele keegi, neid ei aita keegi. Loodan, et kriisiabi süsteem, mis laevahuku tagajärjel käivitus, hakkab töötama ka nende heaks. Oleks normaalne, et igaüks Eestis teab, kuhu pöörduda oma hädadega, mis tal on tekkinud psühhotrauma või šoki tagajärjel.

Kadestada ei ole "Estoniaga" seotud kannatuste puhul muidugi midagi. Ka pole nende abistamisel tegemist ülepakkumisega — vaieldamatult oli see šokk. See, kui ei tea, kus on kalli inimese haud ja mida ta pidi viimsel pooltunnil läbi elama, jätab natuke teistsuguse jälje kui lähedase inimese surm omas voodis, omastest ümbritsetuna. Kui on olemas matmispaik, kuhu saab alati tagasi minna, siis saab teadvustada, et see inimene on tõepoolest surnud ja mina tõepoolest elus ning pean nüüd tema toeta toime tulema, ükskõik kui kallis ta mulle ka ei olnud.

Soovitada teha kodus mõni mälestuspaik, korraldada surnukehata matus ja luua kalmistul koht, kuhu ta justkui oleks maetud, et iseenese jaoks fikseerida toimunu jäädavus ja lõplikkus — ikka jääb tunne, et see on enesepettus. Usun, et nende leinajate jaoks jääbki kalli inimese haud nende mõtetesse. Ja sinna tulebki neil tagasi pöörduda: see ongi see koht. Ehk polegi vaja seda kalmu, toda merre visatavat pärga. Võib lihtsalt istuda omaette, panna küünal põlema ja mõelda kalli kadunu peale. Usun, et see aitab sama palju.

Inimesed elavad leina väga erinevalt üle. Üldse on iga inimene unikaalne. Kas tuleb aeg, mil seda õnnetust vaadatakse kui mälestust? Mõnel inimesel on see aeg juba tulnud. Ja neil on see probleem, et kas teised inimesed ei arva neist halvasti, kui nad näiteks juhtuvad olema uuesti armunud — kas nad ei ole reetnud seda, kes jäi "Estoniale".

Ma arvan, et

igaühel on õigus olla õnnelik.

Elu peamine väärtus on elamine, ja mida paremini suudame oma elu elada, seda enam on meil anda teistele inimestele ja seda väärtuslikum on meie elu me enda jaoks. See on kokkuvõte, mida tahaksin öelda kõigile, keda õnnetus on puudutanud. Pole vaja end süüdi tunda, et täna ärgates ma ei mõelnudki selle peale, kes laeva jäi, vaid märkasin hoopis, et päike paistab ja linnud laulavad. Elu ju läheb edasi, see on täiesti loomulik, ja nii ta peabki minema.

Muidugi jäävad hukkunud nende inimeste mälestusse. Aeg teeb kõik mälestused veel ilusamaks ja pühamaks. Ainult et elada tuleb reaalsuses, mitte mälestustes.

Mari Vamba
Madli Vitismann

ITF

Kõigile meremeeste organisatsioonidele
Ringkiri nr. 192/S.74
18. oktoober 1994
Kallid kolleegid
Parvlaeva "Estonia" meeskond

Te kõik olete kahtlemata teadlikud parvlaeva "Estonia" traagilisest hukust möödunud kuul. Paljud ITF-iga ühinenud organisatsioonid on juba saatnud oma kaastundeavaldused Eesti, Soome ja Rootsi ametiühingutele. Meiega ühinenud Eesti Veetransporditöötajate Ametiühingute Föderatsioon on loonud toetusfondi katastroofis hukkunud meremeeste perekondade abistamiseks. Nõu pidanud heategevuskomitee juhatusega, otsustasin nõustuda sellesse fondi 50 000 $ annetuse tegemisega.

Iga ITF-iga ühinenud ametiühing, kes soovib annetust teha, võib toimida ITF-i kaudu, selgelt osutades, et see on määratud "Estonia" toetusfondile. Sel juhul me tagame, et seda raha kasutatakse otseselt meremeeste perede toimetulekuraskuste leevendamiseks.

Eestis algatatakse nende perede nimel juriidiline menetlus, kindlustamaks laeva operaatoreilt korraliku kompensatsiooni saamine. Oma Eesti, Soome ja Rootsi organisatsioonide palvel on ITF põhimõtteliselt nõus andma rahalist toetust juristide palkamiseks, kes sellega tegeleksid. Hoiame teid asjade arenguga kursis.

Vennalikult Teie
David Cockroft,
peasekretär

Stockholm, november 1994
Kallis hr. David Cockroft,

tänan Teid teie austava kirja eest 18. oktoobrist 1994.

Tänan Teid väga väärtusliku annetuse 50 000 $ eest "Estonia" toetusfondi ning palun edasi anda siiras tänu ka heategevuskomiteele.

Parvlaeva "Estonia" traagiline hukk oli suur kaotus Eesti riigile ja tema rahvale, mistõttu hindame väga kõrgelt ITF-i osavõtlikkust ja rahalist toetust.

Kogu selle aja, mil meie maa oli okupeeritud, tunnustas ja abistas ITF meid alati meie võitluses vabaduse eest. ITF võttis Eesti Meremeeste Uniooni eksiilis oma liikmeks ning andis meile võimaluse mitmesugustel konverentsidel oma probleeme tõstatada. Oleme väga tänulikud jätkuva abi eest.

Palun Teid Eesti rahva ja meremeeste nimel edasi anda meie siiras tänu juhatusele, komiteele ja kõigile liikmetele.

Austusega teie
Eesti Meremeeste Unioon
Karl Matson,
peasekretär

EESTI MEREMEESTE UNION
ESTONIAN SEAMEN'S UNION
Affiliated
INTERNATIONAL CONFEDERATION OF FREE TRADE UNIONS
and the
INTERNATIONAL TRANSPORTWORKER'S FEDERATION

Nr.

LIIKMERAAMAT
MEMBER'S
CONTRIBUTION BOOK

Perekonnanimi
Surname

Eesnimed
Christian names

Eesti Meremeeste Unioni liikmeraamatu esileht

"Memento Estonia"

"Memento Estonia" esimees ANDER PAEORG, alustagem teie organisatsiooni loomise algusest.

25. novembril 1994 tuli kokku hukkunud meremeeste omaste ja pääsenud meremeeste üldkoosolek. Selleks ajaks oli selge, et kindlustuskompanii ei ole huvitatud tegelema meeskonna kindlustushüvitiste probleemidega. Seepärast otsustati sel koosolekul luua "Memento Estonia". Praegu on meil 187 liiget. Aga me ei seisa ainult nende inimeste eest. Nüüdseks on meremeeste 512 lähisugulast meid volitanud tegelema oma nõudeõigusega.

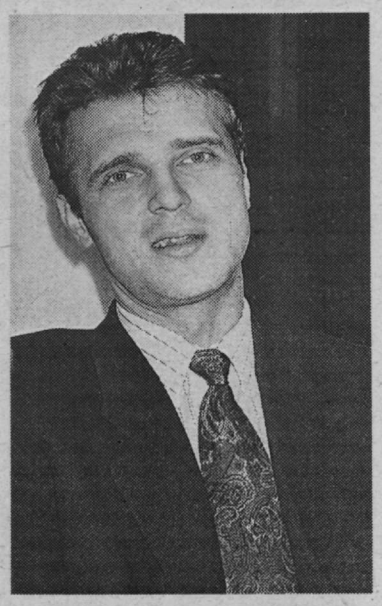
"Memento Estonia" registreeriti tänavu 13. jaanuaril Tallinna linnavalitsuses. Tegime "Memento Mare" infokeskusega lepingu ja asusime siia nende juurde. Neil on ITF-i ostetud arvutid ning sisustus, ja me saame neid tasuta kasutada.

Algul oli kõik nagu kännu taga: kindlustusselts "Skuld" ütles, et meremeestele on ette nähtud vaid kompensatsioon, mis tuleneb kollektiivlepingust. Aga kui hakkas selguma meeskonnale ja reisijaile makstavate summade vahe, selgus, et olukord on väga drastiline. Suurim väljamakse reisija lähisugulastele on Eestis olnud 3,8 miljonit krooni, ja suurim summa, mida võiks saada meremehe pere, on 10 korda väiksem.

Ent meie advokaadid Aare Tark ja Harras Lään Eestist, Karin Grauers Rootsist ja Eisten Øre Norrast on aktiivselt asjaga tegelenud. Nende ja Eesti Merelaevanduse selgitused, et tegemist oli vedaja vastutusega, viisid meid kevadeks nii kaugele, et "Skuld" nõustus: neil tuleb ikkagi tegeleda ka meremeeste probleemidega.

"Skuld" on majandusettevõte, ja lihtsalt heast tahtest nad muidugi ei maksa. Ent nad pidid aktsepteerima "Estline'i" kui vedaja vastutust — laevapere oli seal tööl, ja seetõttu ei kehti nende puhul Rootsi, vaid Eesti seadus. See aga on niipalju konarlik, lünklik ja mitmeti tõlgendatav, et läks tükk aega selgitamaks, mida see üldse kujutab. Praegu ongi nii, et ühelt poolt meie juristid, teiselt poolt "Skuldi" palgatud "Heta" advokaadibüroo tõlgendavad seda erinevalt. Sellest ka viivitus.

Suvest saadik oleme siiski saanud koguda ankeedilaadseid nõudevorme (ka nende kooskõlastamine võttis peaaegu kuu), mille lõpus inimene volitab "Memento Estoniat" ja selle poolt kinnitatud advokaate end esindama. Nüüd on viimasedki neist kaante vahel; nii meie kui "Heta" advokaadid on need korduvalt läbi vaadanud, teinud oma märkused ja need teostanud.



Loodan, et "Estline" lülitub oma advokaatidega töösse hiljemalt detsembriks. Tegemist on ju kolmepoolsete läbirääkimistega: kannatanud, keda esindavad "Memento Estonia" ja rahvusvaheline tugigrupp Magnus Sumbergi juhtimisel, vedaja "Estline" ja vedaja vastutuse kindlustaja "Skuld". Kui oleme "Skuldiga" ühele poole saanud, peame hakkama läbirääkima "Estline'iga", ma arvan, et selle Rootsi poolega. Nemad on mitmel puhul oma kõrgete juhtide suu läbi öelnud, et kui peaksid jääma väga suured vahed neis väljamakstavais hüvitustes, siis ollakse valmis vahe kompenseerima.

Võrdleksin läbirääkimiste käiku kurvilise metsavahelise teega: kuidagi ei oska täpselt öelda, millise kurvi taga on finiš. Olen selle aasta jooksul muutunud väga skeptiliseks. Vahel on nii, et püüad-püüad, aga sõtkud nagu vati sees. Juba läbirääkimiste alustamisega oli tegu. Mais siis algasid. 14. septembril oli Arlanda lennuväljal väga esinduslik koosistumine: "Skuldi" vastutavad juristid, "Estline", meie. Seal tehti pressiavaldus, et läbirääkimised lõpetatakse 30. oktoobriks, ja sellest on tulnud palju segadust. Ise ma küll ei uskunud seda tähtaega, kui vaatasin paljude küsimuste puhul "Skuldi" meeste siiralt imestunud nägusid. Täna on 17. november, ja veel läheb aega.

Plaanis on "Memento Estonia" juhatusega pöörduda otse "Estline'i" juhatuse ja "Skuldi" poole kirjaga: meie kui diletandid, mitte juristid, vaid kannatanute lähedased küsime, kaua see asi veel võiks väldata

Ühesõnaga seis on selline, et merelaevandus on oma töölepingust lähtuvad hüvitused välja maksnud, aga need, mis meremehed reisijatega võrdsustaks, on veel maksmata?

Nii tume see tulevik nüüd ei ole, et võiks öelda: seda ei tulegi. Kõik on väitnud, et tuleb. Aga mille põhjal? Eksisteerib määrus nr. 172, mille alusel käivad läbirääkimised. Pehmelt öeldes on see üks kummaline määrus, mis tegelikku olukorda ei arvesta. Reisijate puhul ei tehtud vahet, milline oli hukkunu sissetulek, aga laevapere puhul on see määruses oluline faktor.

Madruse lapsi peetakse odavamaks kui tüürimehe omi?

Nii sealt välja tuleb. See ei ole muidugi õige lähtekoht.

Ja veel: kui inimene pääses, elu on sees ja luud-kondid enam-vähem terved, siis selle määruse järgi pole talle midagi ette nähtud.

Kuigi ta võib olla kaotanud töövõime meremehena?

Jah, isegi sel juhul. Aga põhjus võib ju ometi olla — puht-psühholoogiline näiteks.

Ka sellega ei saa mitte kuidagi nõustuda.

"Skuld" ongi kaalunud hüvitada selle määruse ja põhiseaduse §25 puudujäägid. (Igal kodanikul on õigus kaevata kohtusse talle kahju tekitanud organisatsioon jne.) Kohtu kaudu asju ajades kaotaksid "Estline" ja "Skuld" aga märksa rohkem kui kokku leppides.

Oleme mõlema läbirääkimispartneriga kokku leppinud, et ei hakka ajakirjanduses üksteist tõrvama. Aga see oli siis, kui puud haljendasid. Nüüd on lumi maas, kuid juhtunud pole ikka midagi. Üha väsitavam on istuda siin mingi partorgina, kes peab ajama lihtsalt ümmargust juttu.

Missugused on "Memento Estonia" muud funktsioonid?

Enamik on raha-asjad. Veebruaris kohtusime Põhjamaade Transporditöötajate Föderatsiooni presidendiga; tema kaudu laekus meie arvele 19 000 $. See oli n.-ö. vältimatu abi, mis maksti välja pensionäridele ja lastele.

Mais laekus veel 39 000 $. Püüame abi anda võimalikult paljudele ja järelikult on need suhteliselt väikesed summad. Tahaksime, et inimestel ei kaoks tunne, et mitmel pool maailmas mõeldakse nende peale. Iga konkreetse saaja oleme annetajatega läbi arutanud; maksame Ühispanga kaudu.

Teisest summast oleme jätnud 15 000 $ inimeste rehabilitatsiooni jaoks sanatooriumis "Viiking" ja mujal.

180 000 kr. tuli ujuvkoosseisu ametiühingu kaudu. See raha, nagu ma aru saan, on kogutud laevadelt, Eesti meremeestelt. See laekus koos nende soovitatud 5 perekonna ja ühe pääsenud meremehe nimega. Arvan, et nad lähtusid sellest, kes on/olid ametiühingu liikmed.

55 000 kr. kulus niisiis neile inimestele; ülejäänud 125 000 krooniga võisime talitada oma äranägemise järgi. Pidasin nõu ka kontoriga, kus olen niikuinii asju arutanud. Lähiomakseid on üle 500, nendele ei tasunud jaotada. Otsustasime selle jagada 34 pääsenud meremehe vahel.

Objektiivsuse huvides pean ütlema, et alguses saime ka "Estline'ilt" oma tegevuse toetuseks 50 000 kr. jooksvateks kuludeks. Ise käin siin küll tööl, aga palka ei saa. Pole mõtet annetusena tulnud raha maksudena riigile maksta. "Memento Estonia" kulutusteks on 65 000 kr. läinud; pool sellest on ruumi rent "Memento Marele". Stockholmis olen käinud vähemalt 10 korda, komandeerimiskulud on olnud 10 500 kr. "Estline" on võimaldanud sooduspileti; kord oli tarvis ka lennukiga käia. Postikulud on samuti suured. 6. novembril oli jääk 247 000 kr.

Usun, et need 50 000 $, millest ITF teavitas Rootsis asuvat Eesti Meremeeste Uniooni, on meile laekunud rahade hulgas.

Kas teie organisatsioon jääb püsima või on ajutine?

Eks seda otsustab üldkoosolek. Detsembri alguses tahaksime selle kokku kutsuda ja finantsaruande esitada. Siis on ehk juba ka midagi konkreetset asjade arengu kohta rääkida — novembri lõpul on jälle üks läbirääkimiste voor.

Suvel oli meil Mereklubis kolm nõupäeva. Siinkohal tahaksin härra direktor Baibakovile tänu avaldada, et ta meilt ruumide kasutamise eest tasu ei võtnud.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Välis-Eesti laevandusest ja Eesti Meremeeste Unioonist

jutustab uniooni president, pensionil kapten Karl MATSON:

Uniooni sündimine oli niimoodi, et kui Teine maailmasõda lõppes, jäid need Eesti laevad, mis Stalini kutsel tagasi ei läinud, suuremalt osalt Inglismaale. Sõja ajal olid need võetud sõjatransporti. Nüüd otsiti nende laevade omanikud üles, ehkki enamik neist oli Siberis, kas elus või surnud, seda ei teadnud keegi. Inglise transporditministeerium tegi kõigile neile laevadele, mis põhja polnud läinud, korraliku remondi ja maksis kogu sõjaaja eest üüri ka veel. Mis aga põhja oli läinud, need laevad maksti kindlustuspoliisi järgi välja. Kui see kõik klaariks sai, oli Inglise pankades suur hulk endist Eesti kapitali.

Aga Moskva käpp oli kohe peal: kõik Siberisse viidud aktsionärid olid kindlaks tehtud, ja nende osa maksti venelastele välja. Inglismaa tegi ju kõik, mida venelased aga soovisid.

Kuid laevad sõitsid edasi. Sõja ajal hävis nii palju tonnaaži, et iga laev tegi siis head äri, peaasi, et vee peal ujus. Siis löödi ka rahad kokku ja hakati väiksemaid laevu ostma ning parandama. Kontrollorganite nõudmised ei olnud siis muidugi praegusaja tasemel, aga laevad igal juhul ujusid.

Juba mõne aastaga tekkis nii palju laevu, et oli tarvis uniooni — vajati organiseeritud meremehi. Ühel ajal oli meil liikmeid kaks ja pool tuhat ning kontoris 4—5 inimest. Hiljem tulid juba ka paremad laevad; tehti rootslastega lepinguid ja sõideti nende liinide peal.

Miks oli tarvis uniooni? Meil ei olnud lippu, see oli see peamine asi. Meie lipp oli ju ära võetud, ja nii sõitsid meie laevad vabalippude — Panama, Libeeria, Kostariika, Malta, Liibanoni jne. — all.

Hiljem pidi olema nn. sinine kaart, mis tõestas, et laevameeskond saab korralikku töötasu ja elab korralikes tingimustes. Selleta ei andnud keegi sulle lasti. ITF-iga oli meil kollektiivleping, ja igale meie uuele laevale kirjutati seal sinine kaart välja. Seda pidi kord aastas uuendama. Ja laev pidi olema klassifitseeritud. Lipp ei tähendanud midagi, kõik pidi ikka olema samamoodi nagu igal pool mujal.

