



Ilmub alates  
1989. aastast  
VIII aastakäik

# M E R E M E E S

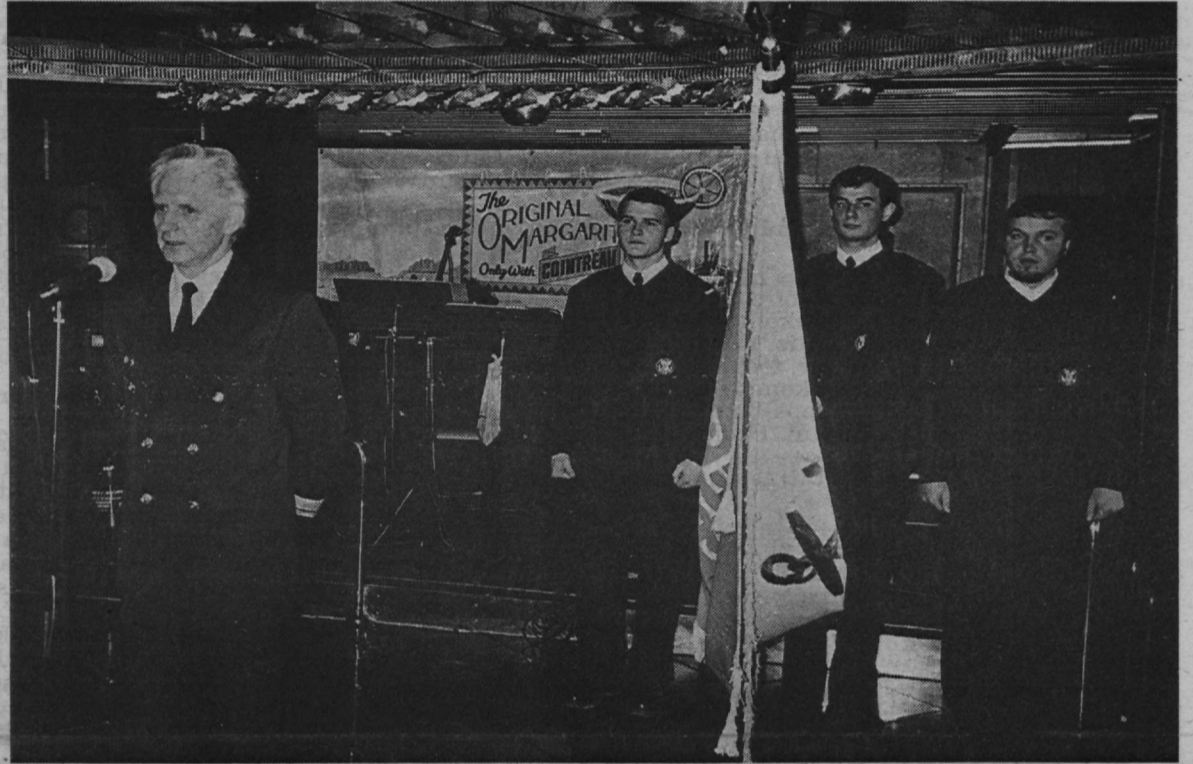
Nr. 21-22 (149-150)

Kolmapäev, 6. november 1996

Hind 4 krooni

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Aktsiaseltsina erastamisele lk. 2
- AS-i Eesti Merelaevandus põhikiri lk. 3
- Riigilaeva müük III lk. 4
- Piirivalveametist lk. 5
- Pomme tõstmas lk. 6
- Kuidas elab merevägi lk. 7
- Meretagused sõbrad lk. 8-9
- Sadamalugusid lk. 10
- Vanemmehaanik jutustab lk. 11
- Suvejutt III lk. 15



## Pika tee algus, silda või masinasse

25. oktoobril, kooli 77. aastapäeva künnisel, olid "Regina Baltica" kutsutud Eesti Meretariduskeskuse kadetid, et saada tunnustatud ja täisväärtuslikeks meremeeste rahvusvahelise vennaskonna liikmeks. Nagu juba heaks tavaks saanud, loeti ette vandetöötus ja saadi kätte õpinguraamatud.

Kõigepealt tervitas oma uusi pereliikmeid rektor **Peter Veegen**, pannes neile südamele mitte unustada, et need, kes Läänemere, meie jõgede ja järvede rannal elanud, on ikka merd sõitnud; see on lubanud osa saada maailma kultuuriväärtustest

ja olla osa majandussüsteemist. Täna mereharidus on murranguetapil: toimub üleminek uuele majandussüsteemile, üleminek kõrghariduse standarditele ja üleminek eestikeelsele haridusele. Ühinev Euroopa nõuab palju.

Rektori sõnum noortele oli: **"Ärge kiirustage saama rikkaks, kiirustage saama targaks. Ja kui te olete targaks saanud, ärge unustage õppimist."**

Teede- ja Sideministeeriumi nimel tervitas merendusosakonna juhataja **Lembit Mõtlak**, laevaomanike nimel kapten **Ülo Kollo**. Kapten

**Alar Kask** soovis noortele edu nende pikal teel koolipingist silda või masinasse.

Eesti Merelaevanduse, kalaameti, piirivalveameti, E-Liini AS-i, Eesti Meremeeste Liidu esindajad olid tulnud pidulikule sündmusele kaasa elama.

Esmakursuslane **Hannes Lilp** palus kapten **Alar Kasel** hukkunud meremeeste mälestuseks pärg vette lasta.

Seekord joodi šampust, tehti palju pilte ja võeti filmi, anti arvukalt pikemaid ja lühemaid intervjuusid.

**Reet Naber**  
**Madli Vitismanni** fotod



Traditsioonikohaselt kinnitati kadetitöötust kellalöökidega.



Tseremoonia on vana, rektor ja kadetid uued.



Rein Albri tähelepanelik kaamerasilm jälgis sedagi, kui kapten **Alar Kasele** anti üle pärg hukkunud meremeeste mälestamiseks.



# Aktsiaseltsina erastamisele

**TOIVO NINNAS, miks teie juhitav "Eesti Mere-laevandus" muutus riigiaktsiaseltsist lihtsalt aktsiaseltsiks?**

Aktsiaseltsiks muutusime vastavalt äriseadustikule. See peab juhtuma kõigi riigiaktsiaseltside ja riigiettevõtetele enne 1. septembrit 1997. a. Kes andsid avalduse sisse enne 1. septembrit 1996, said odavamalt. Oleme nüüd aktsiaselts, kus 100% aktsiaid kuulub riigile. Juhatuse muutus nõukoguks, ja laevanduse juhtkond muutus juhatusseks. Peadirektori mõistet ei ole äriseadustikus olemas, ja mina olen praegu juhatusse esimees. Juhatuse kuuluvad peale esimehe veel härrad Kalmus ja Harrik.