Laevadel oli palju väikeosanikke, aga suurreedereid oli ikka ka — neid, kel 3—4 laeva. Meie laevades pidi olema vähemalt 25% eestlasi ja juhtkond samuti tingimata. Ka nendega, kel olid selleks ajaks muude riikide passid taskus, arvestati kui eestlastega. Pärast sõda oli eestlastel 38 laeva, üldse aga käis sõjajärgsel ajal eestlaste käest läbi 65-67 laeva.

Aga enam-vähem 10 aastaga hakkas maailmas kaubandus tagaspidi minema, ja väikeste laevade jaoks ei olnud enam kaupa. Palgad läksid kõrgemaks, aga kahe- ja kolmetuhandetonnistel laevadel olid suured meeskonnad ja suured juhtkonnad. Turg sõi nad välja.

Sel ajal hakati suuri laevu ehitama. Saadi vägevaid pangalaene ja ehitati. Kui Suessi kanal 50-tel aastatel kinni löödi, oli vaja ookeanilaevu. Siis tulid kahesaja- ja kolmesajatuhande tonnised laevad.

Kui siis 70-tel Suessi kanal uuesti lahti tehti ja ära puhastati, ei ostnud enam keegi suuri laevu. Oli juhtumeid, kui uued suured laevad jäid seisma ja jaapanlased ostsid vanaraua hinnaga

uusi tankereid ja tegid neist õlilaod.

Nii et laevandus oli omadega jälle otsas ja pidi algusest peale hakkama. Uuesti hakati väiksemaid laevu tegema. Nüüd suutsid ainult kõige uuemad ja paremad konkureerida. Ka meie mehed hakkasid neid koos rootslastega ostma.

Aga sellest, kuidas õieti Eesti Meremeeste Uniooniga oli, räägin siis edasi, kui lähematel kuudel Eestisse tulen.

Härra Matsoni sõnul on Eesti Meremeeste Unioon igatahes praegugi Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni (ITF) liige ja esindab seal Eesti laevandust uhkesti edasi.

Eesti Meremeeste Unioon andis välja eesti meremeeste teenistusraamatuid, esialgu Eesti-aegsete pappkaantega. Kui need otsa said, tehti moodsam, kollaste kiletatud kaantega juurdetrükk Inglismaal. Karl Matson sõitis oma vanemat tüüpi, veel siniste pappkaantega teenistuskirjaga merd kuni 1986. aastani. Kaptenina allkirjastas ta enda peale- ja mahamunsterdamise ise, allkirja kinnitamas eri kujuga ja mitmesuguste naisenimedega laevade pitsatijäljendid.

Eesti Meremeeste Uniooni liikmeraamatuid jätkuks uutelegi liikmetele, paraku on praegused uniooni liikmed kõik pensioniealisteks saanud.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Aasta "Mare Balticumil"

Pidupoolel

Oli selline õhtu, kui võis öelda, et "Mare Balticumil" on eestlaste pidu. Laeva baaris tantsisid hästiriietatud paarid. Ansambel "No problems" mängis maksujõulises eas publiku noorpõlvemuusikat. Keegi polnud purjus ega lõbutsenud teisi häirides.

Inimesed olid rebinud end tavamiljööst välja, läinud reisima ja veetsid oma laupäevaõhtut kahekesi. Pesupesemise ja söögitegemiseta õhtu andis sära juurde daamidele, pintsakus sirgunud selg muutis mehigi härradeks.

Ülekaalus olevat olnud Eesti reisijad — nüüd on siingi pikapeale tuntuks saanud sõna *kruiis*. Võimalus sõita poolteiseks ööpäevaks kodunt eemale, näha ja kogeda midagi uut ja lihtsalt lõõgastuda. Meeldiv oli väärikus, millega seda tehti. Kuigi laevakassale mõjub vähemsoliidne seltskond võib-olla paremini.

Kaubanduspoolel

Intendant **Bjarne Birni** sõnul leidis oktoobrikuine odav koolivaheajareis hea vastuvõtu. Sel ajal oli eriprogramm: auhindadega orienteerumismäng, kohtumine kapteniga roolikambris, mänge väikestele ja suuremaile. Pallimeri muidugi ka.

Varem matkelisi veel ei olnud, olid vaid need, kel tingimata vaja sõita. Nüüd aga tullakse meeleldi ka matketele ja jõulueelseid reise tellitakse samuti ohtrasti. Laev hakkab jälle täis saama, kusjuures sel aastal on enamasti ülekaalus Eesti reisijad.

Lauljad-pillimängijad on laeval vaheldumisi Eestist ja Rootsist, varieteegrupp on Eestist. Kui aga mõni esineja reisijaile ja laevaperele ei meeldi, siis teda tagasi ei kutsuta. Ent *pubis* laulnud šotlane paistis meeldivat — võlus publiku üldteada laule kaasa laulma. Ansamblid sobitavad tantsumuusikat publiku järgi, aga kui noori ja veidi vanemaid on pooleks, siis on mõlemale sobivat raske leida — eraldi diskosaali pole.

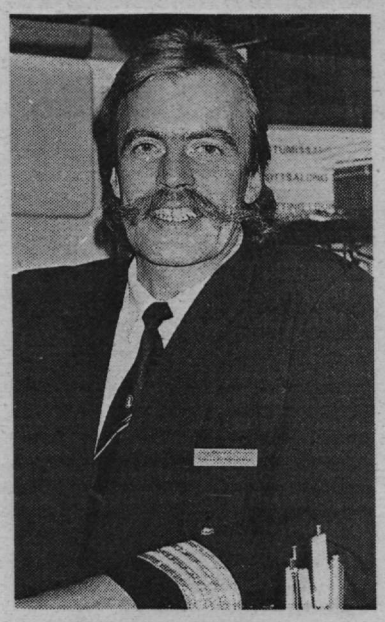
Laevakaubanduses on ülekaalus mõistagi välismaine kaup. Kuigi leiba, juustu, Saku õlut ja "Pauligi" kohvi on ning ka kalendri- ja kellatundmine olevat varustajail paranenud, on kvaliteet ja tihti hindki veel kõikuv. Eesti liha ja kala hinnatõus sunnib neid kaupu Soomest ostma. Tähtsaimaks peetakse, et müügil oleks *hea kaup õige hinna eest*.

Raha toob laevale nii rootslane kui eestlanegi, kuigi mõistetavalt seni vähem kui rootslane. Ent järjekindlalt püütakse rõhutada, et tegu on Eesti laevaga — info andmine ja emakeelne kohtlemine on odavaim, aga tõhus moodus eesti reisijatega arvestada.

Varem 15 aastat "Viking Line's" töötanud ahvenamaalane Bjarne Birn kiidab oma laevaperet. Et on noor, püüdlik ja õpihimuline ning tema tunneb end selles seltskonnas hästi.

"Mare Balticumil" proovitakse mujal laevafirmades tuntud alt-üles demokraatiat. Et osakonnakoosolekute protokollides kirja pandud ettepanekud jõuaksid laeva juhtkonna iganädalastele koosolekutele ning sealtkaudu operaatorfirma mõlema poole kontorilauale.

Aastaga on "Mare Balticumil" mõndagi muutunud. Laev on ümber ehitatud, nüüd on see ilusam ja ohutum. Inimesed oskavad ja teavad rohkem nii keeli kui ka teenindusnippe. Bjarne Birni arvates ei lähe "Estonia" kunagi üle. Ent mida rohkem aega möödub, seda enam on see mälestus, mis ei unune, kuid ei takista tööd.



Intendant Bjarne Birn

Esimesest päevast peale laeval olnud alati heatujuline informaator Anneli kiitis huvitavat tööd ja sõbralikku laevaperet. Kuigi see aasta on kontorilaua tagant laevale tulnule selgeks õpetanud, milline on pikk ja milline lühike laine, mis und häirib, ei tekita see siiski hirmu. Ja laevatööl on oma võlu.

Kõige all

Masinaruumis võis vahis olnud mehaanikult Sergeilt ja motoristilt Andreselt küsida, mida on nad tegemata jätnud. Rootsis leidub arvajaid, et Eesti masinamehed polevat laeva ülevõtmisel varasema masinameeskonna käest küllalt põhjalikult õppust võtnud.

Niisugune arvamus masinamehi mõistagi pahandas, sest Rootsi mehaanikute ametikoolituse kõrval on meie omad kõrgkoolidiplomiga insenerid. Rootsi masinameeskonnaga koos oli sõidetud esmalt kaks nädalat Vaasa—Umeå liini. Seejärel jäid konsultandid pooleks aastaks Eesti laevale. Kui nad selle ajaga veel midagi õpetada ei jõudnud, mis see siis olla võis, küsiti vastu.

Hiljem uuesti külla tulnud rootsi kolleegid imestanud masinaruumis — olete ikka tublid küll, kui nii palju tööd olete ära teinud. Praegu ei sarnane masinaosakond kuigivõrd Naantali dokis nähtud nõgiõliste ruumidega.

Laeva sünnipäeva

peeti üsna tagasihoidlikult: laevaperele tehti tort, reisijaile pandi sõnagi lausumata Stockholmis pileti vahele talong, millega kutsuti firma kulul baari laeva sünnipäevakokteili jooma. Niiviisi võis juhtuda, et mõni reisija alles kodus avastas, et oli sünnipäevapeol olnud. Laevaperel on aga nüüd ehk möödas esimene, raskeim etapp.

Ülal

Kapten ERICH MOIK, kuidas "Mare Balticumi" esimene aasta Rootsi-liinil on läinud?

Aasta on kuratlikult pikk ja kuratlikult lühike aeg. On olnud küllaltki raske ja küllaltki huvitav. Ja muljeterohke. Eks esimene etapp oli kõige raskem. Pool aastat olime pinge all.

Tundsite end ajakirjanike ees nagu siili okaste otsas?

Eestlaste tase võrreldes rootslastega — see oli see küsimus, mis huvitas. Ja teine asi: mis ikkagi juhtus "Estoniaga". Aga meie ei ole eksperdid. Võin ainult kitsas ringis oma arvamust avaldada, avalikult mitte, sest see lähtub ainult mu arusaamadest ja intuitsioonist. Selle põhjal eksperdina mingeid hinnanguid anda oleks vale. Aga eks neid küsimusi muidugi esitati.

Rohkem kartsin ametivõimude poolt jala taha panekut, aga seda ei tulnud, jumal tänatud, üldse. Erinevad rootsi lootsid küll suhtuvad mitmel eri moel. Oleneb isiksusest. Mõni, nagu eile Benny Pettersson näiteks, suhtub igatpidi normaalselt, paremat ei saa soovida. Aga mõni on kas arg — kardab vastutust — või nii ennast täis, et ütleb kogu oma käitumisega: eestlane ei kõlba kuhugi. Noh, kui keel täiesti omaseks saab, hakkame meiegi lootsita sõitma.

Nüüd on kuulda olnud veel üht süüdistust — "Estonia" masinameeste kohta, et need ei õppinud rootslastelt kõike, mida oleks võinud.

"Estonia" kohta ei tea rääkida. Aga kui rootslastelt "Nord Estoniat" üle võtsime, oli rootsi mees täpselt kaks ette nähtud nädalat kohal ja ei päevagi rohkem, "Dianal" niisamuti. Ja nende suhtumine oli üsna terav. Aga laevad sõidavad — mehed on laeva tundma õppinud. Minu jaoks on see uus süüdistus. Kas jälle ametiühing? Ega keegi rääkijaist pole ju ise laevas käinud ja näinud, kõik põhineb kuulujuttudel. Me võiksime ka rääkida, et rootsi meremehed ei oska oma tööd, panid "Silja Europa" kaks korda kinni.

Rootsi meresõiduamet võtt

Kapten Erich Moik

tis meie eksamid vastu, käis kontrollimas. Pretensioone pole.

Meie noorem põlvkond on kõik kõrgharidusega. Võiksime ka öelda: mis nad ärplevad, ise kolm aastat koolis käinud...

Haridus ja haritus ja praktiline kogemus — kõik on tähtis. Laevad liiguvad? Liiguvad. "Estonia" katastroofi sarnast pole siin enne olnud ja ehk ei tule enam ka. Meeskond võis teha vigu, aga mitte see ei viinud laeva põhja; katastroofi alged olid ikka laevas, mida meie pole ehitanud. See oli lõppfaas. Aga enne seda oli kõik kogunenud ja kogunenud. Miks ei informeeritud, kui sama asi juhtus "Dianaga"?

Kui niisugune asi antakse laevaomaniku uurida, siis on tema huvi muidugi jätta see fakt firma sisse. Ka meil ei kohusta seadus sellisest asjast teada andma.

Et muudkui mingu laev põhja, koos inimestega?! On ometi ka üldisemad huvid kui firma omad! "Diana" kapten on õnnelik inimene, ütles keegi. Sel hetkel, kui "Dianal" lukud rebestusid, oli vanemtüürimees autotekil. Aga kui juba informatsioon oli olemas, sai ka vastavalt tegutseda. Kogu lugu — neil lihtsalt vedas. "Estonial" ei olnud sel hetkel vanemtüürimeest seal, oli vaid vahimadrus.

Ei ütleks, et meie laeval terve aasta oleks "Estonia" pitseri all läinud. Kolm-neli esimest kuud küll. Ja hiljem, siis kui olid need kaks mälestusreisi — need mõjusid meeskonnale. Ja aastapäev oli mu meelest kõige raskem.

Kas kõik see kriitika on sundinud ennast eriti heast küljest näitama? Trotslikult näitama, et suudame eriti hästi?

Töötame ühte moodi. Olgem ikka realistid: igas töös esineb vigu, 100% ära hoida ei ole võimalik. Ehkki muidugi peab selle poole püüdlema.

See on vale arusaam, et enne tegime halvemini tööd; "Estonia" hukkus, ja siis hakkasime paremini tegema.

Trotsi on ehk nii palju, et hulk mehi oleks võib-olla ameti maha pannud, aga just trotsist on edasi töötanud.

Millal siis "Estonia" vari teie laeva pealt kaob?

See ei lähe kunagi ära. Läheb ainult väiksemaks. "Estline'ile" jääb see vari, üksköik mis laev see ka ei oleks. Üldse jääb vari Läänemere laevaliiklusele pikalt peale.

Nii mulle tundub.

Missugune on nüüd laevapublik?

See ei sõltu meist ja võib väga erinev olla. 750—800 reisijat novembri algul oli ülatavalt palju. See oli koolivaheaja lõpp ja tehti spetsiaalsed pakkumised lastega peredele. Praegu on tavaline publik. Vaatame, mis jõulude ajal tuleb — see on niivõrd hea pakkumine eestlastele. 140—180-seid gruppe on ka juba rootslastest. Praegu tulevad noored ja tulevad vanad. Aga need, kes sõitsid "Estoniaga" — keskealised, küllalt maksujõulised — ei ole tagasi tulnud. Ega tulegi. See on juhtunud, ja ei aita siin ussi- ega püssirohi. Minu meelest.

Rootsi turg on praegu kinni. Mitte ainult meie, vaid ka Silja ja Vikingi jaoks. Sinna pole midagi teha. Reisijate arvu kasv on vaid lühikesel Turu—Stockholmi liinil; Helsinki—Stockholm ja Tallinn—Stockholm on mõlemad võrreldes möödunud aasta sama ajaga reisijaid kaotanud. Rootslased, kes pole harjunud tragöödiatega, on jätkuvalt šokis.

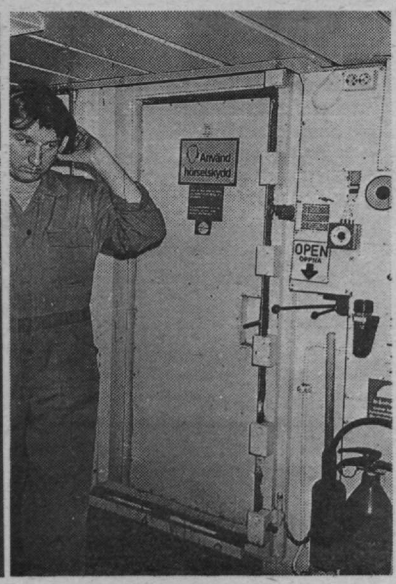
"Mare Balticumil" on kõik eestlastele orienteeritud, alates meeskonna esitlemisest — seda teeme ainult Tallinna poolt minnes. Täpselt kaks kolmandikku reisijaid on eestlased.

Kuidas sujub koostöö mõlema poole kontoriga, kas laeva nõudmisi arvestatakse?

Oleneb, millised on nõudmised. Eelarve on paigas. Aga näiteks sisse oli planeeritud üks avarii, olnud on aga kaks. Elu on elu, kui turbiin ikka laiali lendab, siis tuleb see kinni maksta. Järelikult kusagilt kulusid kärbitakse, et eelarve sisse jääda.

Ei saa öelda, et erilisi probleeme oleks. Pärast turbiiniavariid on pisuke kokkuhoid hakanud. Väike tulekahju oli ka veel, mis sai ilusasti ära kustutatud. Seal on ka omad kahjud. See andis võimaluse kontrollida meeskonna valmisolekut, aga ega nii kallist kontrolli küll poleks vaja. Tegutseti isegi üle ootuste kiiresti. Avaldasin neile, kes sellega tegelesid, kiitust, ja kontorist anti neile preemiat ka.

Kas laeva liinilemineku



Ka sünnipäevaööl olid nad tööl, nagu paljud teisedki.

aastapäeva ka tähistati? Peod ju liidavad kollektiivi, ja tähtis on, et igaüheni jõuaks teadmine, et juhtkond oma inimesi meeles peab. Kuulda on olnud, et kogu laevapere pidusid igatsetakse.

Aastapäeva tähistas meeskond ühise tordiga. Pärast tehti veel minu meelest juurde. Aga paljukest neid on, kes jaole said — reisijad hakkasid parajasti peale tulema. Mõlema poole terminaalid saatsid lilled. Nii tähistasimegi.

Meie oleme välja kuulutanud *valge laeva*. Mis on pidu? N kogus alkoholi, dringiga tehakse tuju lõbusaks ja tantsitakse. Ainuke kord, kui meil tuleb sümboolne klaas šampanjat, on uut aastat tervitades. Peale selle, meil pole meeskonna puhkeruumigi. See on suur viga. Algul andsime ise kaks kajutit ära, kuhu tehti ambulatoorium ja hospital. Siis võeti veel kaheksa, tehti kauplus suuremaks, siis spordisaal ja kaks sauna. Lubati midagi asemele teha — tänaseni tegemata. Nüüd küsitakse veel kaht kajutit ja öeldakse, et teeme nendest teile puhkeruumi. Kahest kajutist... Olen selle vastu, siis peaksime hakkama reisijatekajuteid okupeerima.

Ka ei ole absoluutselt niisugust kellaaega, mil pidu teha. Kell 4 hommikul?! 12 päeval pole ka mingi õige peo aeg. Ja peale selle: minu subjektiivne arvamine on, et kaks nädalat tööd on kõik tööaeg. Kui jätkub veel aega pidutseda, siis on tööd vähe.

Pidude pooldajad on rohkem need, kes muidu maal töötanud, nemad on sellise asjaga rohkem harjunud.

Laev on aastaga palju muutunud, aga kuidas on laevapere konsolideerumise ja omavaheliste suhetega?

Eks igas kollektiivis ole omad probleemid, aga põhiliselt on kõik kulgenud normaalselt. See on küllaltki hea meeskond, kes oskab päris hästi tööd teha. Siin ei tohiks erilisi probleeme tekkidagi. Aga need, mis tekivad, arutatakse nüüd kord nädalas juhtkonna koosolekul läbi. Mul on siin ees 42. protokoll, 43. arutamine oli pühapäeval. Põhiline on see, et ükski alt tulnud informatsioon ei kao, asja tuum võetakse välja ja see jõuab tollele tasemele, kus vastavat probleemi lahendatakse.

Kas igaühe kohustused, õigused ja vastutus on täpselt teada?

Arvan, et selles suhtes on veel küllalt palju teha. Mitte kõigil tehnilise poole personalist pole veel selgelt määratletud töökohustusi. Aga põhimõtteliselt on hierarhia paigas. Natuke segaseks teeb asja rootslastele olemasolu meeskonnas, nende juriidilise staatuse määramatus laeval. Aga küll ka see tuleb. Ja rootslasi jääb kindlasti ka vähemaks, praegu on seitse.

Kas kollektiivi juhina olete saavutatud tulemusega rahul?

Üldiselt, laias laastus — jah. Paljudes detailides muidugi mitte. Mul on oma ettekujutus, mida tahaks saavutada. Paljud asjad on: nokk kinni, saba lahti. Aga need detailid ei ole nii määravad.

Kollektiiv on põhituumikus jäänud paigale. Eriti hea meel on, et paigale on jäänud tehniline pool, sest selle vahetamine on kõige raskem asi.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Merehariduse alane nõupidamine

haridusministeeriumis sattus ettekavatsematult otse selles valitsusasutuses tekkinud hetkelisse *interregnumisse:* 6. novembri keskpäeval vana minister, kelle käskkiri igal haridusalal kõiki neid nõupidamisi (merenduse oma oli esimene) tegema kohustab, enam ei töötanud ja uus minister veel ei töötanud, vähemalt aktiivselt mitte. Riigiasutus ise mõistagi funktsioneeris, ja oli, algul mitme ametniku, hiljem eelkõige otsese korraldaja, teaduse ja kõrghariduse osakonna nõuniku Märt Aaslaidiga ka esindatud.

Osavõtjaid oli 21-st enam või vähem merendusega seotud organisatsioonist— ettevõttest—institutsioonist, kokku 38 inimest, paljud neist küllalt kõrgel ametipostil olijad. Merehariduse andjaid oli kaheksa: Eesti Merehariduskeskus (ka üliõpilasesindajad) koos oma ametikooli, selle Tartu filiaali ja Pärnu merehariduskeskusega; Eesti Noorte Meremeeste Klubi, Orissaare ja Toila keskkool ning Pärnu 6. keskkool; lisaks Hollandi nõustajate esindaja. Ülejäänud olid merekoolide *toodangu* otsesed või kaudsed *tarbijad:* "Tallinna Sadam" ja üheksa "Ookeani" laeva ostnud AS Kalbur-F; kolm ametit (veeteede, kala- ja piirivalve-), kaks ministeeriumi (teede- ja side- ning kaitse-), kaks instituuti (mere- ning meteoroloogia ja hüdroloogia) ning kolm ühiskondlikku organisatsiooni (laevaomanike liit, meremeeste liit ja Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing).

Haridusministeerium lootis kahe tunniga hakkama saada ja soovis kõigilt kõnelejailt kirjalikku teksti ("Juhtub, et muidu öeldakse veel oma sõnadest lahti"). Tema ootas õigustatult eelkõige konkreetseid ettepanekuid, sealhulgas ühel või teisel erialal vajalike spetsialistide arvu kohta, ja jäi ise vaid kuulaja rolli, ehkki algselt olid ette nähtud ka ministeeriumi inimeste sõnavõtud. Merendus(hariduse ja muud)tegelased aga, samuti täiesti õigustatult, kõnelesid 17 suu läbi kõigest, mis merehariduse seoses südamel, tegid seda kokku 3,5 tundi ja kirjalikke tekste esitasid esimese hooga vähe, aga lubasid need hiljem anda.

Ehkki kooli kantsler Eugen Olle seda algul mõistlikuks ei pidanud, sest merehariduskeskusel on olemas nõunike kogu, tehti lõpuks oluliste osa võtnud institutsioonide-organisatsioonide esindajaist tähtis komisjon, mis kõik öeldu (resp. kirjalikult esitatu) peab süstematiseerima ja kokku võtma. Et see nõnda keeruliseks mitme-inimese-tööks arvati, ei riski ajakirjanikki vaid kuuldu põhjal ammendavat ülevaadet lubada, vaid püüab lihtsalt kirja panna, mis selgemini kõrva jäi.

Merehariduskeskuse rektori kohusetäitja Toomas Murašov tegi lühiülevaate praeguse merehariduse andmise süsteemi kohta ja tõi esile põhiprobleemid, mida

paljud teised täiendasid ja edasi arendasid.

Oluline on rektori koha täitmine. Sinna on tarvis merendusalase tagapõhjaga inimest, keda merendusorganisatsioonides aktsepteeritaks. Pelgalt akadeemilise haridusega mees ei saa nendega kontakti. Keegi märkis: ta peab olema diplomaat ja diktaator...

Plahvatuslik areng tehnikaaladel nõuab, et koolil oleksid harjutamiseks igati moodsad seadmed. Merenduse õpetamine on kallis. Aga sellega tuleb arvestada, sest meremeestel on käes miljoneid maksev laev ja nad vastutavad tihtipeale väga suure hulga inimelude eest. Vanasti jõudis nooremtüürimees, tööle tulnud, laevas seadmed selgeks õppida. Nüüd on meeskonnas märksa vähem inimesi ja igaüks peab kohe täielikult valmis olema oma tööülesandeid täitma. Aga laevasilla simulaator maksab näiteks 6 miljonit krooni, aastaeelarvest midagi niisugust muretseda ei jõua, ja tehnikaalane mahajäämus praegu pigem suureneb.

Üldse ollakse alafinantseeritud. Töötasude raha anti tingüliõpilaste arvu järgi, aga tegelikkus nõuab suuremat töömahtu. Õppejõud vananevad, järelkasv puudub. 35% on 46—55 aastat vanad, 50% veel vanemad. Mitte ainult tegevmeremehed, vaid ka keele- ja arvutiõpetajad teenivad väljaspool riiklikku haridussüsteemi märksa paremini.

Õppekirjandus on suurelt osalt venekeelne; ingliskeelse ostmiseks pole raha. Eestikeelseid õpikuid on veel vähe kirjutatud; trükkimine on loomulikult samuti probleem. Aga iseseisva õppetöö mahtu saab alles siis suurendada, kui on küllalt kättesaadavat erialakirjandust ja õppevahendeid.

Peale konsulteerimise annab Holland ka rahalist abi; osa sellest läheb noorte õppejõudude ettevalmistamisele. 23. novembril pidid Tallinnas kohtuma mitme "doonormaa" — Rootsi, Taani, Norra, Hollandi — esindajad. Sealtki on merehariduse abi loota.

Üks võimalikke abistajaid peaks olema ka asutatav

merehariduse fond.

Praegune projekt baseerub vaid annetustel, mida aga meie maksusüsteem ei soodusta. On üldteada, et annetatav tuleks tulust maha arvata ja selle pealt mitte makse maksta. Aga see on tänini seadustamata ning lubajad parajasti jälle lahkunud. Ja üldse ei saa sponsorid olla pideva finantseerimise allikas. Fondi peaks pigem laekuma mingi protsent merendusettevõtete käibelt. Lätlastel tuleb eelarveväline merehariduse raha koguni sadamamaksudest.

Asja parandaks ka kahe merehariduse puutuva ministeeriumi vahel sõlmitav leping, mida juba mõnda aega kavandatakse. Paraku vahetus nii haridusministeeriumi kui teede- ja sideministeeriumi juht ning vähemalt esimeses ka osa meeskonnast. Nüüd läheb kahtlemata aega, enne kui jälle selle lepinguni jõutakse.

STCW-konventsiooniga *(Standards of Training, Certification and Watchkeeping)* ühinemine tähendab, et riik võttis endale vastutuse. Õppekavade muutmine ja täiendõppe korraldamine nõuab koolilt ju lisakulutusi. Muuseas, täiendõppe läbiviimine peaks olema litsentseeritav tegevus. Edaspidi tuleb nii mõnelgi tahtmine seda korraldama hakata, aga kas ka vajalikul tasemel?

Merehariduskeskuses on

riigikaitsekateeder,

mis valmistab ette mereväe reservohvitsere. Järelikult peaks selleks otstarbeks raha tulema kaitseministeeriumilt, arvab kool. Laevaohvitser peab selle õppe saama, sest sõjalise konflikti korral võivad muutuda ka tsiviillaeva ülesanded. Kaitseministeerium aga arvab, et temal finantseerimisvõimalused puuduvad, ja nii palju, kui poisse koolis õpib, pole mereväe reservohvitsere üldse tarvis. Pigem peaksid kadetid enne, pärast või ehk ka õppetöö ajal lihtsalt ajateenistuse läbi tegema.

Merehariduse peaks olema astmeline, aga keskaste on praegu ikkagi puudu. Iga astme vahel peaks mees merel käima: see näitab, kellest tegelikult saab meresõitja. Saaremaal oleks vaja päris merekooli.

Tarvis on rakenduskõrgkooli seadust. Kindlasti peaks merehariduses võimalik olema bakalaureuse- ja magistriõpe, et õppejõudki tunnetaksid arenguvõimalust; siis nad ei lähe ära. Välismaal on loomulik, et rakenduserialadel kaitstakse ka doktorikraade.

Hollandi ekspertide tehtud merehariduskeskuse arengukavast puudutati peamiselt neid punkte

millega eriti nõus ei oldud.

Õppeaega keskmiselt poolteise aasta võrra lühendada saab ehk aja jooksul. Pool aastat võiks tulla riigikaitseõppe arvelt. Aga ei inglise keele ega arvutiõppe vähendamisega seda praegu teha ei saa, sest keskkoolilõpetajate tase ei ole ühtlane ja enamjaolt kaugel sellest, et näiteks ainult erialast inglise keelt õpetada. Alles 2000. aastal lõpetab keskkooli uute õppekavade järgi hariduse saanute esimene lend ja siis ehk juba saab merekoolis mingeid aineid vähendada.

Ühine esimene õppeaasta kõigile kadettidele ei saa olla eesmärk omaette, niigi õpitakse 80% ajast esimesel kursusel koos. Mõnel alal on siiski juba esimesel aastal midagi vaja eraldi õpetada, kasvõi näiteks selleks, et praktikale minejad teatud asju oskaksid. Ja õppegruppe ei luba ruumid suurendada, see paneb piirid.

Uued õppeliinid, nagu näiteks tüürimees-mehaanik ja sadama juht-üldtehnoloogia insener on kahtlemata vajalikud. Aga kalanduserialade ühitamist peeti mõeldamatuks — on liialt erinevad. Kalanduses on praegu kaos, keegi ei tea õieti, mis saab ja kui palju inimesi ühel või teisel erialal vaja läheb. Ehk on tarvis hoopis koolitada spetsialistid, et nad kalanduse paika paneksid. Ja selle kohta, et aladelt, kus õpib palju tüdrukuid, lähevad vähesed erialasele tööle, arvas keegi, et haritud koduperenaisi on ka vaja!

Kalaamet oli nõus turuuuringuid toetama. AS-i Kalbur-F laevastiku direktor Ants Ärsis oli kindel, et ookeanipüük peab säilima. Tema alluvuses on praegu 644 meremeest umbes 17% neist on Eesti kodanikud ja 5% oskab eesti keelt. Temal oli selge ja täpne teadmine, mis ajal ja missugusel erialal Kalbur kuipalju inimesi vajab. Elektromehaanikuid ette ei valmistata, aga eriti kalalaevastikus on neid vaja. Ka pakub Kalbur praktikavõimalusi — meeskondade vähendamise tõttu on laevadel väga palju vabu kajutikohti.

Meteoroloogia ja hüdroloogia instituudi peadirektor Peeter Karing jälle teadis, et kuni 2005. aastani on vaja igal aastal 15 meteoroloogi.

Pärnu merehariduskeskuse direktori Arno Maidla arvutuste järgi on algtasandil vaja igal aastal koolitada 200—250 noort, et neid hiljem jätkuks paras arv kesk- ja kõrgastmesse edasi õppima ja hiljem tööle.

Meenutati ka, et ülikoolides ei unustataks ära teatud kitsaid merenduse jaoks vajalikke erialasid.

Rektori kt. lõpetas oma jutu tõdemusega, et on vaja otsustada, kas hakata ette valmistama ainult kitsa eriala operaatoreid või kõrgelt haritud spetsialiste. Dekaan Helgi Pärn oli veendunud, et ei tule piirduda ainult kitsaste oskuste õpetamisega. Kõrgharidust on palju vaja — nii Eestis üldse kui merenduses. Muuseas on meremeestel vaja ka psühholoogilist ettevalmistust, et lahendada igasuguseid merel ette tulevaid keerukaid olukordi.

Tundus, et üldist suhtumist sobiks väljendama piirivalveameti mereosakonna juhataja asetäitja Jüri Kreegi järgmine mõte. Demokraatiale on omane evolutsiooniline, mitte revolutsiooniline areng. Ümber korraldatud merehariduse süsteem on andnud alles esimesed lõpetajad. Nüüd oleks kõigepealt mõistlik vaadata, mis neist saab, mitte kohe jälle kõike murdma hakata.

Hollandi konsultant M. de Geus on oma sõnavõtu teesides meie merehariduse arengu suhtes igatahes lootusrikas: pimeda tunneli lõpust paistab valgus, loodame, et see ei ole rong! Ja paneb kolm hüüumärki.

Mari Vamba

"Estline'i" oma raamat "Estoniast"

"Meremehel" leidus Rootsis sõpru, kes teatasid, et "Estline" on juba tükk aega tagasi rootsi keeles välja andnud raamatu mootorlaeva "Estonia" kohta. Et see laia levikuga teoseks polnud mõeldud, saime sellest vaid koopia.

Novembris selgus "Mare Balticumil", et laevahuku aastapäeva paiku on see ka eesti keeles ära trükitud.

On ilus valge raamat, pealkirjaks lihtsalt **"M/S Estonia"**, 45 lehekülge paks. See on tõlge rootsi keelest, ühtegi nime ei ole, ei kirjutaja(te) ega tõlkija(te) oma. Mõlema poole tegevdirektorite eessõnas on vaid öeldud, et "teksti eri osad on kirjutanud meie firma ja meie firma osanike kaastöölised". Veel on seal kirjas: "Järgneva teksti eesmärk on anda ülevaade sellest informatsioonist, mis meil ja meie firma omanikel on olemas. Tegemist on kokkuvõttega meie oma infoallikatest ja ka väljastpoolt laekunud informatsioonist. See tähendab, et käesolev raamat ei ole mingi uurimus, spekulatiivne avaldus ega ka arutlus õnnetuse sündmustiku või vastutuse üle." See on intelligentne ülevaade liini loomisest ja töö kulgemisest nii enne kui pärast laevahukku; õnnetusest endast muidugi ka. Kõik olulised punktid on puudutatud; uusi fakte ei ilmne. Rahulik, viisakas toon kõiges; ei mingit enese ülekiitmist ega "vastaliste" mustamist. Et tekst on kirjutatud rootsi keeles ja tundub ka, et rohkem rootslaste käega, siis on kõik sealpoolne kirjeldatud mõnevõrra elavamalt, enamate detailidega. Aga ka kogu Eestit puudutav on õige — lihtsalt natuke kuivem. Igatahes näiteks *"Nordström & Thulinist"* ja Eesti Merelaevandusest on täpselt ühepikkused tekstid, viimane sealjuures viisakalt eespool.

Ka tõlge on hää, kuid paar küsitavust torkas silma. *Parvlaevaga* kõrvu on kasutusel *praamlaev;* räägitakse *terminalist;* öeldakse *sobingu- ehk petulipp* ju vist *mugavuslipu* asemel, aga see kõlabki ju täitsa toredasti. Rootsi laevamehhaanikute ametiühingust on siiski tehtud inseneride ühing, mis peaks aga hoopis teine asi olema.

Kahju, kui see raamat laiema lugejaskonna ette ei pääse — siin on firma, liini loomise, sellel sõitmise ainuõiguse ja muu seesuguse kohta enesestmõistetavaid asju, mida küll "Meremehe" lugejad teavad, tavaajakirjandus aga endale ja oma lugejale selgeks pole viitsinud teha.

Mari Vamba

NEWT Ltd AS

Address: NORWAY Basunveien 14, Vikhamar — ESTONIA Pikk41/8, Tallinn

«MEREMEES»
Pr . Madli Vitismann Tallinn, 02. 11. 95
Lugupeetud toimetus!

Käesolevaga saadame Teile materjali tutvustamaks olukorda sadamate puhastamise kohta firmade NEWT Ltd AS ja NEWT EESTI AS poolt.

Austusega
Harald Loe Olsen

Tallinn, 1. november 1995. a.
Asjaomastele organisatsioonidele ja isikutele

FAKTIDE ESITAMINE EESTI SADAMATE PUHASTAMISE KOHTA UPPUNUD LAEVADEST, FIRMADE NEWT LTD AS JA NEWT EESTI AS POOLT.

Meie firmade peamised ajendid seisnevad selles, et **me oleme uhked oma töö üle ning täidame oma lepingulised kohustused.**

Viimase kahe aasta jooksul meie firmad Newt Ltd AS emafirmana ja NEWT Eesti AS tütarfirmana on puhastanud kaks sadamat uppunud vene sõjalaevadest ja teistest objektidest, mida jättis maha Nõukogude armee. Kokku oli neid 35 objekti, kusjuures suurem osa nendest olid laevad.

Paldiski Põhjasadam

Sadamas oli neli uppunud raketikandjat, mis blokeerisid normaalset laevaliiklust. Laeva vrakid **ostis** NEWT Vene armeelt Eesti Vabariigi Kaitseministeeriumi kirjalikul loal. Päästetööd lõpetati 1993.—1994. aasta talveperioodil. Kõik laevad viidi üle Paldiski Lõunasadamasse, kus nad hiljem lammutati. Viimane osa materjalist viidi sealt ära käesoleva aasta suvel.

Tallinna Miinisadam

Juunis 1994. aastal sõlmiti eraldi leping kaitseministeeriumi, NEWT Ltd AS–i ja RAS Eesti Metallieksportdi vahel. Ülesandeks oli tõsta veepinnale kõik 13 uppunud laeva Miinisadamas ning lammutada nad koos 18 veepinnal oleva laeva ning teiste objektidega.