Kavatsen pidada juhatussega nõu ja teha siiski juhatuse laendatud variandi. Juhatuse on vastutav laevanduse tegude eest, ja mu meelest on väga tähtis, et põhimõteteliste otsuste vastuvõtmisel oleks kuulda kõigi laevanduse juhtide häält. Direktorite nõukogu oleks nõuandvaks organiks juhatusele.

Juhatusse asemel on nõukogus kõik need samad härrasmehed – Pant, Palmel jne., jne. Nemand võtavad vastu strateegilisi otsuseid.

4. oktoobril võeti põhikiri vastu ja pidi minema raadiobülletäänina laevadele. Aga oleks kena, kui ka "Meremees" leiaks võimaluse see ära trükkida, siis saaksid kõik asjast huvitatud teada, millelega tegu.

**Mis selle aktsiaseltsi alla nüüd kuulub ja mida öieti erastatakse?**

Aktsiaseltsi kuulub kõik, mis merelaevandusest järele on, sealhulgas tütarettevõtted ja kasvõi kaadri- ning tehnikaamet. Maksukohuslasena esineb ainult AS Eesti Merelaevandus. Kõik ülejäänud on meie oma sisemine struktuur, töö organiseerimise viis. Erastatakse kogu seda kompleksi, mitte näiteks eraldi ookeani- või Euroopa-liine. Siia alla käivad ka Küprose firmad, samuti "Estline'iga" seotud aktsiad. Ühesõnaga, kõik.

Erastatakse aktsiakapitali laiendamise teel: 30%-le pannakse juurde 70%.

Erastamises on soovitud osaleda 19 firmat ja isikut. Järgmine etapp on see, et Eesti Erastamisagentuur kui riigi esindaja esitab konkursitingimused. Need tulevad detsembri alguses.

**Seni on korraldatud nii, et merelaevanduse laevad kannavad kõik Eesti lippu. Mis edasi saab?**

Ilmselt sisaldavad esitatavad tingimused ka rahvusliku laevanduse küsimust. See, kui kauaks saab eraomanikku sundida laevu Eesti lipu all hoidma, sõltub tõenäoliselt lepingust, mis sõlmatakse Erastamisagentuuri ja tulevase omaniku vahel. 30% Eesti riigi aktsiaid ju jääb, jääb ka riigi esindaja laevanduse nõukogusse, kus tegutsetakse vastavalt põhikirjale ja allkirjutatud lepingule.

**Mida tehakse juurdetuleva aktsiakapitaliga? See on ju suur hunnik raha.**

Eks ka see on üks Erastamisagentuuri tingimusi. Ega seda ole mõtet pank seisma panna. Ikka laevandusse investeerida ja laevanduse kitsaskohti lahendada – laevastikku moderniseerida, kaadri väljaõpet korraldada jne. Iga konkursil osaleja äriidee seisnebki selles, mida tolle rahaga ette võtta.

Muidugi võib osa pakkujaid ühineda, et nõutavat kapitali kokku saada. Osa pani end sellesse nimekirja ilmselt sellepärast, et hiljem enam keegi seda teha ei saa. Pärast võib nimekirjas oleku näiteks n.ö. maha müüa.

Olles ise seal nimekirjas sees, tean ma – elu on õpetanud –, et ühtki konkurenti ei maksa kunagi alahinnata. Kui võimalik, tuleb leida koostöövariante, kui ei ole võimalik, tuleb katsuda konkurenti lahti saada. Ega me tõesti tea, kes kelle sildi all seal nimekirjas on.

Ükskõik, kes ka omanikuks saab, peab ta palkama asjatundliku mäenedžmendi. Kohalik mäenedžment teab igal juhul olukorda, ja töötajad teavad omakorda, mida neilt oodata. Mul pole midagi näiteks jaapanlaste vastu – nooruses töötasin Kaug-Idas –, aga keegi ei tea ju, mida nad tahavad, kui juhtumisi just nemad peaksid tulema. Neil on võimalik haruldased plaanid, aga töötajate jaoks oleks sel juhul ootamatust märksa rohkem.

**Kas "Nordström & Thulini" aktsiate müük kaugemale maale Rootsi-liini ei ohusta?**

Need aktsiad ostis ära üks mees, kel juba oli osa aktsiaid. Nüüd lihtsalt omandas ülejäänud. Mees elab Hongkongis (tema naine on hiinlanna), aga rahvuselt on ta austerlane. Ta on üks maailma kõige suuremaid era-laevaomanikke. N&T president ütles, et nad on väga õnnelikud, sest esiteks, see mees tunneb asja ja teiseks on ta väga tugeval finantspositsioonil. Järelikult mõtleb ta rohkem firma arengule, mitte sellele, kuidas firmast võimalikult rohkem välja pumbata. Omanik paneb kõigepealt paika oma nõukogu või juhatuse ja hakkab strateegiat tegema. Meie Rootsi partnerid küll selle laevaliini pärast ei näi muretsevat.

**Teie firma ESCO Holding on üks merelaevandust erastada soovijaid.**

See firma ei ole küll kellegi taise silt, aga me saame aru, et on vaja jagada, jagada ja jagada finantse. Praegu pole mingeid protsente peale teatud lubaduste, mis ma olen mõnele härrasmehele andnud.

Et firmat registreerida, on talle vaja teha nõukogu jne. Pole mul äia ega ämma, et sisse panna. Sugulased jäid ka panemata. Mulle on absoluutselt selge, et kui me kunagi midagi võidame, ei saa see protsent olla väga suur. Sest iga firma või isik, kes paneb raha sisse, tahab ka vastavaid garantiisid.

Ei tea, mida lehelugejad arvavad, aga ise tean, et aasta, kahe või kaheksa päeva pärast oleks mul väga ebameeldiv tunne, kui ma nüüd ei prooviks laevanduse erastamisel osaleda. Ma pole seda soovi ka kunagi varjanud.

"Eesti Ekspressi" mees jättis oma loost välja ühe asja, mida ütlesin: oleks imelik, kui ma läheksin erastama Rakvere Lihakombinaati ja pärast imestaksin, et näe, siga tapetakse maha ja tehakse temast vorsti – miks vastupidi ei ole? Elu on läinud niimoodi, et olen tegelnud merendusega, ja miks ei peaks siis nüüd proovima.

Oma suurimaks vedamiseks pean, et olin viis aastat Soomes tööl, ja kui siin turumajandus pihta hakkas, oli mul vähemalt selge pilt, mis tulemas on. Mul oli see eelis, et teadsin, millest räägime.

**Olete sattunud õigel ajal õigesse kohta. Siin direktorina saite juba mõndagi muuta.**

Ja püsima ka veel jääda... Ise arvan, et olen oma täieliku apoliitilisuse pärast ikka veel samal kohal. Pole püüdnud ühelegi valitsusjuhile või ministrile külje alla pugeda ja sõbraks saada. Valitsusasutusteski käin väga harva, ainult siis, kui tõesti vaja on.

**Niisugune natuke konservatiivne ja suhteliselt rahulik mees?**

Ei ole, jah, väga tõblema hakanud, kui näiteks lehed teab mida kirjutavad. "Ninnas peidab 60 miljonit dollarit" – see oli küll kõige solvavam.

**Omavalitsus anti lootust, et meremehedki saavad säästude eest mõne oma ettevõtte aktsia osta. Tunnevad nad end nüüd kõrvalejätuna, sest mäng käib üle nende peade?**

Kunagi, kui RAS loodi, olime idealistid. Ka seadused on vahepeal muutunud.

Jälgime Venemaa laevandustes toimuvat. Nemand jagasid 50% aktsiaid inimestele välja, ja peremehe ei tekkinud – inimene ei pea midagi midu saama. Tekkisid kolhoosnikud, kes näiteks Balti laevanduses müüsid esimesel võimalusel oma aktsiad Iisraeli kodanikele maha, ja need lasksid laevanduse lõplikult põhja.

Aga teisest küljest: kui see grupeering, kuhu mina kuulun, peaks erastamisel võitma, oleksin ma väga huvitatud, et vähemalt laevanduse juhtivad inimesed oleksid aktsionärid. Tuleks oma inimestele anda võimalus osta neid aktsiaid järelikult sugu või odavamalt, nagu seda teevad praegu Hoiu- ja Ühispank. Miks ei võiks neid tulevikus osta ka mõni kapten või vanemmehaanik. Kuigi, edaspidi tulevad aktsiad börsile ja neid saavad osta kõik.

Mina hindan inimestes kõigepealt mõistust, töötahet ja lojaalsust. Ükski neist omadustest ilma teise ja kolmandata ei anna tait efekti. Kusjuures jutt ei ole lojaalsusest isiklikult mulle, vaid firmale.

Mida peaks tingimata tegema, aga seni on tegemata jäänud, see on töötaja karjääri planeerimine. Jaapanis on see eriti hästi paika pandud. Planeerimata peaks nii seda, mismoodi inimene firma sees areneb, kui ka seda, mismoodi firmast välja saab. Töötaja peaks nii kuuekümneselt kindlustatuna pensionile saama. Ja mitte sellepärast, et ta enam töötada ei suudaks, vaid sellepärast, et igaühel tekitab mingid stereotüübid. Aga teatud aja järele on vaja igas firmas, igal töökohal uut lähenemist. Ega Ameerika president kaheksa aasta pärast lollimisele ole esimese ametiaja algul. Aga kolmandaks korras tagasivalimist ei ole ette nähtud – on vaja uut lähenemist.

Ka kõige parem töötaja läheb pika aja peale konservatiivseks. Ta teab, et niikuinii on sein ees ja läbi ei saa. Aga tegelikult ehk ei olegi seal sein: võib-olla on mõni salauks, võib-olla lihtsalt pragu sees.

Nõukogude süsteemi suuri puudusi oli see, et kui inimene sattus mingisse ametisse, siis lahkus vaid jalad ees. Vastasel juhul, ise lahkudes, jänuks ta kõigest ilma – autost, suvilast jne. Lääne süsteem aga annab teatud kindlustatuse tööjäreseks ajaks ja ka positsiooni pärast erujäämist, näiteks nõunikuna.

Räägin praegu ka iseenese vastu, sest olen siin ametis olnud üheksa aastat.

Mari Vamba  
Madli Vitismann

## Riigieelarve projekt vaatega merele

Riigikogu on alustanud järgmise aasta riigieelarve arutamist. Tasakaalus eelarve kogumaht on 15,15 miljardit. Suhteliselt suur on eelarves merenduse osakaal.

Merendus toob järgmisel aastal otseselt riigile sisse 185,5 miljonit krooni, see on 3,5 miljonit tänavusest enam. Tuletorni-, lootsi ja jäämurdetasu laekumist on kavandatud 183 miljonit krooni, seega 3 miljonit rohkem kui tänavu. Mullu sai riik neid tasusid ligi 150 miljonit krooni. Meresidesõlme sidetee tasu peaks laekuma 2,5 miljonit krooni, 0,5 miljonit tänavusest enam.

Uus asi eelarves on **laevliiklusjuhtimise keskus** (peaks olema vist **laevaliikluse juhtimiskeskus** – toim.), mis on moodustatud veeteede ameti baasil ning tegeleb lootsimise ja jäämurdega. Sellele keskuksale eraldab riik eelarveprojekti kohaselt 43,670 miljonit, millest 173 töötaja töötasu on määratud 11 154 000 krooni. Keskuse majandamiskuludeks on kavandatud 14,465 miljonit, millest 7,505 miljonit krooni on lootsilaevade ja jäämurdejate ülalpidamiskulud. Laevaperede tootlustamiseks eraldatakse 1 305 000 ja ravimiteks 65 000 krooni. Jäämurdja "Tarmo" liisingutasu on 13 miljonit. Varem on liisingust tasutud 11,5 miljonit, kuid kogu liisingutasu kokku on 120 miljonit krooni.

**Merisidesõlmele** määratakse raha 15,415 miljonit krooni. Asutuse 55 töötaja palgaks kulub sellest 1,98 miljonit ja sellelt tasutavaks sotsiaalmaksuks 653 000 krooni. Võrreldes lõppeva aastaga suurenevad need kuluartiklid 229 000 krooni võrra. Majanduskuludid nähakse ette 1,582 miljonit eest, mis on tänavusest 61 000 krooni vähem. Riist- ja tarkvara saab meresidesõlm osta 200 000 krooni eest – poole vähem kui lõppeval aastal.

Kuna Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO ettekirjutuse kohaselt tuleb soetada ja seadistada ühtne meresidesüsteem kogu Eesti rannikul enne 1. veebruari 1999, siis eraldatakse meresidesõlmele selleks järgmisel aastal 11 miljonit. Ühtse süsteemi kogumaksumus on 51 miljonit, millest ainult 2 miljonit krooni on varem eraldatud.