Algusest peale oli selge, et NEWT–i poolt võetud ülesanne sisaldas suurt riski nii tehnilisest kui ka finantsilisest küljest vaadatuna. Tuli arvestada ka sellega, et keegi ei maksa meile tehtud töö eest. Seoses sellega võis NEWT tasu asemel saada: objektidest saadava metalli omanikuks. Miinisadama teatud osa vaba kasutamise õiguse ning õiguse teostada teisi põhikirjajärgseid tegevusi Miinisadama territooriumil. Viimane oli kohustuslikuks tingimuseks toetamaks projekti rahaliselt kasumi näol, mis tuli teistest tegevusvaldkondadest.

Vene armee lahkus Miinisadamast 1. septembril 1994. aastal. Nende viimasel sadamas viibimise päeval uppus viimane laev.

Sadamas valitses täielik kaos. Kõikjal oli uppunud laevu. Nii maal kui ka vees oli jäätmeid ja prahti. Praktiliselt kõik vee– ja elektrikommunikatsioonid olid lõhutud. Sadam oli täis kummalisi väikseid ja suuremaid tehnilisi rajatisi. Majad, mida oleks võinud kasutada, haisesid ning olid täis rämpsu ja enamikul neist ei olnud uksi ega aknaid.

Kaid olid nii halvas seisukorras, et neid ei olnud võimalik kasutada. Kulutasime peaaegu 3 miljonit krooni territooriumi puhastamiseks, remonditöödeks ning tehniliste seadmete paigaldamiseks enne tõeliste pääste– ja lammutustööde alustamist täies mahus. Lisaks sellele sai tehtud investeeringuid mobiilsetele tehnilistele seadmetele.

Meie tegevuse perioodil on firmas töötanud 45 inimest, lisaks neile veel aeg–ajalt ka allettevõtjaid.

1994. aasta detsembri lõpul tõusis esimene laev veepinnale. Viimase laeva tõstsime üles 1. septembril 1995. aastal, täpselt üks aasta pärast seda, kui viimane vene sõdur lahkus sadamast. Ja see kõik toimus täpses vastavuses ajagraafikuga ministeeriumiga sõlmitud lepingus. Oktoobri esimesel nädalal lammutati viimane laev ja käesoleval momendil me laadime viimast partiid vanametalli laevale, mis saadetakse Amsterdami Hollandis.

Käesoleval ajal NEWT separeerib prahti ja laevadest pärinevat metalli ja praegune olukord annab alust arvata, et kogu lepinguline töö lõpetatakse 31. detsembriks, täpselt selleks ajaks nagu lepingus on kirjas. Kuid tänaseni NEWT veel ei tea, kuhu Ministeerium hoiustab kogutud prahi ja jäätmed.

Mainitud aja jooksul on NEWT eksportinud ka muud vanarauda läbi Miinisadama, sealhulgas mitu tuhat tonni raudteerööpaid. Need osteti Venemaalt, imporditi siia legaalselt, tasuti kõik maksud, eksporditi legaalselt ning saadi tagasi vastavad maksud.

Siiski oleme jätkuvalt üllatunud, et terve selle perioodi vältel, mil me oleme teostanud ülalmainitud tööd, on pidevalt esitatud meie vastu süüdistusi ajalehtedes, raadios ja televisioonis.

Viimane selline kallaletung meie firmade vastu toimus 31. oktoobri "Õhtulehes" Liina Vellandi artikli näol. Siiani oleme naiivselt uskunud, et pärast sellise projekti lõpetamist ning suuri rahalisi kahjumeid säilib vähemalt meil hea reputatsioon, kuid nüüd tahetakse meid ka sellest ilma jätta. Niisuguse olukorraga ei taha me kuidagi leppida.

Meilt, kes me vastutame nii füüsilise töö kui ka finantseerimise eest, võib saada asjakohast informatsiooni selle projekti kohta. Kui tekib vajadus algallikast saadava informatsiooni järele, palume pöörduda meie poole ning me vastame kõikidele mõistlikele küsimustele.

Lõpuks võib nentida, et käesolev projekt on toonud kaasa suuri rahalisi kahjumeid meie firmadele, kuid sellele vaatamata oleme täitnud ja täidame ka edaspidi lepingulised kohustused.

Lõpptulemuseks on Eesti riigis kaks puhastatud sadamat ning selle eest pole makstud ühtegi dollarit.

Meid on informeeritud, et Eesti sadamates ja väljaspool neid on veel suur hulk uppunud laevu. See võiks olla meie firmadele uueks ülesandeks juhul, kui keegi oleks valmis kinni maksma sooritatava töö reaalsed kulud.

Kommentaar

"Meremees" on käsitlenud Miinisadama olukorda mullu septembris (nr. 17/18 **"Lahkusid 31. augustil kell 21"**), tänavu mais (nr. 10/11 **"Relvastatud valve all"**) ja oktoobris (nr. 18 **"Aeg on otsad kokku tõmmata, härra Olsen"**). Viimati nimetatud artikkel ilmus 31. oktoobril ka "Õhtulehes" ning sellele reageerisid kolmest artiklis nimepidi nimetatust kaks: Harald Loe Olsen ja Andres Rekker.

Osalistel on olnud kogu asjas erinevad huvid: ärimeest huvitas teenitav raha ja riigiametnikku puhas sadam. Ajakirjanik on muretsenud viivituste ja viimati kaide puhtakssaamise pärast. Nüüd, kui sadama akvatooriumis enam vrakke pole, peaksid kõik olema oma tahtmise saanud. Ent ärimees kurdab kaotatud raha üle, riigiametnik muretseb ootamatult kaela sadanud prahi pärast ja ajakirjanik ei näe kordatehtud kaisid. Lisaks kurdab hr. Olsen taga kadumaläinud reputatsiooni.

Reputatsiooni ehk head nime ei võta ega anna ajakirjanikud, mis oleks ju väga lihtne ja odav. **Usaldusväärsust** loovad ja kaotavad ikka inimesed ja ettevõtted ise. Hr. Olseni reputatsioonile oleks märgatavalt paremini mõjunud eeltoodud kirjatöö vähem pateetiline toon. Ent süüdistus kallaletungides ja reputatsiooni äravõtmises sunnib isenesest õigeid, kuid sobimatus vormis esitatud fakte lähemalt vaatlema.

* * *

Miinisadamas oli kokku 18 vrakki, 13 vee all ja 5 peal. Vene sõjavägi lahkus Miinisadamast mullu 31. augustil kell 21. Sellest kellaajast peale esitlesid valvurid renditud kail end NEWTi töötajatena, ent firma oli Miinisadamas juba enne seda päeva.

Kaos sadamas ei olnud nii väga täielik, nüüdseks on see täielikumaks saanud. Kommunikatsioonid on kaidest välja võetud ja lepingu järgi peaks need seal taastama. Iseasi, kas see praegu mõistlik on.

Majadel oli ees nii uksi kui aknaid, nüüdseks on neid mõnevõrra vähemaks jäänud. 3 miljoni kroonise investeeringu peaosa kulus ilmselt slipi ehitamiseks, et vrakke oleks kergem kaldale tõmmata. Selleks lõhuti ka jupike kaid. Et territoorium endises korral tagastada, tuleks vist ka slipp eemaldada...

NEWTis töötasid eestimaalased, ka tuukrid olid siinsed. Seega tekib küsimus, miks ei võinud sadama puhastamist ette võtta mõni Eesti firma. Vrakkide ülestõstmiseks ei kasutatud sellist tehnoloogiat ega tehnikat, mida siinmail poleks tuntud. Ainus seninähtamatu oli hammustajamasin "Åkerman", seegi renditud.

Kui esimene laev tõusis veepinnale aastavahetuseks, siis jäigi see ainsaks kuni maikuuni. See e i olnud ligikaudseski vastavuses lepingule lisatud ajagraafikuga, mis kohustas k õ i k uppunud laevad aasta lõpuks üles tõstma ja tänavu 1. juuliks lammutama.

Et seepeale töid forsseeriti, ei olnud tingitud üksnes lepingust, vaid ka ootamatult tekkinud konkurendist. Nimelt pakkus firma "Stolt Comex Seaway" end vrakke nädalaga üles tõstma 2000–tonnise tõstejõuga kraana abil, kui selleks rahvusvahelise abi korras raha leitakse. Konkurendi ilmumine langes kokku ka ajakirjanduse tähelepanuga, mistõttu seni kinnisel territooriumil relvastatud valve all tasapisi toimetanud NEWT sai tõuke otsustavaks tegutsemiseks kahelt poolt korraga.

Selleks ajaks pidi olema selge, et kavandatud odavamal viisil, pontoonide abil, külili lebavaid vrakke nii madalas vees pinnale tõsta ei saa. Tuli valida kulukam lahendus ning Peterburist renditi kaheks kuuks suure tõstejõuga kraana. Võib arvata, et see kallis masin, mille tund maksab üle 100 $, ongi põhjustanud oodatust väiksema tulu. Võib–olla seetõttu hoidis NEWT kokku ka reostuslaikude piiramise ja reostustõrje pealt, milleks leping teda kohustas. Ent vaevalt võib arvata, et tegu on lausa kahjumiga ja NEWTi heategevusega sadama puhastamisel.

Artiklites, mida eeltoodud kirjatöös nimetatakse *kallaletungideks meie firmade vastu*, oli peale olukorra kirjeldamise juttu lepingust, mis olukorra põhjustas. Ka praeguse olukorra on loonud leping ning hr. Olsen kirjutab: *"kuid tänaseni NEWT veel ei tea, kuhu Ministeerium hoiustab kogutud jäätmed."*

Prahti ja jäätmeid ei ole Miinisadamasse kogunud kaitseministeerium, seda on teinud NEWT. Aga lepingu kohaselt peab ta koristama vaid **metalli**jäätmeid. Mittemetalse prahi peab lepingu järgi koristama kaitseministeerium, kel pole prügiveoks paraku raha. Ent kelle nõudmisel võeti lepingusse punkt, mis ei kohusta rentnikku isegi kõige elementaarsemaks — et ta tööd lõpetades enda järelt n.ö. põranda puhtaks pühiks —, on lihtne ära arvata.

"Meremees" on Miinisadama olukorda kirjeldades piirdunud kail nähtava fikseerimisega ja sobitanud seda lepingupunktidega. Paraku on nii üks kui teine *usaldusväärsemad algallikad* kui eraettevõtja suuline või kirjalik selgitus oma tegutsemismotiivide õilsuse kohta. Eriti kui tundub, et nähtu järel ei oskagi *mõistlikke* küsimusi esitada.

Rõõm on lugeda, et NEWT edaspidi oma lepingulised kohustused täidab. Jääb loota, et mitte kokkuleppel ilmataadiga aastavahetuse lumevaiba alla.

Meenutus sadamate tasuta puhastamise kohta pole päris asjakohane. Selle eest maksti õige palju dollareid, küll mitte Eesti riigi rahaga, vaid varaga. Vene sõjaväe vara kuulus nimelt riigile. Ka sõjalaevad, millest saadud metalliga tasuti NEWTi teenete eest. Sõjalaevades leidus aga palju muudki kui roostes rauda. Samuti tasuta rendile antud territooriumi ja kaidega, mis selle aastaga varasemast märksa enam on amortiseerunud.

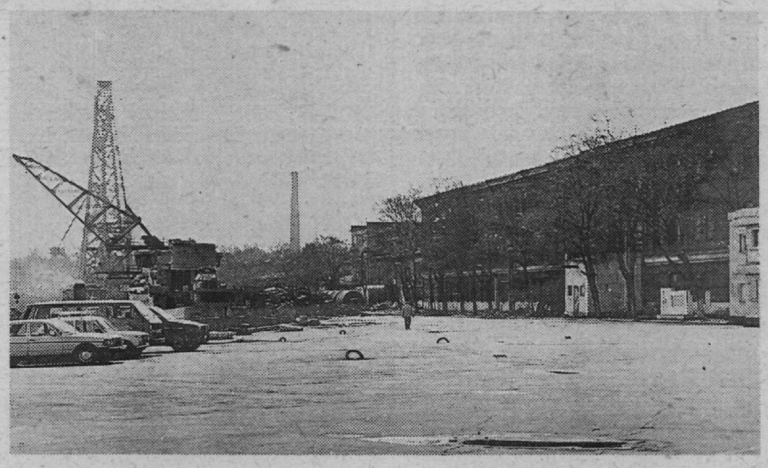
NEWT pakub end lõpetuseks veelgi Eestis laevu üles tõstma, kui selle eest hästi makstaks. Esiteks, väga suur see uppunud hulk ei ole. Teiseks, hoiatusena võimalikele töötellijatele meenutagem, et NEWT ei toonud siiakanti enneolematut tehnoloogiat ega töökultuuri. Kolmandaks, olemasolevad hajali uppunud vrakid on seal, kus nad on, just seetõttu, et nende veest väljatoomine pole end ära tasunud. Neile vrakkidele, mis ajaloolist huvi pakuvad, on aga parem, kui nad jäävad sinna, kus nad on.

* * *

Neid, kes loodavad Miinisadama järgmisest väljarentimisest tulu saada, võib hoiatada, et "Meremehele" teadaolevalt on kaide veealune osa sedavõrd halvas seisukorras, et ühel päeval võib seal juhtuda varing. Kaubasadamana ekspluateerimiseks on see sõjasadam praegusel kujul kõlbmatu.

Eesti Vabariigi sõjasadam vajab nüüd kapitaalremonti, kuigi akvatoorium on puhas. Ent lohutuseks kõlbab seegi, et lätlased olevat tänini Vene sõjalaevade uputatud vrakkidega hädas.

Madli Vitismann



4. mai 1995. Välja on tõstetud üks vrakk.

4. oktoober 1995. Välja on tõstetud kõik vrakid.

Laev vangis

Reedel, 10. novembril kutsuti Bekkeri sadamasse loots. Laev nimega **"Kandova"** oli vaja viia ümber Kopli poolsaare Vanasadamasse. Sadam ei andnud aga väljasõiduluba, sest sadamamaks olnud maksmata. Oodanud loots tunni, võtnud lootsikviitungi — väljakutse ikkagi oli — ja tulnud ära.

Järgmisel reedel, 17. novembril, kutsutud samale laevale uuesti loots, sõidusiht ikka Vanasadam. Ent sel korral polevat loots pääsenudki koos agendiga sadamasse — turvamehed polevat lasknud neid väravast sissegi.

Laev pandi vangi

Laevaregistri andmeil oli "Kandova" üks kolmest **AS-ile Amanita** kuuluvast laevast. See renditud kalapüügiks firmale **"Forsban Trading SA"**, kust kanti kevadel "Amanita" arvele laeva merelemineku ettevalmistamiseks üle miljoni krooni. Tegelikult laev sadamast ei väljunud ja "Forsban Trading SA" palus oma raha tagasi. Saigi — kümnendiku esialgsest summast, ülejäänut nõuti tagasi kohtu abil. Tallinna Linnakohus määras võla tagasimaksmise tähtajaks oktoobri alguse ning maksmise tagatiseks aresti "Kandovale".

Selgub, et teinegi kolmest laevast, kaubalaev "Alant" on olnud aresti all ning "Kandova" panditud ja aresti all. Sama kohtumäärusega, milles on mainitud "Kandova" pantimist ja aresti, vabastati aresti alt "Amanita" teine laev "Alant" ja pandi "Kandova" veelkord aresti.

Kohtumäärusest saab ühtlasi lugeda, et "Forsban Trading SA" on "Amanitale" raha üle kandnud 21. mail, sedasama raha tagasi palunud aga juba 17. märtsil.

Laev lasti vangist lahti

25. oktoobril müüdi "Kandova" enampakkumisel ja 3. novembril kustutati Eesti Laevaregistrist. "Kandova" aresti võttis maha **Tallinna ja Harju Täitevbüroo** oma 14. novembri kirjaga.

Nagu selgub, oli "Kandova" 10. novembril, kui sadam välja sõita ei lubanud, kuulunud juba uuele omanikule, kellel sadamamaks olevat makstud.

Lippu laeval ei olnud, küllap oli uus liputunnistus Hollandist toomata. Ent 10. novembril lootsi tellinud agentuur **"Laevateenuste Aktsiaselts Eurobaltic"** (registreeritud Läänemere tee aadressil) esitles "Kandovat" lootsi tellimisel veel Eesti laevana.

Lootsi seiklused

17. novembril koos agendiga "Kandovale" läinud loots **Rein Kasak** sadamaväravast läbi polevat pääsenud. Et nagunii oli puksereid vaja, sõidetud Kopli laevaremonditehase sadamast pukseriga kohale.

Seepeale keelanud sadama turvamehed laeval otsi ära anda. Kriitilisel hetkel tulnud viimane ots katki tõmmata, muidu oleks laev viga saanud.

Rein Kasak jutustas, kuidas agendid palunud teda algul ühte, siis teise autosse. Siis pukserile, aga see keeldunud välja minemast.

"Kandova" olevat aasta otsa remondis olnud ja paistnud, et meeskond polnud selle laevaga sõitnud. Roolikambris jätnud kõik asjaosalised ebaprofessionaalse mulje. Peale eestlasest pootsmani olnud teised puha venelased. Aasta seisnud laevalt olla palju tarvilikku kaduma läinud, aga ankur, masin, rool ja kompass töötasid.

Ilm oli teinud sissesõidu Vanasadamasse keeruliseks — tuult olnud 20 m/s. Teist nii värvikat juhtumit polnud Rein Kasakul oma lootsipõlvest meenutada ja ta arvas, et tegu on eelmiselt laevaomanikult, seega siis AS-ilt Amanita võla kättesaamiseks peetud heitlusega. Ning meenutas Vana-Rooma tava, kui kavandatavast ostust-müügist avalikult teatati, et võimalikud pretensioonid oleksid selleks ajaks teada.

Praegusel juhul näib siiski, et võlad olid mitte laeval, vaid laevaomanikul, kellele jäi veel kaks laeva. Iseasi, kui võlad kipuvad suuremaks kasvama kui vara väärtus — seda nimetatakse pankrotiks. Paistab, et Bekkeri sadamal olnuks õigem kohtu poole pöörduda kui madrusega pollari juures otste pärast kähmlust pidada.

Et loots agendiga ei või kindel olla, kas sadamaväravast sisse saab, on eriti teravmeelne uudis.

Sadamakommentaar

Balti Baasi AS-i juhatuse esimees RAIGO PERT:

Meile toodi "Kandova" seisma mullu detsembris, meie leping "Amanitaga" on 12. detsembrist. Kahe nädala pärast saime kohtuotsuse aresti kohta — laeva minek kalurikolhoosilt "Majak" AS-i Amanita omandiks oli vaidlustatud.

Pidevalt kasvas võlg vee ja elektri eest, samuti kaimaks. Seda kalurikolhoos "Majak" ei maksnud — nendega meil lepingut pole. Nüüdseks on "Amanita" ka meile üle miljoni võlgu.