Eesti riik peab järgmisel aastal **veeteede ametile** (EVA) eraldama 99,143 miljonit krooni. Töötasudeks on kavandatud 17,624 miljonit ja sotsiaalmaksuks 5,816 miljonit 390 töötajale, arvestades reorganiseerimisest tulenevat töötajate arvu vähenemist. Lõppeval aastal sai EVA palgakdeks ja sotsiaalmaksuks 14,87 miljonit krooni rohkem. EVA majanduskuludeks määratakse 30 859 000 krooni, mis on ca 4,5 miljonit vähem kui tänavu. Ameti infosüsteemi väljaarendamiseks eraldatakse 1,9 miljonit krooni – tänavusest 0,1 miljonit rohkem.

EVA laevaperede ja tuletornitöötajate tootlustamiseks eraldatakse 1,739 miljonit krooni. Tänavu oli see summa 3,046 ja mullu 1,931 miljonit krooni. Ravimitele võib EVA kulutada 150 000 krooni, tänavusest 5000 krooni rohkem. Töödeks ja teenusteks, mida riik ostab – tuletornide moderniseerimiseks, merekaartide valmistamiseks ja meremõõdistamiseks – on määratud 5,7 miljonit, mis on 0,4 miljonit rohkem kui tänavu, kuid 2 miljonit vähem kui mullu.

EVA tootmiskuludeks kavandatakse 12,455 miljonit. Sellega kaetakse lootsikaatrite ehitus, poide ja toodrite hoolduseks ja remondiks vajalike materjalide maksumus, hangitakse uusi ankruid ja nende kette ujumärkidele ning optikaseadmeid ja lampe meremärkidele. Seega ca 1 miljon rohkem kui tänavu ja 2,5 miljonit rohkem kui mullu.

EVA investeringuid nähakse ette 22,9 miljonit tabelis esitatud plaani järgi:

Vene hüdrograafialatuse ülevõetud meremärkide ja hooned vajavad lagunemise vältimiseks renoveerimist ja remonti. Hundipea sadam, kus seisavad EVA laevad, vajab puhastamist ja süvendamist. Ka kai ja kommunikatsioonid vajavad remonti. Kavandatakse suuremõõtkavaliste merekaartide koostamist ja ohtlike vealuste objektide kindlaksmääramist.

Merekaartide koostamise tagamiseks on kavandatud spetsiaalvarutid, tarkvara ja kaardihoidla spetsiaalkapid.

Objekt	Kogumaksumus	Varem saadud	1997.a.	1998.a. ja hiljem
Meremärkide remont	37,686	5,05	4,65	27,986
EVA töökodade remont	53,782	13,35	5	35,432
Soetused meremõõdistuseks	47,015	13,05	3	30,965
Merekaartide koostamine	3,605	1,425	1,15	1,03
Soetused meremärkide teeninduseks ja remondiks	48,555	14,8	2,4	31,355
Soetused meremärkide moderniseerimiseks	41,89	8,45	6,7	26,74

Meremärkide teenindamiseks ja remondiks ehitatakse "EVA-315" ümberpoilaevaks, muretsetakse traktor, tõstuk ja suure läbimõõdega kallur. Järgmisel aastal jätkatakse laevateede tähistamist spetsiaalsete radaripeeldajatega (*Racomid*) ja tuletornide moderniseerimiseks vajalike seadmete tootmist.

Tänavu oli veeteede ametil investeringuteks 50,42 miljonit krooni, see on 27,5 miljonit rohkem kui järgmisel aastal.

**Mereinspeksioon** saab järgmisel aastal 14 165 200 krooni, millest 5 470 300 kulub 170 töötaja töötasuks ja 1 804 900 krooni sotsiaalmaksuks. Tänavu oli nendeks kuludeks 1,5 miljonit vähem ja mullu ca 2,7 miljonit vähem. Majanduskuludid nähakse inspeksioonile ette 6,237 miljoni eest, see on 117 000 krooni vähem kui tänavu, kuid 765 000 krooni rohkem kui mullu. Patrull-laevade meeskondade tootlustamiseks määratakse 653 000 krooni – sama palju kui tänavu.

# AS-i EESTI MERELAEVANDUS PÕHIKIRI

AS Eesti Merelaevandus (edaspidi "Selts") põhikiri on kinnitatud Teede- ja Sideministri käskkirjaga 30.07.1996.a. nr. 77

## I SELTSI ÄRINIIMI, ASUKOHT JA TEGEVUSALA

- 1.1 Seltsi ärinimi on AS Eesti Merelaevandus, lühendatult AS EML.
- 1.2 Seltsi asukoht on Estonia pst. 3/5, EE0101 Tallinn, Eesti Vabariik.
- 1.3 Seltsi tegevusalad on:
  - 1.3.1 meretranspordi korraldamine ja laevade agenteerimine;
  - 1.3.2 meritsi reisijate, transpordivahendite ja kaupade vedu ning selle tegevusega seonduvate teenuste osutamise korraldamine;
  - 1.3.3 transiitvedude korraldamine;
  - 1.3.4 laomajanduse korraldamine;
  - 1.3.5 laevahitus ja kaubandustegevus;
  - 1.3.6 laevade tehnilise teenindamisega seotud teenuste osutamine;
  - 1.3.7 laevade mehitamisega seonduvate teenuste osutamine.
- 1.4 Seltsil on õigus teha ka tehinguid, mis ei seondu Seltsi tegevusaladega, kuid on Seltsile kasulikud.
- 1.5 Seltsi majandusaasta algab 1. jaanuaril ja lõpeb 31. detsembril.