Ühel päeval teatas täitevbüroo, et nad on "Kandova" müünud mingile Hollandi firmale — lasku me laeval minna. Aga meid ähvardab KrK § 189 kohaselt pandi hoidjana panditud vara raiskamise vms. eest vabaduskaotuslik karistus. Paberit, et täitevbürool oli õigus laeva müüa, meile ei esitatud.

Meie teada oli laev panditud ja aresti all, me ei saanud teda välja lasta. Pandi pidaja peab saama pandi realiseerijalt pandi hoidmise kulud tagasi — täitevbüroo peaks meile hüvitama laevale tehtud kulutused.

17. novembril meiega kontakti ei võetud. Loots tuli pukseriga mere poolt, raadio lülitati välja, otsad ja kaabel raiuti läbi. Esitasime avalduse avaliku varguse kohta.

Meeskond vahetati laeval enne seda, kui 10. novembril prooviti välja sõita. Kui küsisin, kuhu te tahate sõita, vastas kapten, et Miiduranda. Kui hoiatasin, et seal on liiga madal, öeldi: sõidame esmalt välja, eks siis vaatame, kuhu.

Lootsid on meie väravast alati sisse saanud, kunagi pole kedagi ukse taha jäetud.

Juristikommentaar

Balti Baasi AS-i juhatuse liige JÜRI EENMAA:

"Kandova" võeti aresti alla 29. novembril 1994, aresti võib maha võtta ainult kohus. 27. septembril oli selle aresti mahavõtmine arutusel, aga see määrus pole veel jõustunud, sest on esitatud edasikaebus.

Kui "Kandova" müügi tehing on tühistatud, siis on ta "Majaki" oma. Kui ta pole "Amanita" oma ja oksjon tühistatakse, siis vastutab see, kes müüs. Eks ametnik püüdis vist laeva müües asja oma kaelast ära saada.

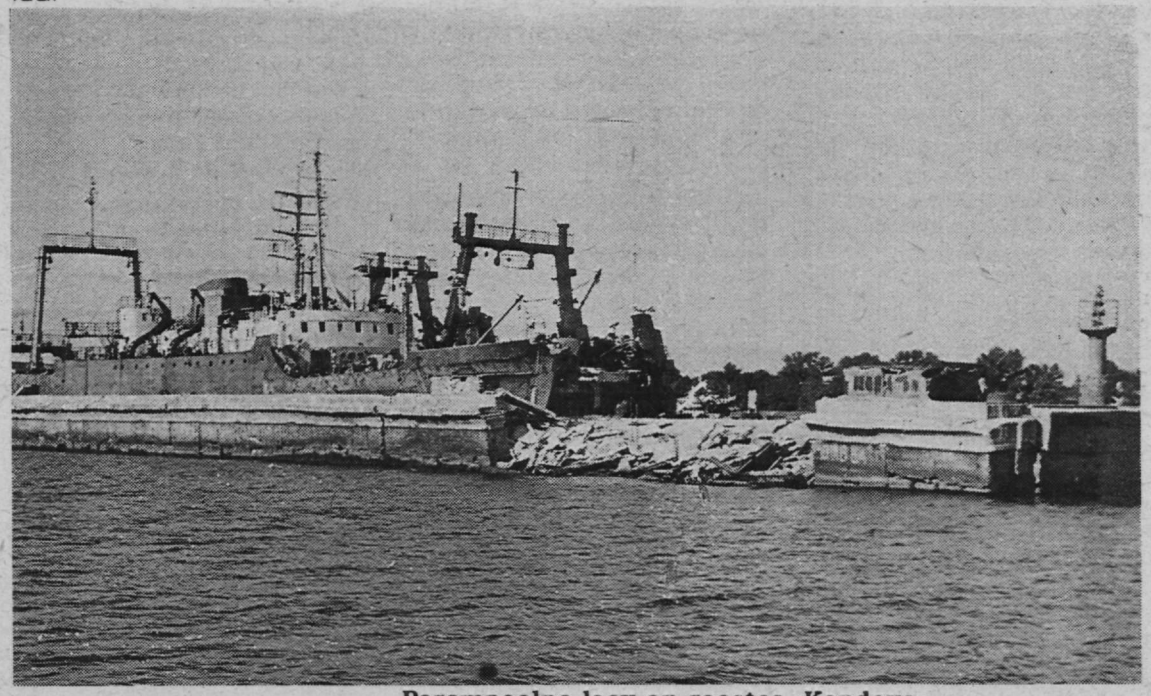
Praegu on asi antud ringkonnakohtusse. Aga mida kohus nüüd arutab, kui arutelu objekti ei ole?

«Meremehe» kommentaar

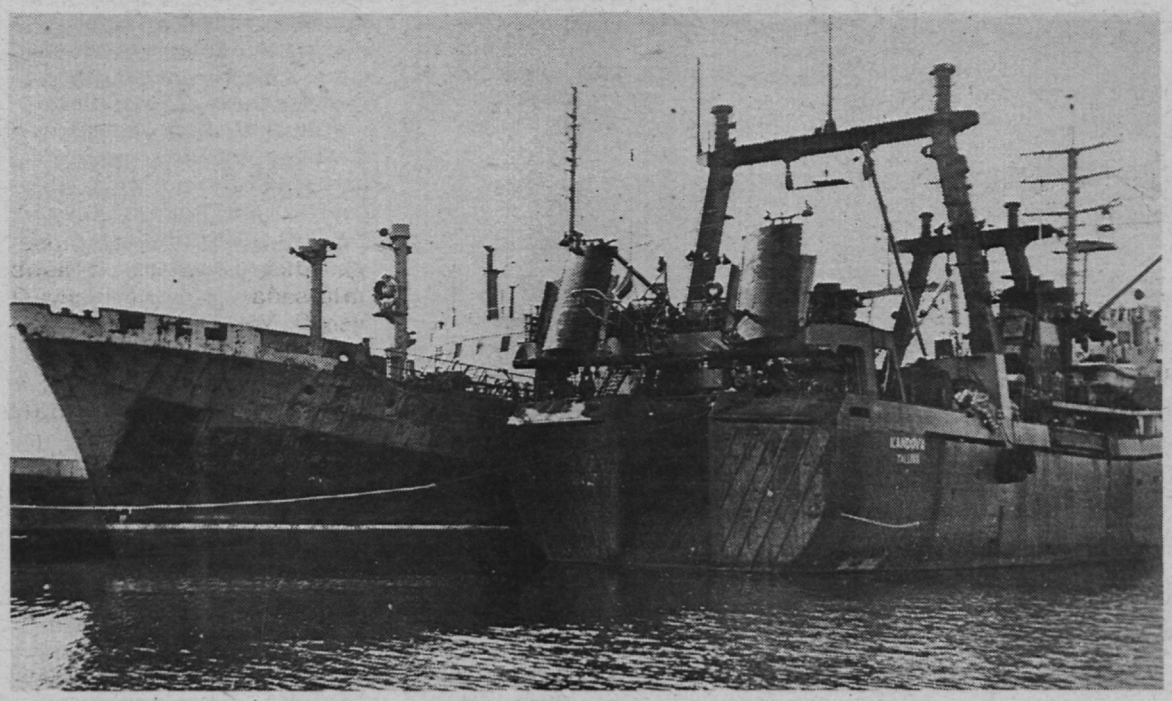
Paragrahvide peensustesse tungimata võimaldab see kodumaine *actioniga* lõppenud episood mitmeid tähelepanekuid, mis kõlbavad näideteks laiema põhjaga üldistustele täielisest Eesti Vabariigist.

Esimene arest, mis pandi "Kandovale" vaidlustatud omandiõiguse tõttu — võimalik, et tegu on klassikalise **ärastamis**juhtumiga, nagu neid nii kolhooside kui ka riigiettevõtete tegevuse lõpetamise juures palju on juhtunud.

Teine arest, mis pandi juba arestitud "Kandovale" justkui võlanõude tagamiseks — sel puhul välja antud kohtumäärusest nähtuv raha edasi-tagasi ülekandmine koos imelike kuupäevadega võib viidata võimalikule **korruptiivsete tunnustega tehingule.** Kohtumäärusega ja sellele toetuvate täitevdokumentidega maskeerub esimene arest ning avaneb võimalus aresti all olevat laeva müüa. (Sama määrusega vabaneb aresti alt AS-i Amanita kaubalaev "Alant".) Vaidlustatud omandiõigusega laeva müük võimaldab AS-il Amanita saada "Forsban Trading SA-le" makstud võlast ja kohtukuludest üle jääv laeva müügist saadud raha endale saada. Teistkordsest arestist vabastamisel müügi tõttu ei meenu justkui kellelegi enam esimene, aastatagune laeva aresti alla võtmine.



Parempoolne laev on roostes «Kandova»



Loots ütles, et toimis nii, nagu õigeks pidas. Ent selgus, et **puuduliku informatsiooni** tõttu. Sama puudulik pidi informatsioon olema ka registrist mahavõtmisel, sest esimene arest oleks pidanud laeva võõrandamisõiguse peatama.

Soovida on jätnud merendusasutuste **koostöö.** Laeva väljavormistamise dokumentidega on tegemist olnud nii Veeteede Ameti laevaregistri bürool, Tallinna sadamakapteni talitusel, koordinatsioonikeskusel ja lootsitalitusel kui ka Balti Baasi As-i sadamakaptenil ja "Eurobalticu" agendil. Tundub, nagu oleksid need talitused juhindunud eri dokumentidest.

Kui aga üks pool ütleb, et ta sadamaväravast läbi ei pääsenud ja teine, et läbipääsu pole takistatud, siis ei oska ka ajakirjanik juhtumit pealt nägemata arvata, kummal õigus on. **Musta valgeks** ja **valget mustaks** tehakse täielises vabariigis pea iga päev.

Tasub veel meeles pidada, et **riigiametniku viga,** praegusel juhul võib-olla täitevbüroo oma, võib meile kõigile **kalliks maksma minna.** Sest anonüümne riigi raha tuleb minu, sinu, tema — meie kõigi taskust.

Madli Vitismann

Kolm kuud kursusel "Ohtlikud ained sadamas"

Kogu maailmas suureneb meritsi veetavate kaupade hulk ja nende seas ka ohtlike kaupade osakaal. Samas on täheldatav ilmne mahtvedude osakaalu suurenemine. Paljusid ohtlikke aineid, mida alles hiljuti veeti ainult pakitult, veetakse nüüd tankeritega, näiteks kanged leelised ja happed, aga ka äärmiselt toksiline bensiini antidetonaator, tetraetüülplii või epoksüvaigu kõvendaja, epikloorhüdriin. Need on ained, mis ühel või teisel viisil võivad ohustada nii laeva meeskonda, laeva ennast kui ka mere elurkonda.

Et vältida halvimat, on rahvusvahelisel tasandil jõustatud kaks tuntud konventsiooni, SOLAS ja MARPOL. Kuid ainult konventsioonidest on vähe, neid peab rakendama ülemaailmselt ja nende täitmist tuleb kontrollida. See eeldab konventsioonide põhjalikku tundmist ja ka nende vajalikkuse mõistmist. Mainitud eesmärgi saavutamiseks on Rahvusvaheline Mereorganisatsioon teinud kursused arengumaadest pärit inimestele, kes on seotud ohtlike kaupade meritsi veoga.

Käesoleva aasta jaanuari viimastel päevadel, pärast aastaid kestnud ettevalmistusi, alustas Triestes asuvas Rahvusvahelise Merenduse Akadeemias (*International Maritime Academy*, IMA) tööd esimene kursus teemal "Ohtlikud ained sadamas". Sügisel toimus sama kursus ainult itaallastele ja tulevikus kord aastas välismaalastele. Paari aasta pärast võib Eesti jälle taotleda kohta neile kursustele. Kogu üritust finantseerib Itaalia välisministeerium ja Trieste provints. Allakirjutanul oli võimalus mainitud kursusest osa võtta.

Õppetööst

Õppetöö toimus inglise keeles üheksast kaheteistkümneni ja poole kahest nelja-viieni pärastlõunal. Veebruaris olid loengud Trieste Ülikooli ruumides, alates märtsist aga kolisime uude majja, mis oli ehitatud, õigemini varemetest ümber ehitatud, IMA hooneks. See on ruumikas kolmekorruseline maja vanas pargis vaimuhaigla naabruses. Tulevikus on kavas rajada ka hotell kursustel osalejatele. Siis võib loota, et õppimis- ja elamistingimused paranevad praegustega võrreldes tunduvalt.

Kõnesoleval kursusel osales inimesi Brasiiliast, Argentiinast, Sloveeniast, Rumeeniast, Jordaaniast, Süüriast, Tansaaniast, Kongost, Itaaliast ja allakirjutanu Eestist.

Veebruaris oli iga päev itaalia keele tund. Seal õpetati selgeks lihtsamad lausedmida sai kasutada kauplustes, menüü lugemiseks, aga ka tee küsimiseks. Kuid viimase puhul tuli tavaliselt vastusest arusaamiseks inglise keeles täiendavaid küsimusi esitada. Kahe keele peale kokku sai lõpuks siiski asjad selgeks.

Kaks esimest nädalat oli merenduse inglise keel. Õppisime tankerite ehitust ja nende ekspluateerimisega seotud tegevusi nii laevas kui sadamas ning vastavaid üldkasutatavaid termineid.

Professor Stankovic käsitles oma loengutes naftareostuse kahjude korvamiseks sõlmitud rahvusvahelisi konventsioone ja kokkuleppeid. Kõne all oli tsiviilvastutuse konventsioon (CLC, *Civil Liability Convention*), rahvusvaheline konventsioon naftareostusest põhjustatud kahjustuste kompenseerimise fondist (*Fund Convention*), tankeriomanike vabatahtlik kokkulepe TOVALOP (*the Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution*), analoogne kaubaomanike vaheline kokkulepe CRISTAL (*Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution*) ja P&I klubid, mis kokku moodustavad juriidilise ja rahandusliku süsteemi, korvamaks naftareostusest tingitud kahju kauba omanikule, laevaomanikule ja kahjukannatanud rannikualale. Kompensatsioonisummad ulatuvad tänapäeval sadadesse miljonitesse dollaritesse ühe juhtumi puhul ja need kasvavad pidevalt.

Otto Dijxhoorn, IMO kaupade ja töötlemise sektsiooni (*Cargoes and Facilitation Section*) juhataja, käsitles naftatankerite ehituse ja ekspluateerimise kohta käivaid SOLAS-i ja MARPOL-i reegleid. Neid ettekirjutisi on alati pärast suuri tankeriõnnetusi rangemaks muudetud.

Keemia- ja naftatankerite tehnilisi üksikasju käsitlesid oma loengutes ka Jan Horck Malmö Maailma Merenduse Ülikoolist (*World Maritime University*), Just Frederiksen Taani Merendusadministratsioonist ja Ken James, kes kuni viimase ajani oli IMO-s ühe alakomitee juhataja. Kõik nad on merd sõitnud mehed, seega teadsid nii mõndagi ka oma praktilistest kogemustest rääkida.

Veeldatud gaasi tankerist pidas loenguid Ferdinand van de Laar Hollandist. Ta valdas võrdselt hästi nii mereasjandust kui ka keemiat. Pärast merelt äratulemist lõpetas ta ülikooli rakenduskeemia alal. Ta on kümme aastat töötanud Rotterdami sadamas ohutuse alal, nüüd on ta Amsterdami sadamas samal alal. Oma loengutes ühendas ta väga oskuslikult gaasiveolaevadel saadud kogemused rakenduskeemia probleemidega.

Nafta- ja keemiareostuse tõrje

Tuleb kohe mainida, et tankerite põhjustatud naftareostus moodustab ainult kümnendiku kogu maailmamerre sattunud naftast ja selle produktidest. Näiteks 1994. a. kogu maailmameredesse sattunud naftast andsid tankeriõnnetused 4,7%, tankerite normaalne ekspluateerimine (MARPOL-iga lubatud heitmed) andis 6,7%. Et tankeritest tingitud reostus on muutunud üldise naftareostuse taustal suhteliselt tagasihoidlikuks, on kahtlemata SOLAS-i ja MARPOL-i reeglite järjekindla rakendamise tulemus. Ajakirjandus on tavaliselt tankeritega seotud õnnetusi võimendanud, sest need on väga atraktiivsed ja võimaldavad kõmu tekitada. Massilistest pisireostustest tekitatud palju olulisemale reostusele aga sellist tähelepanu ei pöörata.

Naftareostusega seotud probleeme käsitlesid oma loengutes D. Domovic Maltal asuvast Vahemere Päästekeskusest (*Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea*) J.-Y. Huet Rahvusvahelisest Tankeriomanike Reostusalasest Föderatsioonist (*International Tanker Owners Pollution Federation Ltd*).

Triestes toimunud kursuse üheks eesmärgiks oli tähelepanu juhtimine sadamate osatähtsuse suurendamisele reostuse vähendamisel, aga ka laevade ja sadamate parema koostöö tähtsusele ohutuse suurendamisel. Viimasel ajal on toimunud tõsiseid vahejuhtumeid ja õnnetusi laevadega nende laadimise ja lossimise ajal. Probleemi keerukus IMO jaoks on aga selles, et neid küsimusi saab lahendada ainult riigi seadusandluse raamides, IMO võib anda ainult soovitusi. See oli üks sõnumitest, mis igale osavõtjale kodumaale viimiseks kaasa anti.

Et nafta kahjustab kõige muu kõrval ka kalavarusid, eriti maime, on üldteada, kuid vähem teatakse seda, et naftaga reostunud vesi on kahjulik ka merevett kasutavatele jahutusseadmetele, sest jahutite efektiivsus langeb tunduvalt. Naftareostuse tõrjel on oluline tegutseda kiiresti enne, kui õli hakkab emulgeeruma. Teiseks tuleb leppida siiski sellega, et vette sattunud naftast on võimalik kätte saada umbes 10%. Naftareostusega saab meri lõpuks siiski ise hakkama, sest meres leidub umbes 300 liiki baktereid, kes tarbivad süsivesinikke. Tihti ongi otstarbekas jätta pisireostus, mis ei ohusta rannikut, loodusele lahendamiseks, sest ka ebaratsionaalne tegutsemine nõuab kulutusi ja ei pruugi olukorda parandada. Kuid otsus mittemidagitegemiseks tuleb vastu võtta võimalikult vara pärast reostuse ilmsikstulekut.

Halvem on olukord kemikaalireostuse ja selle tõrjumisega, sest nende käitumine vettesattumisel sõltub kemikaali omadustest. Kogemused, mis on saadud naftareostuste tõrjumisel, võivad keemiareostuse korral osutuda kasutuks.

Kemikaalireostuse korral ongi eelkõige oluline olukorra kiire hindamine, et edasine tegevus oleks võimalikult ratsionaalne.