## II AKTSIAKAPITAL JA AKTSIAD

- 2.1. Seltsi miinimumkapital on 100 miljonit krooni ja maksimumkapital on 400 miljonit krooni, mille piires võib Seltsi aktsiakapitali suurendada või vähendada ilma põhikirja muutmata.
- 2.2 Seltsil on nimelised aktsiad nimiväärtusega 10 krooni. Iga nimeline aktsia annab üldkoosolekul ühe hääle. Selts võib üldkoosoleku otsusega välja lasta samuti teisi seadusega lubatud aktsiaid.
- 2.3 Selts võib välja lasta vahetusvõlakirju.
- 2.4 Aktsiad kantakse elektroonilisse aktsiarraamatusse.
- 2.5 Nimeliste aktsiate kohta aktsiatähte välja ei anta. Aktsionäri nõudmisel väljastatakse tema aktsiate kohta vastav väljatrükk.
- 2.6 Elektroonilise aktsiarraamatu pidamise korraldab juhatus nõukogu poolt kehtestatud korras.
- 2.7 Nimelisi aktsiaid võib pantida või koormata kasutusvaldusega nõukogu eelneval kirjalikul nõusolekul.
- 2.8 Nimeliste aktsiate võõrandamisel kolmandatele isikutele on teistel aktsionäridel ostueesõigus, mille kasutamise tähtaeg on kaks kuud alates võõrandamise lepingu esitamisest nõukogule.
- 2.9 Aktsiate eest võib tasuda nii rahaliste kui ka mitterahaliste sisse maksetega. Rahalised sisse maksete tuleb tasuda Seltsi pangaarvele nõukogu poolt määratud tähtaja jooksul. Mitterahalisi sisse makseid hindab nõukogu poolt määratud isik või hindamiskomisjon ja hindamist kontrollib audiitor.
- 2.10 Kahjumi katmiseks ja aktsiakapitali suurendamiseks moodustab Selts reservkapitali, mille suuruseks on 1/10 aktsiakapitalist. Kuni nimetatud suuruse saavutamiseni kantakse reservkapitali igal aastal 1/20 puhaskasumist.

## III ÜLDKOOSOLEK

- 3.1 Seltsi kõrgeim juhtimisorgan on aktsionäride üldkoosolek.
- 3.2 Korraldise üldkoosoleku kutsuvad juhatus kokku hiljemalt kuue kuu jooksul majandusaasta lõppemisest. Erakorraline üldkoosolek kutsutakse kokku seaduses sätestatud tingimustel.
- 3.3 Üldkoosoleku päevakorra määrab nõukogu. Päevakorda võib täiendada seaduses sätestatud korras.
- 3.4 Üldkoosoleku toimumise teate saadab juhatus kõigile aktsionäridele, kellel on nimelised aktsiad. Teade saadetakse aktsiarraamatusse kantud aadressil.
- 3.5 Korraldise üldkoosoleku toimumisest peab ette teatama vähemalt kolm nädalat.

3.6 Üldkoosolek on pädev vastu võtma otsuseid, kui kohal on vähemalt pool aktsiatega esindatud häältest. Kui üldkoosolek ei ole otsustusvõimeline seoses puuduliku osalusega, kutsub juhatus kolme nädala jooksul kokku uue üldkoosoleku sama päevakorraga. Uus üldkoosolek on pädev vastu võtma otsuseid, sõltumata üldkoosolekul esindatud häältest.

- 3.7 Erakorraline üldkoosolek kutsutakse kokku seaduses sätestatud juhtudel ja korras.
- 3.8 Üldkoosoleku pädevuses on:
  - 3.8.1 põhikirja muutmise;
  - 3.8.2 aktsiakapitali suurendamine ja vähendamine;
  - 3.8.3 vahetusvõlakirjade väljalaskmine;
  - 3.8.4 nõukogude liikmete valimine ja tagasikutsumine;
  - 3.8.5 audiitori valimine;
  - 3.8.6 erikontrolli määramine;
  - 3.8.7 majandusaasta aruande kinnitamine ja kasumi jaotamine;
  - 3.8.8 Seltsi lõpetamise, ühinemise, jagunemise ja ümberkujundamise otsustamine;
  - 3.8.9 nõukogu või juhatuse liikme või aktsionäri vastu nõude esitamise, samuti nõukogu liiknega tehingu tegemise otsustamine ja selles nõudes või tehingus Seltsi esindaja määramine;
  - 3.8.10 muude seadusega üldkoosoleku pädevuses antud küsimuste otsustamine.
- 3.9 Üldkoosoleku otsus on vastu võetud, kui selle poolt on antud vähemalt pool üldkoosolekul esindatud häältest, kui seadusega ei ole ette nähtud suurema häälteenamuse nõuet.
- 3.10 Üldkoosolek protokollitakse seaduses sätestatud korras.

## IV NÕUKOGU

4.1 Seltsi tegevust planeerib, juhtimist korraldab ning juhatuse tegevuse üle teostab järelevalvet nõukogu.

Äriregistriasi nr. 4718

## Kandeotsus Eesti Vabariigi nimel

04.10.1996. a. Tallinna Linnakohtu kohtunik Jüri Mesipuu, vaadanud Tallinna Linnakohtu registriosakonnas läbi AS Eesti Merelaevandus kandeavalduse koos lisatud dokumentidega, **tegi kindlaks**, et 14.08.96 esitatud kandeavalduses taotletakse AS Eesti Merelaevandus äriregistrisse kandmist. Avaldus koos lisadokumentidega vastab seaduse nõuetele. Avaldus on riigilõivuvaba. Avaldamiskulud on tasutud. Lähtudes eeltoodust ja juhitudes äriseadustiku §-st 53 kohtunik

**otsustas:**  
avaldus rahuldada. Avada B-osa kaart ja teha sinna järgmine kanne:  
**esimene veerg: 1**  
**teine veerg:** a) AS Eesti Merelaevandus b) Estonia pst 3/5 EE0101 Tallinn  
c) meretranspordi korraldamine ja laevade agenteerimine, meritsi reisijate, transpordivahendite ja kaupade vedu ning selle tegevusega seonduvate teenuste osutamise korraldamine; transiitvedude ja laomajanduse korraldamine; laevahitus ja kaubandustegevus; laevade tehnilise teenindamisega seotud teenuste osutamine; laevade mehitamisega seonduvate teenuste osutamine  
**kolmas veerg:** 107 934 000 krooni;  
**neljas veerg:** Leonhard Harik juhatuse liige, elukoht /.../  
Jaan Kalmus juhatuse liige, elukoht /.../  
Toivo Ninnas juhatuse esimees, elukoht /.../  
**viies veerg:** jääb tühjaks  
**kuues veerg:** äriühingu liik: aktsiaselts; põhikiri on kinnitatud 30.07.1996; majandusaasta algus 01.01 ja majandusaasta lõpp 31.12.  
Kandeotsuse peale võib esitada apellatsioonkaebuse Tallinna Ringkonnakohtule Tallinna Linnakohtu registriosakonna kaudu ühe kuu jooksul arvates otsuse ära kirja saamisest.  
**Jüri Mesipuu, kohtunik**

100 000 krooni tuletõrjevahendite ostmiseks, mis on pool vajaminevast summast.

**Haridusministeerium** saab tuleval aastal 1,4 miljonit merehariduskeskusele navigatsioon-, side- ja lastimissimulaatorite muretsemiseks, kuigi vaja oleks veel 2,05 miljonit järgnevat aastal.

Uue reana on 1997. aasta riigieelarves **Eesti Me-reinstituut**, mille infrastruktuurseteks kuludeks määratakse 948 200 krooni.

**Teede- ja sideministeeriumi** kaudu määratakse parvlaevasadamate remondiks 16 miljonit krooni, mis on sama palju kui tänavugi ning 3 miljonit mul-lusest rohkem. Kui vastu, Virtsu, Rohuküla, Helter-maa, Sviby, Munalatu, Manilau ja Kihnu sadamate remondiks on varem eraldatud 31,322 miljonit ning edaspidi tuleb eraldada veel 48 miljonit. Osa kulu-sid katab ka RAS Saarte Liinid.

Valitsuse 17. augusti 1992.a. määruse alusel do-teeritakse riigieelarvest praamireise Hiiumaale, Saaremaale ja Vormsile ning ühenduse pidamist Prangli, Naissaare, Manilau, Vilsandi, Ruhnu ja Piirissaarega. Selleks eraldatakse järgmisel aastal 44 miljonit, mis on 347 000 krooni rohkem kui tä-navu ning 14 085 000 krooni rohkem kui mullu. Võrdluseks võib tuua, et tuleval aastal on raudtee reisijateveo dotatsioon 40 miljonit ning linna- ja

4.2 Nõukogu liikmed valib ja kutsuvad tagasi üldkoosolek. Nõukogude liikme valimiseks on vajalik tema kirjalik nõusolek.

4.3 Nõukogul on kuni 7 liiget, kes valitakse 5 aastaks. Nõukogu liikmed valivad nõukogu volituste perioodiks endi hulgast esimehe.

4.4 Nõukogu nõusolek on juhatusele vajalik tehingute tegemiseks, mis väljuvad igapäevase ma-jandustegevuse raamest, eelkõige tehingute tege-miseks, millega kaasneb:

- 4.4.1 osaluse omandamine ja lõppemine teistes ühingutes;
- 4.4.2 äriühingute asutamine, omandamine, võõrandamine või nende tegevuse lõpetamine;
- 4.4.3 kinnisasjade ja registrisse kantud vallasas-jade võõrandamine ja koormamine;
- 4.4.4 välisfiliaalide asutamine ja sulgemine;
- 4.4.5 investeringute tegemine, mis ületavad sel-leks aastaelarvega ettenähtud kulutuste summa;
- 4.4.6 laenude ja võlakohustuste võtmine, mis ületavad selleks aastaelarvega ettenähtud kulu-tuste summa;
- 4.4.7 igat liiki väärtpaberite väljalaskmine Seltsi nimel;
- 4.4.8 laenude andmine ja võlakohustuste taga-mine.

4.5 Nõukogu kinnitab Seltsi aastaelarve.

4.6 Nõukogu otsustab juhatuse liikmetega tehin-gute tegemise ja õigusvaidluse pidamise ning mää-rab selleks Seltsi esindaja.

4.7 Nõukogul on õigus suurendada aktsiakapita-li seadusega ettenähtud korras.

4.8 Nõukogul on õigus otsustada küsimusi, mis ei kuulu vastavalt seadusele juhatuse pädevusse ja mille otsustamine ei vaja üldkoosoleku kokkukut-sumist.

## V JUHATUS

5.1 Juhatus on Seltsi juhtimisorgan, mis esindab ja juhib Seltsi, kohustudes kinni pidama nõukogu seaduslikest korraldustest ning tegutsema majan-duslikult kõige otstarbekamal viisil.

5.2 Juhatus liikmed valib ja kutsuvad tagasi nõu-kogu. Juhatus liikme valimiseks on vajalik tema kirjalik nõusolek. Nõukogu võib juhatuse liikme põhjusest sõltumata tagasi kutsuda, kusjuures te-maga sõlmitud lepingust tulenevad õigused ja ko-hustused lõpevad vastavalt lepingule.

5.3 Juhatuses on 3 liiget.

5.4 Juhatus valitakse kolmeks aastaks.

5.5 Juhatus esimehe määrab nõukogu.

5.6 Seltsi esindab kõigis õigustoimingutes juha-tuse esimees või tema korraldusel kaks juhatuse lii-get ühiselt.

## VI ARUANDED

6.1 Juhatus peab seaduses sätestatud korras ja tähtaja jooksul peale majandusaasta lõppu koosta-ma raamatupidamise aastaaruande ja tegevus-aruande ning esitama need üldkoosolekule kinnita-miseks.

6.2 Raamatupidamise aastaaruande ja tegevus-aruande tuleb esitada audiitorile selliselt, et aktsio-närid jõuaksid kontrollitud aruande kinnitada enne seaduses sätestatud tähtaja möödumist.

## VII KASUMI JAOTAMINE

7.1 Aktsionäri makstakse osa puhaskasumist (dividend) vastavalt tema aktsiate nimiväärtusele.

7.2 Kasumi jaotamise ettepaneku esitab üldkoos-olekule kinnitamiseks juhatus. Nõukogul on õigus teha muudatusi kasumi jaotamise ettepanekus enne selle esitamist üldkoosolekule.

## VIII LIKVIDEERIMINE, ÜHINEMINE, JAGUNEMINE JA ÜMBERKUJUNDAMINE

8.1 Seltsi likvideerimine, ühinemine, jagunemine ja ümberkujundamine toimub seaduses sätestatud korras.

8.2 Seltsi likvideerijaks on nõukogu.

Helsinki konventsiooni (HELCOM) programmi täitmiseks tasub Eesti riik 1,61 miljonit krooni, et täita merekeskkonna vetikate uurimisprogrammi, viia läbi HELCOMist tulenevat mereseiret ja osale-da ning korraldada nõupidamisi. Tänavu kulutati selleks 1,3 miljonit ja mullu 1,4 miljonit krooni.

HELCOMi liikmemaks on järgmisel aastal 1,235 miljonit, Rahvusvahelise Mereuurimise Nõukogu (ICES) liikmemaks 570 000 krooni, IMO liikme-maks 670 000, Rahvusvahelise Hüdrograafia Orga-nisatsiooni (IHO) oma 200 000 ning Rahvusvahelise Tuletornide Assotsiatsiooni (IALA) liikmemaks 220 000 krooni.

**Keskkonnaministeerium** peab järgmisel aastal kulutama 400 000 krooni "Soome lähe aasta" Ees-ti-Vene-Soome ühisprojektile, mis tegeleb lähe reostuse uuringute ning vastavate andmete koon-damise ja kirjastamisega.