Olukorra hindamine keemiareostuse korral on olnud hollandlase W. Koopsi huvialaks paljude aastate vältel. Peale oma väga huvitavat loengut andis ta igale osavõtjale ka arvutiketta tema poolt koostatud keemiareostuse olukorra hindamise programmidega. Kuigi tegemist on ligilähedaste hinnangutega, aitab niisugune programm kiiresti saada ettekujutuse, mida antud aine reostus endaga kaasa võib tuua. Reostusfakti teadasaamisel on sellest palju abi tegutsemisotsuste tegemisel, sest kiire ja otstarbekas tegutsemine reostuse algetapil võimaldab oluliselt kahjusummat vähendada. Sellegipoolest võib sageli mittemidagitegemine osutuda kõige otstarbekamaks tegutsemisviisiks, kuid ka see otsus tuleb langetada pärast olukorra hindamist.

Keemiareostuse tagajärjed muudab raskemaks veel see, et puuduvad rahvusvahelised kokkulepped, mis võimaldaksid saada, analoogselt naftareostusega, tekkinud kahjude hüvitamiseks rahalist kompensatsiooni. Süüdlase saab anda kohtusse ainult kahjukannatanud riigi seaduste alusel, kui selles leiduvad vastavad sätted.

Rõhutati vajadust koostada riiklik abinõudeplaan õli- ja keemiareostuse tõrjumiseks (*contingency plan*). Selle alusel saab koostada piirkondlikud ja lõpuks ka sadamate vastavad abinõudeplaanid. Igale osavõtjale anti kaasa juhend, kuidas plaani võiks koostada.

Veoste ohtlikkus

Päris palju loenguid oli pühendatud ohtlike ainete füüsikale ja keemiale, kus lektoriteks olid Trieste Ülikooli õppejõud. Keemiareostusest tulenevaid ohtusid ja nende vältimist, aga ka tuletõrjega seotud küsimusi käsitles Graham Evans. Koos hr. Evansiga külastasime ka Trieste tuletõrjujaid. Nende üheks ülesandeks on tuletõrje- ja päästetegevus Triestes asuvas naftasadamas, kus kaks meest on pidevalt valves. Meile demonstreeriti ka naftasadama tuletõrjesüsteemi. Tuletõrjevee (ka vahu) torustik on viidud vee alt kuni laeva juures olevate püstikuteni. See on selleks, et vältida torustiku purunemist plahvatuse korral. Kõik joatorud on kaugjuhtimisega, üks juhtpultidest asub mitusada meetrit laevast eemal. Võimaliku tule tsooni jäävat estakaadiosa saab kaitsta veekardinate abil, et võimaldada inimeste ohutu põgenemine.

Muud ohud tankeritel ja nendest hoidumine

Tankeritel on ohtlikud paigad ka tühjad tankid ja muud tühjad ruumid, kui neisse on vaja siseneda. Igal aastal juhtub sellega palju tõsiseid õnnetusi, kusjuures ohvriks osutuvad isegi kogemustega laevainspektorid.

I poolaastal Helsinkist Tallinna parvlaevadega saadetud ohtlikud kaubad (Helsinki sadama andmed)

	Ohuklass ja alaklass	Kogus tonnides	Osakaal %-des	Üksuste arv	Nimetuste arv
1.	**Lõhkeained ja -tarbed**	**5,8**	**0,1**	**39**	**10**
2.	**Gaasid**	**235,9**	**4,2**	**46**	**14**
2.1	Põlev gaas	5,9		7	5
2.2	Mittepõlev ja mittemürgine gaas	8,1		16	7
2.3	Mürkgaas	221,9		23	2
3.	**Põlevvedelikud**	**4487,6**	**80,7**	**875**	**62**
3.1	Madala leekpunktiga, alla -18°C	52,9		79	10
3.2	Keskmise leekpunktiga, alla -18 kuni 23°C	1516,1		360	29
3.3	Kõrge leekpunktiga, 23 kuni 61°C	2918,6		436	23
4.	**Põlevad tahkised**	**30,7**	**0,6**	**13**	**5**
4.1	Hästi põlevad tahkised ja isereageerivad ained	4,2		8	3
4.2	Isesüttivad ained	26,6		4	1
4.3	Vee toimel põlevat gaasi eraldavad ained	0,002		1	1
5.	**Oksüdeerivad ained ja orgaanilised peroksiidid**	**40,0**	**0,7**	**36**	**10**
5.1	Oksüdeerivad ained	36,3		30	7
5.2	Orgaanilised peroksiidid	3,7		6	3
6.1	**Mürgised ained**	**95,4**	**1,7**	**108**	**25**
8.	**Sööbivad ained**	**462,1**	**8,3**	**476**	**41**
9.	**Muud ohtlikud ained ja tooted**	**204,8**	**3,7**	**158**	**5**
	kokku:	**5562,3**	**100,0**	**1751**	**172**

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR

Alati ei peagi olema tegemist toksiliste ainetega, õnnetusi on olnud ka näiteks toiduõli ja mõne muu õhust hapnikku siduvat materjali sisaldanud tankidega. Olgu mainitud, et hapnikusisalduse alanemine juba 20%-ni avaldab. märgatavat mõju organismile, eriti kui seejuures on vaja teha rasket füüsilist tööd. Veelgi madalam hapnikusisaldus võib põhjustada juba eluohtlikke olukordi. Siit tõsine soovitus, et ilma hingamisaparaadita tohib siseneda üksnes ruumi, kus hapniku sisaldus on 21% ja puuduvad toksilised aurud ja gaasid. See peab olema usaldusväärsete mõõtmistega kindlaks tehtud.

Siit ka vajadus tunda laevas kasutatavaid mõõteriistu ja nende tööpõhimõtteid, mis on väga oluline seadmete muretsemisel ja nende kasutamisel. Et mõõtmistulemus oleks usaldusväärne, on vaja kasutada just antud mõõtmiste jaoks kohandatud seadet ja see peab olema õigesti kalibreeritud. Mittesobiva mõõteriista kasutamine annab sageli vale tulemi, kuid võib rikkuda ka mõõteriista. Olgu mainitud, et Trieste sadamas on ametis kolm keemikut, kelle üheks ülesandeks on mõõta tankide ja reservuaaride atmosfääri koostist. Tööle võetakse vaid inimesi, kellel on vähemalt magistrikraad keemias.

Üks oluline mõõteriist tankeril, aga ka kaldal, on hapnikumõõtja. Kui atmosfääris on üle 11% hapnikku (SOLAS ei luba üle 8%), siis sellest piisab plahvatusohtlike olukordade tekkimiseks. Teiselt poolt on inimese jaoks täiesti ohutu atmosfäär, kus hapniku sisaldus on 21% ja puuduvad toksilised ained. Seega on vaja usaldusväärselt mõõta hapniku sisaldust nii ühe kui ka teise olukorra kindlakstegemiseks. Kasutatakse keemilisi, elektrokeemilisi ja elektromagnetilise tööpõhimõttega hapnikumõõtjaid. Tänapäeval on enamkasutatavad kaht viimast tüüpi mõõteriistad.

Toksiliste ainete sisalduse mõõtmiseks puuduvad kaasaskantavad universaalsed riistad. Kuid väga paljude gaaside ja aurude jaoks on välja töötatud mõõtmistorukesed. Tuntumad neist on firma "Dräger" omad. Neid on mugav kasutada ka mõõtmiste tegemiseks tankides ja muudes suletud ruumides, ilma et ise peaks neisse sisenema. On olemas ka torud hapniku ja süsivesinike mõõtmiseks.

Itaalias on seadusega kehtestatud, et keevitustööde teostamiseks laeval on vaja keemiku luba, kes teeb kindlaks, et kuumutatavasse piirkonda ei jääks vedelikke ega tahkeid aineid, mis võivad laguneda ja anda põlevaid või toksilisi gaase. Ühtlasi teeb ta kindlaks, et atmosfäär ei ole plahvatusohtlik ja ei sisalda üle piirmäära toksilisi ained. Hollandis on töökultuuri ja ohutustehnika nõuete täitmisega jõutud aga nii kaugele, et remondiks dokis ei pea alati kõik laeva mahutid ja tankid tühjad ning pestud olema.

Jaak Arro

Sadamajuhtimise seminar Rootsis

5.—17. novembrini toimus Rootsis sadamate juhtimise seminar, mille korraldamise initsiaatoriks oli Läänemere Sadamate Organisatsioon (BPO), peamiseks finantseerijaks Rootsi Investeeringute ja Tehnilise Abi Amet (BITS). Korraldamise põhiraskust kandsid Rootsi Meresõidu Administratsioon, Stockholmi ja Nörrköpingi sadam, Rootsi Sadamate ja Stividoride Assotsiatsioon. Osavõtjaiks olid välja valitud Eesti, Läti, Leedu, Poola ja Venemaa sadamate juhtivtöötajad, kokku 23.

Rahvusvaheline Mereorganisatsioon IMO on kuulutanud Läänemere piirkonna erilist tähelepanu vajavaks piirkonnaks. Ka Helsinki Komisjoni töö edukus rahvusvahelise keskkonnakaitsetöö koordineerimisel sõltub siinse piirkonna rannikuriikide mereohutuse standardite ning merekeskkonna kaitse alaste seisukohtade ühildamisest. Läänemereriikide merenduse ja sadamamajanduse arengusuunad sõltuvad aga oluliselt sadamate juhtimise tasemest. Sellest johtuvalt oligi esimene suurem rootslaste korraldatud sadamate-alane seminar sadamate juhtidele. Eesmärgiks oli seatud tänapäeva Euroopa sadamate organisatsiooni ja juhtimise kohta teadmiste andmine ning osavõtjate motiveerimine liidri osa efektiivsemaks täitmiseks oma organisatsioonis.

Kahenädalane koolitus viidi läbi peamiselt Stockholmi sadamas, lisaks olid programmis Norrköping ning Oxelösund. Alguses kulus põhiaeg juhtimisteemalistele loengutele ja *workshoppidele*. Teemadeks hea liidersus, efektiivne meeskonnatöö, tööülesannete delegeerimine ülalt alla jne. Omamoodi nägemuse juhtimistarkusest esitas kindral Svante Bergh Rootsi maavägedest.

Hiljem sai lisaks paljut oma silmaga näha, kõrvaga kuulda ja käega katsuda. Kõigi sadamate ühiseks jooneks kippus olema laevade vähesus (just külaliste ajal neid pole, oli selgitus). Stockholmi sadamapilti muutis mõnel päeval ainukesena sadamapäraseks seal ümbehaalamisega tegelnud "Viirelaid". Vene laev, nagu konteinerterminaali dispetšer meie grupile teatas.

Muidu pakkusid sadamaspetsialistide ettekanded tõsist huvi, sest näiteks Oxelösundi sadama iga allüksuse juht oli valmistanud ette asjaliku ja parajal määral illustreeritud loengu oma tööst ja tulevikuplaanidest. Samuti Stockholmi sadama omad. Oma probleeme selgitasid ka tolli ja politsei esindajad, võimalus oli näha Holmeni paberitehast, millel oma paberiveolaevad. Need veavad kõrvuti raudtee- ja maanteetranspordiga vähemalt kolmveerandi tehase toodangust laiali.

Paljud Rootsi sadamad on nn. *service-port*-tüüpi, erinevad meie Tallinna Sadama landlord-sadama väljaarendamise plaanidest. Rootsi üleriigiline organisatsioon on sadamatel ning stividoridel ühine. Selle eesmärk on kogu riigi sadamamajanduse probleemide arutamine, nõuandmine merendusadministratsioonile ja ministeeriumile nende spetsiifilises alas.

Traditsiooniliselt olid päevakavas keskkonnakaitse ja ohtlike ainete vedu. Nagu ka ühinemine Euroopa Liiduga ning sellega seonduv. Selle viimase kohta arvati, et kuna enne ühinemist oli tehtud intensiivset tööd seadusandluse kooskõlla viimiseks, eriti suuri raskusi ei tekkinud. Spetsiifiliselt Põhjamaade (Norra jäi ju eraldi) ja Rootsi huve puudutavates küsimustes on olnud võimalik eriklauslites kokku leppida. Mõni asi on ka raskemaks läinud, mõnes küsimuses tuleb enne Brüsselist nädalake vastust oodata, kui otsuse langetada võib. Kala importimiseks Norrast tuleb see näiteks kõigepealt vedada Rootsi idaranniku teatud sadamatesse, kus on lubatud toiduainete impordiga tegelda, ja alles sealt võib Rootsimaale laiali saata. Isegi siis, kui otsetee oleks paarsada kilomeetrit. Seadus nõuab nii. Aga enamasti on probleemidele lahenduse leidmisel alustuseks *"depends on..."*.

Mida selline kahenädalane seminar andis? Teadmisi. Mõtlemisainet mitmel alal. Laiendas silmaringi. Kontakte: nii töiseid, ärilisi kui ka sotsiaalseid. Ei saa ju naabruses tegutsejad ülemäära tihti kokku. Kinnituse sellele, et meil positiivset ikka on küll, ja sellele, et ega neilgi kerge ole, kuigi finantsvõimalused paremad. Ja teadmiseks selle, et praegu on märksõnadeks **informatsioon, kommunikatsioon, motivatsioon.**

Vahepeal jõudsime veel tähistada Rootsi Mereadministratsiooni Ida-Euroopa maadele abiosutamise osakonna 5. aastapäeva (mardipäeval) ja endalegi üllatuseks lõõgastuda loomaaias. Esialgu tundus planeeritud 3-tunnine Kolmårdeni loomaaia külastamise plaan üsna koomilisena, kuid kui küllaltki vabapidamise-moodi näivas loomaaias röövlindude, kaamelite (sülitasid, õnneks mitte eestlaste pihta), kaelkirjakute, elevantide ja delfiinide etteasted ära olid vaadatud ja mitte põrmugi tsirkusele iseloomulikku piitsatunnet juures ei tundnud, selgus et kogu "vanainimeste seltskond" oli suurepäraselt lõõgastunud. Ja üht-teist uutki kuulnud, sest iga demonstratsiooni saatis mõnusalt ettekantud asjalik informatsioon.

Esmakordselt sellise seminari korraldamisraskust kandnud Mona Finnström, Leif Tyren, Willand Ringborg jpt. istusid peale seminari lõppu Stockholmi sadamas kohvitoas maha, et kokkuvõtteid teha. Lõpuks sai nad tabatud hoopistükkis järgmist sadamateseminari planeerimas.

Reet Naber

Vähe on noori kapteneid

Eesti Kaptenite Klubi president IGOR GNEZDILOV, kas ikka veel ei teki vajadust kaptenite ametiühingu järele?

Jah, kaptenite klubi ei ole ametiühing, vaid üks professionaalide ühendus ning ei ole meie välja mõeldud. Sakslaste klubi on 100 aastat vana, norralaste oma minu meelest 125 aastat.

Kaptenite klubid on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konsultatiivorganeiks. IMO-s on meie esindajad. IMO saadab kõigile kaptenite klubidele, ka meile, oma materjalid. Me oleme seal valitsusväliste ekspertide rollis.

Noori kapteneid tuleb vähe juurde.

See on omaette probleem. Juba 10 aastat tagasi tehtud uurimus näitas, et viie aasta pärast on pooled kaptenid üle 60 aasta vanad... Järgmisel aastal saab 16 meie klubi liiget kuuekümneseks. Meie 276-st liikmest on umbes 70 pensionäri. Seni on aastas keskmiselt 7 kaptenit klubisse juurde tulnud.

Noored peavad merekooli lõpetamise järel vähemalt 10 aastat merd sõitma, et kapteniks saada.

Kapteniks saamisel on vajalik täita kaugsõidu tsensus. Paljudes laevastikes, kasvõi näiteks veeteede ametile kuuluvatel laevadel, pole see ju võimalik. Kaptenite klubil ja "Esmanil" on terve süsteem välja töötatud, kuidas seda teha.

Noortest, kes merekoolist meile praktikale tulevad, saadame paremad kohe välismaale; sealt tulevad nad hea inglise keele oskusega. Nende kohta saame pidevaid hinnanguid. Kooli lõpetades võivad nad juba olla laevaohvitserid.

Et laevastik püsiks, on tarvis kapteneid. Merelaevandusel pole neid piisavalt võtta, tuleb otsida. Kaptenite puudumisel peab hakkama laevastikku vähendama.

Kodakondsuse puudumine hakkab varsti takistama kasutamast paljusid kapteneid. Välislaevadesse ei minda mitte üksnes selle pärast, et rohkem teenida, vaid ka kodakondsuse puudumise tõttu.

"Esman" on uue laeva saanud?

Meil on üks partner, ja laev on tema oma. Aga ta ei ole meremees ja vajab seepärast *management*'i. Ta andis laeva meie kätte; me viisime selle Eesti lipu alla, enne oli Vene lipp. Nii et tema on omanik ja meie *managerid*. Laev on meil *bareboat-charteris*, maksame renti. Laeva nimi on "Transnautica".

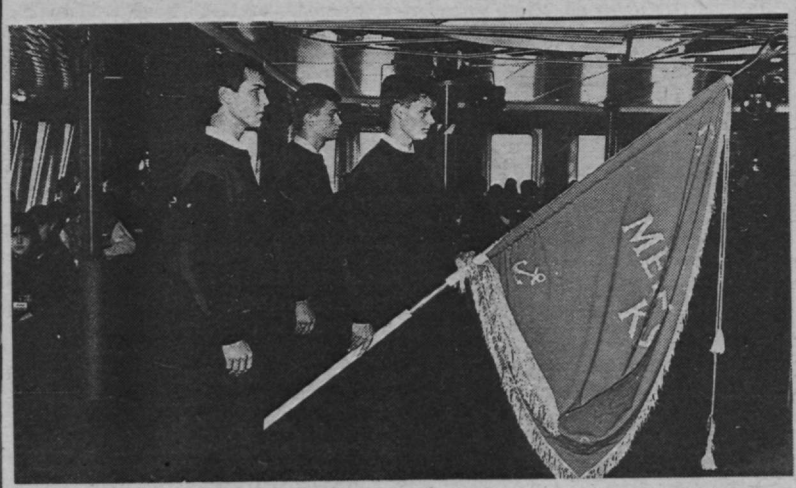
Algselt oli see "Volgo-Balt 141". Ligi aasta tegime remonti, nüüd on ametimehedki selle juba üle vaadanud. Leping on "Kunda Tsemendiga" — hakkame Kundast Szczecinisse tsementi vedama.

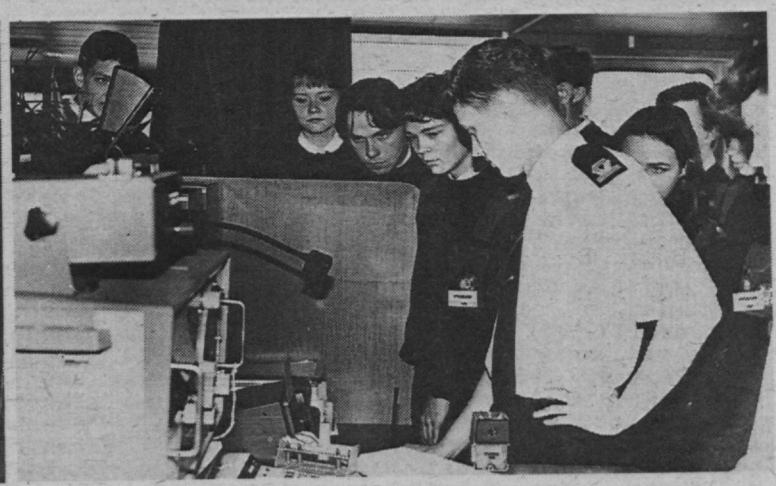
Meile on veel teistki laeva pakutud. Nüüd uurime, mis ja kuidas: palju maksab jne.

Ühesõnaga, laienete?

Kui püsima jääme, siis jah.

Madli Vitismann





Tänavu merekooli vastuvõetud tublimatest kadettidest võivad kaptenid saada järgmise aastatuhande esimese kümnendi lõpus.

Isi Trapido fotod.

Segadust tekitavatest juhistest

Hiljuti sai RE Tallinna Sadam Veeteede Ametilt kirja "Ammooniumnitraatväetiste töötlemisest sadamas". Umbes samal ajal ilmus "Veeteede Ameti Teataja" nr. 5, milles on avaldatud EVA peadirektori käskkiri "Sadamate töö korraldamine". Mõlemas dokumendis on sarnased ebakõlad ja segadust tekitavad seisukohad.

Ülalmainitud kirja esimene punkt teatab, et ammooniumnitraatväetise vedu ja hoiustamist Eestis reguleerivad:

a) "Tahkete puistkaupade veo ohutuseeskirjad" *(BC Code)*

b) "Rahvusvahelised ohtlike kaupade mereveo eeskirjad" *(IMDG Code)*

c) Teede ja sideministri määrusega kinnitatud "Ohtliku kauba sadamas vastuvõtu, töötlemise, hoiustamise ja väljastamise eeskiri".

Kaks esimest punkti puudutavad peamiselt laevaomanikke ja kaubasaatjaid ja vähem sadamat, kolmas aga täielikult sadamat. Tallinna Sadama spetsialistide arvates on see igati korralik eeskiri. Ja miks ka mitte, selle eeskirja loomisel töötasid mitu ametkonda küllaltki kaua. Muide, sadamas on ammooniumnitraatväetist töödeldud enam kui 20 aastat. Nüüd leiab keegi ametnik, et see eeskiri ei ole küllaldane ja püüab selles teha oma muudatusi. Ei hakka siin vaidlema muudatuste sisu ja vajalikkuse üle, kuid ilmselt on rikutud subordinatsiooni. Ministri määrust võib täiendada minister.

Mõni sõna sadama töö korraldamise käskkirjast. See käskkiri kohustab sadama valdajat koostama ja Veeteede Ametis kinnitama sadamaeeskirja ja sadamapassi. Nende dokumentide koostamise juhend on ilmselt kopeeritud N. Liidu aegsetelt sellekohastelt juhenditelt. Mõned punktid on tõlgitud arusaadavalt, teised aga raskesti mõistetavalt. Näiteks: kohaliku aja erinevus UTC–st; ballasti pumpamine ja tankide pesemine. Sadamas peab olema sadamaeeskiri, selline on maailma praktika. Eeskiri peab olema aga koostatud nii, et sellest oleks kasu sadama kliendil ja sadama valdajal ja kindlasti peab see olema seadustega kooskõlas. Viimase osas on aga küsitavusi, kuid neist allpool. Mis puudutab sadamapassi, siis kahtlen selle vajaduses sellisel kujul, nagu on nõutud käskkirjas. Umbes samasuguse sadamapassi koostamine N. Liidu ajal toimus keskasutuste surve all ja kui see, sadama igapäevaseks tööks mittevajalik dokument valmis sai, jäi too lebama ühe osakonna raudkappi tolmu koguma.

Ma olen kaugel sellest, et eitada kõiki N. Liidu aegseid merendust puudutavaid eeskirju ja juhendeid, kuid nende ülekandmine Eesti normatiivaktidesse peab olema läbi mõeldud. Paljud neist ei kõlba üks–ühele üle kanda. Eeskuju võiks võtta ka teistelt meie naabritelt (Rootsist, Saksamaalt).

Konkretiseerin mõnd sadamaeeskirja koostamise juhendi ebakõla seadusega. Seadus, "Kaubandusliku meresõidu koodeks" § 79 annab sadamale õiguse välja anda eeskirju ja juhendeid, kuid ei nõua nende kinnitamist Veeteede Ametis. Üldosas nõutakse navigatsiooni alguse ja lõpetamise tähtaega. Seadus sätestab — Veetede amet määrab meresadamaga kooskõlastatult kindlaks ja teeb teatavaks navigatsiooni alguse ja lõpetamise tähtaja. Sadamaeeskirja koostamise juhendist lähtudes peaks sadam määrama ka laevade sadamasse sisenemise (II osa) ja sadamast väljumise (V osa) korra. Koodeks aga sätestab, et laevade meresadamasse sisenemise ja sealt väljumise korra määrab kindlaks sadamakapten, kes on Veeteede ameti töötaja. Riigipiiri seaduses on see küll veidi teistmoodi sätestatud ja see puudutab ainult välisriigi laevu.

Paar näidet tõestamaks, et juhend on koostatud läbimõtlematult: üldosa p. 10 "Sadamas tegutsenud juriidilised ja füüsilised isikud. Andmed nende kohta." XI osa "Agenteerivate ettevõtete loetelu". Esiteks, kas agenteeriv ettevõte ei ole juriidiline isik? Teiseks, ainuüksi agenteerivaid ettevõtteid on tänapäeval mitukümmend, rääkimata *brokeri*test, varustajatest jms. Kolmandaks, füüsilised isikud — neid on ju tuhandeid. Kas tõesti on nende ja nende andmete väljatoomine vajalik sadamaeeskirjades? Sõjaeelses Tallinna sadama eeskirjas selliseid andmeid ei olnud. Ei ole ka meie naabrite Helsinki, Hamburg) sadamaeeskirjades.

Sadamapassi koostamisel nõutakse "vastuvõetava maksimaalsete mõõtmetega laeva" süvist. Veeteede ameti töötajad peaksid kõige paremini teadma, et Eestis ei ole aprobeeritud valemit laeva maksimaalse süvise määramiseks sõltuvalt vee sügavusest. Alapunkt 5.5 "Laevade sissesõidud (laevatüüpide järgi; reisilaevad, kuivlastilaevad, tankerid)

5.5.1 Käesoleval ajal (eelnev aasta)

5.5.2 Tulevikus

Milliseid andmeid on siis ikkagi vaja? Kas passi täitmise ajal või eelmisel aastal? Tulevik on antud kontekstis samuti ebamäärane mõiste. Kellele ja milleks on vaja alapunkti 6.2 "Töödeldavad laevatüübid (reisilaevad, kuivlastilaevad, tankerid)? Need andmed on ju alapunktis 5.5. Kõik need statistilised andmed on Veeteede ameti sadamakaptenitel ja seepärast ei ole mõtet neid sisse kanda sadamapassi.

Veeteede ametil peab olema info kõikide Eesti sadamate (ka paadisadamate) kohta, kuid kogutava info hulk peab olema hästi läbi mõeldud, sest vastasel juhul hakkab see segama. Seni, kuni vajalik info ei ole salvestatud arvutisse, võiks sadamapassi asemel olla sadama plaan, kus on märgitud sadamakaide pikkused ja sügavused nende ääres. Tabelites plaani servadel võiksid olla muud hädavajalikud andmed.

Need on ainult mõned üksikud näited ebakõladest ja segadust tekitavatest ettekirjutustest. Bürokraat (heas mõttes) ei tohi unustada, et kehvasti koostatud dokument toob kasu asemel kahju.

Eduard Hunt

Kiri soojalt maalt

Pr. Mari Vamba
Ajaleht "Meremees"

6. november 1995

Täna jõudis minuni — siin kus ma triivin oma saarel kahe kontinendi vahel — "Meremees", millest tihti on palju lugeda, mis endisele meremehele huvi pakub.

Kõigepealt tahan Teid tänada selle kenaduse eest, et panite lehe, milles minust juttu on, ümbrikusse, ja saatsite selle mulle. See oli väga armas ja pean sellest suurt lugu!

Teiseks pean ka Teie ees mütsi maha võtma — "Chapeau!" (nagu seda väljendavad prantslased) — selle teravmeelsuse tõttu, millega Teie seda "Saarte" filmi olete hinnanud, sest Teie tegelete ju mereasjanduse, ja mitte kunstiga!

Olen Teie arvustusega sajaprotsendiliselt päri, ja leian lohutust selles, et ka Teile olid selle filmi puudused nii silmatorkavad! Samal ajal olen hingepõhjani kurb selle üle, et see kuldne juhus nii piinlikult lasti sõrmede vahelt läbi libiseda — sest siin on tõesti palju, mida oleks väärt filmida.

Aasta aega kestnud läbirääkimiste ajal varustasin neid igasuguse materjaliga, sest tegemist ei olnud alul mitte intervjuu või reportaaži, vaid ***dokumentaalfilmi*** *tegemisega, kuid selle peale vaatamata polnud kellelgi siia jõudes mingit kava või eesmärki ja nii sai minust tõepoolest see "rääkiv pea", kes üht lõpmata monoloogi oli sunnitud jorutama, kuni viimaks nördimusest toss välja läks... Nädalapikkusest tund–tunni järel umbropsu filmimisest lõigati lõpuks kokku 28 vaest, pealiskaudset minutit. Mind on korduvalt filmitud Hispaania, Rootsi ja isegi USA televisioonis, kuid kunagi sel saamatul moel.*

Olen nüüd sunnitud oma rahulolematusega lõpetama, sest muidu jääb lugu nagu Jaan Krossiga: ma ei või suud lahti teha, ilma et keegi ei kasutaks juhust küsida, mida ma Krossi raamatust (onust) arvan...

Nii et, aitab sellest, ja lähen teisele teemale üle.

Mul valmis hiljuti uurimus "Naissaare põlised perekonnad", mis tegeleb saare asustamisega pärast Suurt Põhjasõda. Selles on kõigepealt kirjas nende tosina suguvõsa päritolud, saabumise aeg, ja kuidas esimesed paar–kolm põlve oma kanda kinnitasid. Selles on ka Naissaare perekondade skeemid 200 aasta jooksul. Omast kohast huvitav dokument, mida ma ise ainult kurioosumiks pidasin, kuid mida täitsa ootamatult Teaduste Akadeemia kirjastus tahab välja anda veel käesoleva aasta lõpus.

Seesama kirjastus annab välja ka minu ingliskeelse illustreeritud biograafia onu Bernhardist: "Optical illusions", mis peaks ilmuma 1995. a. jaanuaris. Sellega peaks lõppema minu lõpmatu kokku kupeldamine Jaan Krossiga — kuid on ka võimalik, et tulemus on hoopis vastupidine...

Tuleva aasta esimesel veerandil on ka oodata minu sulest "Pagana eestlane! — Poolsada aastat võõrastel radadel", kirjastus "Eesti Raamat". See on "Tormiste teekondade" järg, mille lugejad tahtsid teada saada, mis sest noorukist endast sai, kes ühel pimedal sügisööl oma kodusaarelt minema pistis?

Nii et ehk on ette näha veelkordset isamaal käimist, ja kui on, et juhus on sobiv, siis ehk astun ka Pika tänavale sisse ja teretan "Meremehe" rahvast?

Erik Schmidt

Meie teeme ajalehte

Me ei keera rooli, vaid sulepead

Ajalehte teevad kõigis toimetustes inimesed, kelle tööriistaks on (eesti) keel. Ka meie toimetusliikmed pole ülikoolis õppinud rooliratast keerama ega masinalülitit vajutama, vaid inimest, tema kõrgemat närvitegevust ja psühholoogilisi elamusi ning kunstilisi kujutlusi tundma ja teadma, mida inimkond enne meid on teinud.

Seetõttu tekitab meis alati hämmastust, kui meilt oodatakse sama suurt merendusalast kompetentsust kui merekoolis käinutelt. Või kui imestatakse, et meiegi harilike inimeste kombel, kui toimetuse heitlik töögraafik võimaldab, teatris, kontserdil või kinos käime või koguni raamatuid loeme. Professionaalseks kretinismiks võib seejuures nimetada seda, kui me lugejaile tutvustamiseks nähtustkuuldust merendusega enam seotud nähtused välja valime.

Meie ametialase pädevuse mõõdupuu on sõna kasutamise oskus. Ülejäänus, mida ajakirjaniku kompetentsuseks peetakse, on tegu eluja töökogemusega, mis on eri inimestel mõistagi erinev. Seetõttu esitabki meie toimetus ajalehes küllalt palju intervjuusid, et toetuda kellegi teise merendus- või muu ala teadmistele. Siis vastutab intervjueeritav oma sõnade eest ise, meie oleme need vaid võimalikult täpselt püüdnud edasi anda.

Vihma käest räästa alla

Toimetusel on kuuest tööaastast kolmel olnud oma töötuba. Nii keskklinnas, et enam keskel olla ei saagi — Pärnu maantee ja Estonia puiestee nurgamaja katusealuses. Ent sinna hakkas vihm sisse sadama ja mullu pärast merekooli väljakolimist lülitati välja esmalt küte, pärast uut aastat aga ka vesi ja elekter.

Terve aasta ootas maja remonti ja toimetus selgust maja valdamises. Lõpuks otsustati ära, et 1912. aastal valminud Tallinn Tütarlaste Kommertsgümnaasiumi hoone saab Tallinna 7. Keskkoolile. Selle kooli direktor aga teatas, et tema seisukoht on — kogu koolimaja peab kuuluma koolile. Selge, tuleb välja kolida.

Samas on aga Kesklinna valitsus selle hoone ruutmeetri rendihinnaks määranud 250 krooni. Kellele küll, tekib küsimus. Kas kavatseb keegi fujaees hamburgerirestorani avada — mis kuum koht, otse trollipeatuse taga —, või müüa väravaputkas peeni lõhnu?

Tööd pidi alustatama katusest, üldehitusfirma leidmiseks olevat konkurss olemata ja seega kolimiseks paar nädalat aega. Aga ei olnud. Kolm päeva peale eelnimetatud jutuajamist saeti toimetuse uksest lukk välja, viidi minema telefonid ja muud vähemat vara. Ning lõhuti koolimajas kõike, mida lõhkuda andis. Kümmekond peamiselt venekeelset töölist olevat peksnud uksi välja ja kiskunud üles parketti. Firma nimi olevat "Lindgren", teadis öelda valvur.

Kuigi on juba leitud uus ruum, mis pole eelmisest parem ja läheb tublisti maksma, ei jõua toimetuse naispere ühe maja neljandalt korruselt teise maja seitsmendale kolida linnutiivul. Kogu lugu juhtus siis, kui toimetuspere lehte trükikojas trükikõlblikuks seadis. Seetõttu saame alles järgmises numbris teatada toimetuse uue aadressi, loodetavasti ka telefoninumbri ning kirjeldada merekooli endise hoone seisukorda lähemalt. Ühtlasi loodame teada anda, kuidas käsitlevad juhtunut firma "Lindgren" juhtkond ja kesklinna politseikonstaabel.

Need aga, kes ajalehesaba tähelepanelikult on lugenud, on kindlasti aru saanud, et meremuuseum Pikk 70 ei ole koht, kuhu "Meremehe" toimetusele külla tulla. See on lihtsalt see koht, kus toimetusele saabunud kirjad kindlasti kätte saame.

Kolm 77. sünnipäeva

Novembris tähistasid 77. sünnipäeva järgemööda Eesti piirivalve, Eesti Veeteede Amet ja Eesti merevägi.

Toimetus tänab veeteede ametit lahke kutse eest, sünnipäevapeol osaleda toimetusliikmete ärasõidu tõttu ei õnnestunud.

Toimetus

Adam Johann von Krusenstern — 225

Kuulsa meresõitja ja teadlase elulugu on andnud ainet mitmetele biograafidele ning artiklitele, mille ilmumisaeg on hoogustunud tema ümmarguste tähtpäevadega. Esimesed küllaltki põhjalikud käsitlused Adam Johann von Krusensternist avaldati juba 1850. a. Peterburis, 1856. a. Londonis ja 1879. a. Berliinis. Kõige viimaseks ja ülevaatlikumaks oleks vast Ewert von Krusenstjerni "Weltumsegler und Wissenschaftler", mis ilmus Gernsbach'is 1991. a.

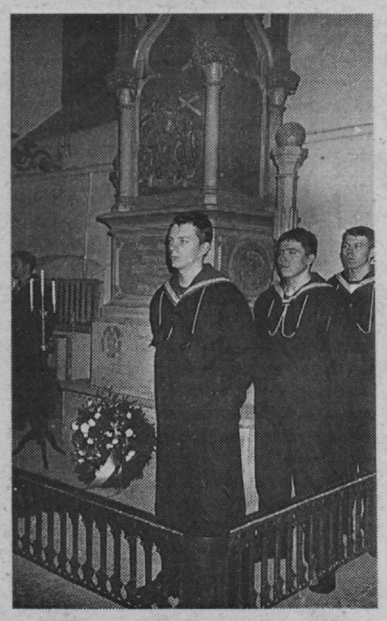
Krusensterni elukäigust on eelnevatel aastatel üsnagi palju kirjutatud ning seega peatuks vast olulisematel faktidel, mis järgnesid sünnile 19 (8.) novembril 1770. a. Hagudi mõisas. Peale kolme aastat Toomkooli järgnes neljateistkümne aastaselt astumine 1785. a. Peterburi Mereväe Kadetikorpusesse, mille lõpetas 1788. a. Seejärel tuli kaks aastat sõdida rootslastega, mis aga andis 1790. a. leitnandi au-kraadi. Järgnevalt elas ta põhiliselt Tallinnas, püüdes õpinguid jätkata, kuni saadeti 1793. a. novembris koos kuueteistkümne andeka ohvitseriga stažeerima Inglise laevastikku. Seilamised maailma meredel lõppesid 1799. a. ning juba üha enam küpseva ümbermaailmareisi lootuses ja ootuses priki "Neptun" ja fregati "Narva" komandörina kodustel Soome lahe vetel 1800—1802. Venemaa esimene ümbermaailmareis sai teoks koos Juri Lisjanskiga 1803—1806 laevadel "Nadežda" ja "Neva". 1809. a. ilmus temalt reisikirjeldus, mis tõlgiti ja anti välja järgneva kolme–nelja aasta jooksul seitsmes keeles üle Euroopa. Teadlasena ja okeanograafia ühe alusepanijana kinnistas ta end "Lõunamere Atlase" ilmumisega 1826. a. 1827. a. määrati Krusenstern Mereväe Kadetikorpuse direktoriks, mida juhtis kuni 1842. aastani. Aasta enne oli ta ülendatud lõpuks ka admiraliks. Vanaduspäevadel elas põhiliselt Kiltsis, kus ka suri 26. augustil 1846.