**Kultuuriministeeriumile** eraldatakse 200 000 krooni meremuuseumi hoone Uus t. 37 kapitaalre-mondiks ja 50 000 "Suure Tõllu" remondiks. Muu-seumi hoone remondiks on varem eraldatud 123 000 krooni, juurde on vaja veel 200 000 krooni. "Suure Tõllu" remondiks on varem eraldatud 80 000 krooni, kuid järgnevat aastal oleks vaja veel 2,580 miljonit. Meremuuseum saab ka

maabussiliinide dotatsioon 87,21 miljonit, kusjuu-res Tallinna ühistransporti ei doteerita.

**Piirivalve** saab järgmisel aastal 263,008 miljonit, millest palkadeks ja sotsiaalmaksuks kulub 133,317 miljonit krooni. See on 11,8 miljonit lõppe-vast aastast ja ligi 51 miljonit eelmisest aastast roh-kem. Majanduskuludeks annab riik 91,566 miljo-nit, toetlustamiseks 37,125 miljonit ning ravimite ostmiseks 1 miljonit.

**Siseministeeriumile** on kavas eraldada piirival-vekoridonite ja merebaasi kapitaalremondiks 7 mil-jonit krooni. Varem on selleks eraldatud 9 miljonit, kuid tööde lõpetamiseks kulub veel 75 miljonit krooni. Piirivalvelaevadele tehakse 1997. aastal ka-pitaalremonti 3 miljoni krooni eest ja järgnevatel aastatel veel 9 miljoni eest. Pääste- ja navigatsioo-nivahendeid ostab siseministeerium 2,35 miljonit eest.

**Päästeala mittetulundusühinguid** ja nende liite toetab riik 359 000 krooni eest. Need moodustatak-se siseministeeriumi ettepanekul alates uuest aast-tast tuletõrjedirektsiooni ja riikliku vetelpäästeteen-istuse koondamisega teel.

Riigikogu peab 1997. aasta eelarve peale oma-poolsete muudatuste tegemist vastu võtma det-sembris.

Rein Kuusik

## Riigikogu jäi "Livonia" müügiga rahule

14. oktoobril vastas peaminister Tiit Vähi riigikogus Tõnu Kauba arupärimisele "Livonia" müügi kohta.

Riigikogu istungil arupärimisele vastanud peaminister tugnes Eesti Mereinstituudi asedirektori Jüri Elkeni õiendile. Sellest selgub, et "Livonia" müüdi Rootsi mereväele 2,8 miljoni dollari eest rahvusvahelise enampakkumise korras, nimetatud pakumine olnud kõige parem. Et laeva 3 aasta jooksul müüa polnud õnnestunud, oli laev võlgades. Võlgnevused olid tekkinud 1993-94. aastal. Mullu tuldi n.ö. jooksivate kuludega ots-otsaga kokku, aga klassi taastamise remondi võlad olid suhteliselt suured ja riigimaksude võlad samuti suured, kusjuures tänavu sooviti Brasiilia rannikul seda laeva isegi arestida.

Nõukogude teadusasutuste reorganiseerimise järel kuulus "Livonia" alates 1992. aastast Eesti Mereinstituudi bilanssi. Kuni 1995. aastani allus Eesti Mereinstituut kahepoolset Eesti Teaduste

Akadeemia ja keskkonnaministeeriumile. Käesoleval ajal on Eesti Mereinstituut keskkonnaministeeriumi haldusalas olev riigi teadusasutus.

Küsimusele, kas Eesti riik vajab tulevikus "Livonia" tüüpi laevu, vastas peaminister: "Eesti riik minule teada olevatel andmetel ei planeeri okeanograafilisi

uurimisi maailmamere kaugetes piirkondades. "Livonia" oli ehitatud spetsiifiliselt nende tööde jaoks ja sellisel kujul, ütlevad spetsialistid, teda Eesti riigile vaja ei ole."

Arupärijal peaministrile küsimusi ei olnud, kuuldavasti polnud teda kohal.

Eesti riik oli Moskva kingituse arvele võtnud bilansilise maksumusega üle 100 miljoni krooni ega osanud sellega enam midagi peale hakata.



### Laevamüügi bibliograafiat

#### "Eesti Päevaleht"

23. september: Eesti müüs ainsa teaduslaeva  
26. september: Valed andmed Livonia kohta  
28. september: Kõik numbrid polnudki valed

#### "Õhtuleht"

25. september: "Livonia" lahumine ei jäänud Riigikogus tähelepanuta  
30. september: "Livonia" müüdi 18 miljoni Rootsi ehk 32 miljoni Eesti krooni eest  
22. oktoober: Mereinstituudil tõmmati nahk üle kõrvade

#### "Meremees"

27. september: Pole laeva, pole probleemi  
16. oktoober: Pole laeva, probleem on  
6. november: Riigikogu jäi "Livonia" müügiga rahule  
6. november: Riigilaev müüdi, sest oli riigile võlgu

#### "Sõnumileht"

10. oktoober: "Livonia" lahkus Eestist, külg ees

#### "Kotermann"

oktoober: Eesti müüs rootslastele oma ainuke teaduslaeva "Livonia"

## Riigilaev müüdi, sest oli riigile võlgu

### Kommentaari

#### Oksjonit ei olnud

Kuu aega pärast valitsuse korraldust, milles nõustuti "Livonia" müügiga rahvusvahelise enampakkumise korras, sõlmis Eesti Mereinstituut laevamüügiks ainu-eesinduslepingu maakleriga, kes laeva lõpuks müüs. "Pahlsson Shipping" tõmbas tundmatuks jääda sooviva kõrge merendusametniku sõnul koostöös Saksa laevaremonditehasega, kus "Livonia" 1994. aastal remonditi, amatöörmerendusettevõtjast mereinstituudil piltlikult öeldes naha üle kõrvade. Seda võrd, et selles lepingus stipeldes polevatki muud üle jäänud kui laev maakleri pakutud hinnaga ära müüa. Ent tollel kuul, mis jäi valitsuse korralduse ja esinduslepingu sõlmimise vahele, oli vastu võetud valitsuse 12. novembri 1993.a. määrus "Riigi omandis oleva ettevõtte, asutuse ja organisatsiooni vara koosseisu kuuluva üksiku asja võõrandamise korra kohta", millest juhindub laevamüügil näiteks "Eesti Merelaevandus".

IMO 19. Assambleel Londonis 1995. aasta novembris võrdsustati resolutsiooniga A.817(19) elektronkaardid paberkaardidega.