Viimati tähistati Eestimaal Adam Johann von Krusensterni tähtpäeva 1970. a. novembris, kui möödus 200 aastat tema sünnist. Tookordsed üritused kandsid siiski ka mingil määral paratamatult oma aja pitserit, ent olid igati väärikad ja kulminneerusid aktusega Tartu Riikliku Ülikooli aulas rektor F. Klementi eesistumisel. Kui 1970. a. toimus üks põhiüritusi sünnikohas Hagudis, siis veerandsada aastat hiljem oli raskuskese kandunud Kiltsi mõisa, mille Adam Johann ostis peale abiellumist 14. septembril 1801 Juliane Charlotte von Taubega. Selles mõisas on kool tegutsenud juba 70 aastat ning läbi aegade on vähemal või suuremal määral teadvustatud ka oma sidet meresõitjaga. 1993. a. loodi Kiltsi Põhikooli õpetajate initsiatiivil Adam Johann von Krusensterni nimeline fond, mis on osanud luua ka hea kontakti nii suguvõsa esindajatega Saksamaal kui ka kohalike ametimeeste ja firmadega. Fondi toetusel toimus 16.—17. novembrini seal ka sünniaastapäevale pühendatud teaduskonverents ning mälestustoa avamine.

Ettekandjaid oli kokku üksteist, neist kolm Kiltsi kooli õpilased, kes rääkisid Philipp Crusiusest ja suguvõsa kujunemisest, Kiltsi mõisast ning admirali järglastest Paul Theodorist ja Otto Paulist, kel mõlemal oli paras annus seiklejaverd. Eluloolise ülevaate andis Ants Pärna Meremuuseumist, kes oli ühtlasi ka sünniaastapäeva tähistamise ürituste üheks organiseerijaks nagu 1970. aastalgi. Käsitlemist leidis ka meresõitja teaduslik pärand ja koht oma kaasaegsete seas, millel peatusid Enn Kreem ("Tallink") ja Ott Kurs (Eesti Geograafia Selts). Krusensterniga seotud allikmaterjalidest kõnelesid Kaja Pullonen (Eesti Ajalooarhiiv) ja Eve Peets (Eesti Ajaloomuuseum). 1803—1806. a. ümbermaailmareisi atlast ja selle illustratsioone analüüsis Anne Goloskova (Tallinna Linnamuuseum) ning allakirjutanu üritas valgustada reisi tagamaid, ettevalmistamist ja kulgu.

Kogu konverentsile andis pidulikkust juurde ka laiaulatuslik Krusensternide suguvõsa Saksamaa haru esindajate osavõtt, kellest Adam Johanni kõige otsesemaks järeltulijaks osutus kuuendat põlve esindav Katharina von Schenehen (sünd. Krusenstern), kes külastas Eestit esimest korda. Teda saatsid Helene Schilling, Friedrich Johann ja Hans Ewert von Krusenstjern, kes ka kõik eestikeelsed ettekanded kannatlikult ära kuulasid. Kindlasti oli neile positiivseks elamuseks Krusensterni mälestamine Toomkirikus orelihelide saatel 17. novembri õhtul.

Urmas Dresen



Pärjapanek Toomkirikus
Madli Vitismanni foto

Ühest unustatud (?) mehest — Otto Eggers

OTTO EGGERS, YACHT- UND BOOTBAUEREI **REVAL** (Russland)
Konstruktion u. Bau von Segel- u. Motoryachten, Motor- u. Ruderbooten, wie Gebrauchsfahrzeugen aller Art: Schlepper, Passagierboote etc.
Vertreter für Süd-Russland, des Kaukasus u. Zentral-Asien: Ing. S. M. WYSSOTZKY, Rostow a. Don.

Peatselt lõppeval aastal on põhjust tuletada meelde meest, kellele vähemalt allakirjutanu arvates on teenimatult vähe tähelepanu pööratud. Ja seda mitte ainult tagantjärele.

Nimelt möödub käesoleva aasta 29. novembril seitsekümmend aastat Otto Eggersi surmast. Arvata, et tema nimi ei tohiks purjetamise ja jahi(paadi)ehitusega seotud ringkondadele tundmata olla. Küll aga näib, et tema rolli ning tähtsust pole adekvaatselt määratletud. Tuues võib–olla meelevaldse näite Eestit Ameerikaga kõrvutades, söandaksin panna Otto Eggersi ühele pulgale John G. Aldeni ehk siis Nathanael G. Herreshoffiga. Neid muidugi omasse keskkonda ja erinevasse mõjuvälja paigutades. Vast on siis kohasem paralleel Gustav Estlanderi ning Rootsiga?

Oieti ongi vale seostada Otto Eggersi nime vaid tolleaegse Eestimaa kubermangu ja siinse alles tärkava jahiehitustraditsiooniga: olid ju ta tellijad teisteski impeeriumi osades, eriti aga Liivimaa tollases pea "maailmalinnas" Riias. Tundmatu polnud Eggersi nimi ka Saksamaal.

Eggersi "hiilgeaeg" langeb Esimese maailmasõja eelsesse "avatud Euroopa" ruumi. Eesti Vabariigi tollane majanduspoliitiline reaalsus mõjus talle paradoksaalselt nagu Tallinna suurtele laevatehastelegi. 1920. aastate algul teostati (üksikute eranditega) vaid vanade jahtide remonttöid ning ehitati ka kalapaate. Ei olnud see aga ei Vabariigi ega Eggersi süü, et ilmasõjaeelne situatsioon Euroopas ei taastunud päriselt kunagi.

Eggersist rääkides tahaksin allajärgnevalt välja tuua kolm eri tahku tema mitmekülgsest tegevusest.

Esiteks muidugi Eggers kui jahikonstruktor ja –ehitaja. Oli ju Eggers see, kes praktiliselt esimesena alustas Eestimaal "tõeliste" jahtide valmistamist. (Sõna tööstuslik oleks siin küll kohatu, kuid tema 1907. aastal Tallinnas asutatud töökoda oli senise randlaste käsitööga võrreldes siiski samm edasi.) Arvan, et ei liialda, kui nimetan teda esimeseks professionaalseks jahikonstruktoriks Eestis. Tahtmata küll vähendada Jakob Kiili tähtsust, kelle nimi ja tegevus on tavateadvuses tuntud (ja seda õigusega), olgu vahemärkusena öeldud, et kui Kiil oli pigem praktiline ehitaja ja ettevõtja, siis Eggers oli hinnatud kui konstruktor ja ehitaja. Temalt tellitud projekte teostasid ka teised meistrid.

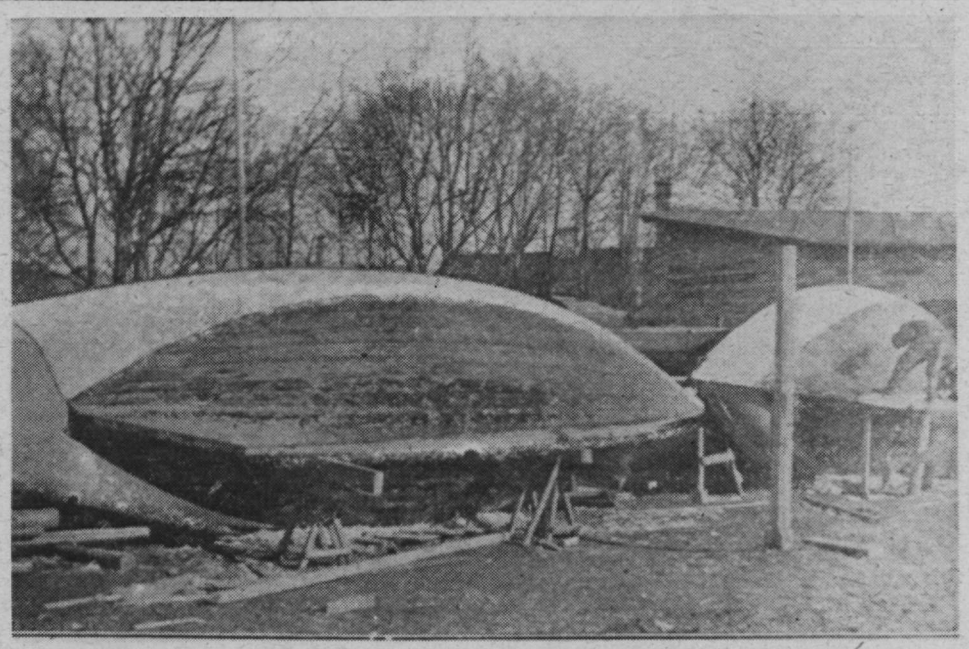
Teiseks. Otto Eggersi roll Eestimaa Merejahtklubis (ESYC), kus ta oma aktiivse tegevusaja jooksul jõudis olla valitud asekommodori, sadamameistri (*Hafenmeister*) kohale, samuti oli ta korduvalt jahtide mõõtjaks regatikomisjonis. Eggersi paaditehase ruumid kujunesid ka omalaadseks jahtklubi "talvelokaaliks", kus seisis talvekorteris hulk klubiliikmete jahte ning keerles seltsielu.

Kolmandaks ei tahaks kuidagi mööda minna Eggersi osast meremootorite levikus Eestis. Et Eggersite suguvõsa oli läbi aegade kaupmeeste kilda kuulunud, ei olnud erandiks ka Otto Eggers. Tema esindada olid 1910. aastatel Taani naftamootorid "Dan" (mida ta kasutas ka oma töökojas ehitatud mootorpaatidel) ning kuulsad Briti "Thornycroft"–meremootorid, hiljem ka Rootsi "Skandia" ja "Penta"–mootorid.

Kõike eelnevat kokku võtta tahtes avatakse 6. detsembril Eesti Meremuuseumis Otto Eggersi tagasihoidlik mälestusnäitus. Kuigi praeguseks on allakirjutanul teada seitsekümmend Eggersi koostatud ja/või teostatud projekti, on graafiline kujutis neist olemas vaid kümnendikust, mistõttu igasugune lisainformatsioon on teretulnud.

Niisiis on kõik kauni graafika austajad (ja seda Eggersi projektijoonised kahtlemata on), purjetamis– ja muidu huvilised lahkesti palutud.

Tiit Einberg



Ülal: Otto Eggersi jahi– ja paaditehase kuulutus tänase päevani ilmuvas Saksamaa Jahtklubide Liidu ja Veespordi Ühingute ametlikus ajakirjas "Die Yacht" (1912. aastakäik).
All: 1908. aasta kevad Otto Eggersi paaditööstuses. Ehitusel kiiljahid "Tacheia" (vasakul) ja "Auli" (paremal). Viimasest sai hiljem ilmselt Eesti kuulsaim jaht üldse, mis seilas "Ahto" nime all üle Atlandi. (Foto: KESYS, Historische Übersicht 1888—1913).

"Eesti Ühisabi" Rootsis on merelaevanduse peale endiselt vihane

25. aprilli "Meremehes" kirjutasime Rootsi "Eesti Päevalehes" 31. märtsil ilmunud artiklist, kus sihtasutuse "Eesti Ühisabi" esimees Eldur Velliste pahandas kõvasti Eesti Merelaevandusega, et see ei olevat enam nõus haiglaabi konteinereid tasuta Rootsist Eestisse toimetama. Tol korral avaldasime merelaevanduse peadirektor Toivo Ninnase kommentaari ja tema asetäitja Jaan Kalmuse oma ministeeriumile saadetud ametliku selgituse, millest ilmnes, et humanitaarabi veetakse ikka endiselt tasuta, ainult et juba 1. märtsist on selleks kehtestatud laevanduse huve rohkem silmas pidav uus kord. Tehti seda sellepärast, et paljudel muudel juhtudel (mitte "Eesti Ühisabi" puhul"!) oli ilmnenud: humanitaarabi sildi all hakati merelaevanduse arvel oma isiklikku äri ajama. Agendid välissadamais pidid abi saatjatele neist muutustest teada andma.

Niipalju, kui uue saatmise korra kohta hr. Kalmuse tekstist lugeda, et tundu see olevat väga keeruline, veel vähem võimatu täita. Ent ometi loeme nüüd 2. novembri Rootsi "Eesti Päevalehest" ja nädal hiljem "Teatajast" hr. Velliste ühisabi organistasiooni 40. aastapäevale pühendatud artiklist jälle:

"Lõplikuks konteinerite arvuks oli 200, millest 198 viis Riiklik Merelaevandus Eestisse tasuta oma kaubalaevadel.

Tasunõue meretranspordi eest oli põhjuseks, miks Ühisabi lõpetas varustuse saatmise konteinerites. Hiljem muutis Merelaevandus oma otsust, kuid tasuta veotingimused tehti nii bürokraatlikuks, et neid oli võimatu täita. Ühisabi pani vastutuse sellisel kujul saatmise lõpetamise eest Eesti Merelaevandusele."

Jääb üle küsida samade sõnadega kui aprillis: kes siis ikkagi kellele mida ja millal teatamata jättis, unustas, valesti ütles või aru ei saanud?

Mari Vamba

"Kaluri Leht"

Novembrikuus algab "Kalapüügiseaduse" avaldamine, mis jääb järgnema. Üsna põhjalikud on kommentaarid uuele kalapüügiseadusele.

Kahe sisekülje üle on pealkiri "Eesti kalurite ja kalatöötlejate liidud koguvad jõudu". Selles kõneldakse kalapüügi ja -töötlemise asjust Läänemaal. Kalurite Liit moodustati septembris. Kalaliit on asutamisel. See viimane hakkab ühendama töötlejaid. Artiklis on veel juttu sellest, et valitsus ei tea, kes kalandust peaks juhtima ning et Soomes on koguni viis juhtimise organisatsiooni. "Viru Rand" aga sõidab detsembris Araabia Ühendemiraatidesse rahvusvahelisele müügimessile. Ka räägitakse kalapüügiseaduse konkreetsest rakendumisest, vaidlusest mõrrakohtade pärast, kutseliste kalurite lubadusest rannaelanikega kokku leppida ja sellest, et tänavu on kehva kalasaagiga aasta.

Veel saab lehest teada, et Kalurite Liit ei taha kalaameti ümberstruktureerimist. Et kalurite jaoks enam keskset varustussüsteemi ei ole, tahetakse varustusalase infosüsteemi alustuseks teha "Kaluri Lehes" tasuta kuulutuste külg või vaheleht. Lugeda on ka kalanduskroonikat.

Lehe päistiitli alt vaatab seekord vastu Sokratese lausung.

Mari Vamba

Lugupeetud meremehed!

Mereklubi ootab teie 2–14-aastasi lapsi jõulukuuse juurde 28. detsembril.

Palume ametiühingu liikmeil registreerida oma lapsed eelnevalt ametiühingukomitees Uus-Sadama 14, III korrus, tel. 431 497, 431 442.

Eesti Meremeeste Ametiühing

RAS Eesti Merelaevandus ujuvkoosseisu ametiühingukomitee

«Meremehe» tellimine

tavalises korras kataloogi alusel kuni 15. detsembrini.

Indeks 69 859.

Aastatellimuse hind 75 krooni.

Koju või töökohta tellimine on lihtsaim ja odavaim viis kindlalt iga merelehe numbri omanikuks saada.

Kes meil käivad

RE Tallinna Sadam sadamates seisid 24. novembril:

Kesklinna sadamas

"Amirov" (Aserbaidžaan) — laadis treilereid
"Nordfeld" (Küpros) — laadis vineeri
"Aegna" (Eesti) — lossis suhkrut
"Muuga" (Eesti) — laadis konteinereid
"Vassili Malov" (Vene) — laadis ammooniumväetist
"Cemile" (Taani) — laadis ammooniumväetist

Muuga sadamas

Pukser "Mega" praamiga "Moti" (Soome) — laadis propse
Tanker "Kristaly" (Rootsi) — laadis naftat
"Sormovski 48" (Vene) — laadis väetist
"Omar" (Türgi) — laadis metalli
"Riskun Treader" (Gibraltari) — lossis suhkrut
"Vostotšnõi Bereg" (Vene) — lossis külmutatud kanakoibi

Kopli sadamas

"Baltiiski 102" (Vene) — laadis koksi
"Ladoga 108" (Vene) — laadis ammooniumsalpeetrit
"Saint Pierre" (Küprose) — lossis kakaoube

Paldiski sadamas

"Partner 1" (Vene) — laadis vanarauda
Pukser "Polar" praamiga "Max" (Rootsi) — laadis propse
Pukser "Mari Manfred" praamiga "M3" (Rootsi) — laadis propse
Süvendaja "Eestirand" abilaevadega süvendab sadamat.

TALLINK
EstLine

NT BUNKERING LTD.

ScanTrans

Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 27. novembril:

"ELMAR KIVISTIK" — New Orleansis
"ALEKSANDER ABERG" — Aughinishis
"PAUL KERES" — teel Kamsarist Point Comforti
"KRISTJAN PALUSALU" — Newcastle'is
"GUSTAV SULE" — Beiras
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Tartous'
"HAAPSALU" — teel Houstonist Peterburi
"VILJANDI" — teel Houstonist Peterburi
"RAKVERE" — Helsinkis
"NARVA" — teel Miamist Rio Hainasse
"VALGA" — teel Kaliningradist Halifaxi
"SOMPA" — Rouenis
"KEHRA" — Doualas
"AEGVIIDU" — Madrases
"KUIVASTU" — teel Diliskelesist Vahemerre
"KUUSALU" — teel Batast Leixoes'i
"PARILA" — teel Abidjanist Temasse
"RAKKE" — teel São Francisco do Sulist Casablancasse
"VALKLA" — teel Las Palmasest Vitoriasse
"PIHTLA" — teel San Pedrost Casablancasse
"NAISSAAR" — teel Sousse'ist Århusi
"VAINDLO" — teel Ghentist Tripolisse
"FRISOHAVEN" — teel San Pedrost Amsterdami
"MUHU" — Tarantos
"ABRUKA" — Oranis
"VILSANDI" — teel Tallinnast Diliskelesi
"MUUGA" — teel Helsinkist Antwerpenisse
"KAPTEN KONGA" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Bremenhavenisse
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Helsinkisse
"KESSULAID" — teel Rotterdamist Vanasadamasse
"VIIRELAID" — teel Felixstowe'st Vanasadamasse
"MANILAID" — Antwerpenis
"SUURLAID" — Vanasadamas
"HEINLAID" — teel Helsinkist København
"PAKRI" — Corkis
"ANGYALFJÖLD" — teel Bellistast Gijoni
"AEGNA" — Vanasadamas
"KABALA" — Leixoes'
"MOHNI" — teel Casablancast Zaandamisse
"RAPLA" — teel Tallinnast Killingholmesse
"SOODLA" — Uusikaupunkis
"KLOOGA" — remondis Vene—Balti sadamas
"TRANSESTONIA" — Århusis
"DONATA" — Muuga sadamas

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub detsembris

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

«Printall»
Tellimuse nr. 5545.

Toimetaja MADLI VITISMANN