Tänavu veebruaris loodi Baltimaade regionaalne elektronkartograafia keskus (Baltic Regional Electronic Navigational Charts Coordinating Centre - Baltic RECC), mille ülesandeks jääb elektronkaartide kasutuselevõtu intensiivistamine, mis tõhusaks meresõiduohutuse tagamist, ning kaasa aitamine IHO programmile WEND (rahvusvaheline elektronkaartide andmebaas) ja IHO standardile S-57 vastavate elektronkaartide valmistami-

Peaminister nentis, et klasstaastusremondi võlad olid suured, samuti riigimaksude võlad. Ega pannud tähele, et "Livonia" pole tulude-kuludega juriidiline isik, vaid riigiasutuse, s.t. riigi omand. Järelikult ei jaksanud riik oma laeva (eelarvest) ülal pidada või ei kasutanud riigiasutus laeva pidamiseks mõeldud eelarveraha sihipäraselt.

Vaevalt aga soovis keegi "Livonia" Brasiilia rannikul arestida Eestis maksmata riigimaksude pärast, kuid nähtavasti kiirustamise ja pealiskaudsuse tõttu aruandes esitatud argumenti keegi ei vaidlustanud.

#### Eesti riik "Livonia" ei vaja

Mereinstituudile oli antud luba "Livonia" müüa, sest 1993. aastal, kui valitsus laevamüügi otsustas, oli selle laeva pidamine riigiasutustele ülesamatult kallis. Vahepeal on olnud "Estonia" hukki, mis sundis kaaluma Eesti merepääste võimalusi. Pärast esimesel, jäisel (merepääste)talvel tunnetatud mannetust otsustas teist aastat merepääste eest vastutav piirivalveamet "Livonia"

oma haldusse taotleda, pakudes võimalust seda mitmekes otstarbeks kasutada teistelgi ametkondadel, sh. mereinstituudil.

Ent keskkonnaministeerium ei nõustunud laeva sise-ministeeriumile bilansist bilanssi üle andma, kui võlgjäänud riigimaksud, remondikulud laevastiku tehnohooldes baasile ja vahendustas välismaisele maaklerile jäänuks mereinstituudile.

Piirivalveamet ei seganud "Livonia" minevik okeanograafia laevana, tähelepanu pälvisid selle laeva meresõidumadused. Piirivalveameti mereosakonna ülem Jaan Kapp loetles laeva häid külgi: suurepärase manööverdusvõime tänu võõrikruvidele, stabilisaatorid ja superjääklass ning külgluugid inimeste pealevõtmiseks. Ega osanud nimetada teist nii head laeva, mis Eestil oleks päästeoperatsioonideks olemas olnud. Ta lisas, et abi vajava suure laeva parda äärde on halva ilma korral väikese kaatriga väga ohtlik sõita, ilusa ilmaga aga suured laevad abi ei vaja. Näiteks alajahtunud või vigastatud inimeste sissetõstmise "Livo-

nia" külgluukidest olnuks ohutum kui kopterile vintsimine. "Livonia" kraanast võinuks abi olla ka merereostuse piiramisel - Eesti 2900 m õlipoome seisvat praegu ladudes. Mootmed ja kiirus on "Livonia" üsna sarnased Soome uusima merevalvelaevaga "Merikarhu". Ent Jaan Kapp tundis muret ka "Livonia" halva kuulsusega masinate ja laeva ülalpidamisraha pärast. Tänavuse eelarvega ei oleks ka muu piirivalvelaevastiku kõrvalt suudetud "Livonia" ülal pidada.

Mereinstituut lähtus oma ametkondlikust huvist. Tiit Vähi on sellega rahul olnud ja seda isegi riigikogus õigustanud. Ent vaevalt suudab Eesti ühelegi ametkonnale osta või tellida "Livonia"-sugust laeva. Kui võimaldunuks "Livonia" Eestisse jätta, muidugi tingimusel, et sel juhul saanuks riigieelarvest raha laeva ülalpidamiseks sise-ministeerium, pidanuks seegi võimalus riigikogus hinnangu leidma. Praegu tundub, et peaministrile laeva kohta hinnangu ette valmistanud spetsialistid on okeanoloogid.

Pidades silmas, et Mart

Laari valitsuse korraldus, millele Tiit Vähi riigikogus viitas, ei luba laevamüügira-hast võlgu maksta, vaid näeb ette teise laeva asemele ostmise, peaks riigilaeva võlad korstnasse kirjutama. Sest sama maakler on pakunud mereinstituudile ligi 30 aastat väiksemat uurimislaeva. Laevaregistri andmeil on mereinstituudi laevastikus veel väikesed ümberhitatud kalalaevad "Lest" ja "Koha" ning lõbusõidulaev "Kratt".

"Livonia" ostnud Rootsi riik ei planeeri samuti okeanograafilisi uurimisi maailmamere kaugetes piirkondades. Laeva hinnatakse seal eeskätt meresõidumaduste pärast. Küllap teati, mida on väärt jääklass, manööverdusvõime ja stabilisatsioonisüsteem, samuti hulk kajutikohti.

Rootsi riik sai laeva 33 miljoni Eesti krooni eest ülisoodsalt ja, nagu peaminister Riigikogule kinnitas, teda Eesti riigile vaja ei ole. Kas aga Eestil on laevu, millega oma vetes rahvusvahelistest konventsioonidest tulenevaid kohustusi täita, on nähtavasti edaspidiste riigieelarvete probleem.

Madli Vitismann

## Uudised elektronkaartidest

ne. Asutajaliikmeteks olid kolme Balti riigi mereadministrateeriumide hüdrolograafiateenistused ja Peterburi firma BIG.

Nii Lätil kui ka Eestil on valmis täielik komplekt elektronkaartide oma vete kohta. Väljatöötamisel on süsteem, kuidas neid kaarte paberile välja trükkida. Neli Eesti Vee-teede Ameti laeva on juba varustatud elektronkaartide kande-süsteemiga (Electronic Charts Display and Information System - ECDIS), mis kasutab oma töös nii meie kui ka teiste maade elektron-

kaarte. Selline süsteem on asetatud reisilaevadele "Meloodia" ja "Georg Ots", seda kasutatakse "Eesti Merelaevanduse" laevadel "Haapsalu" ja "Muuga". Mõeldud navigatsioonihooajal töötas jäämurdja "Tarmo" edukalt uue süsteemiga. Oktoobri lõpuks on oodata väiksema (odavam) - lõbusõidujahide, kaatrite ja kalalaevade tarbeks mõeldud süsteemi - kasutuselevõttu.

3.-4. oktoobrini toimus Tallinnas järjekordne, arvult neljas, Baltic RECC koosolek. Seekord oli kohalviibijate

ring suurem - peale asutajaliikmete olid kohal "C-Map" (Norra) ja "Europartner" (Rootsi) esindajad, ning Inglismaa, Rootsi, Norra ja Venemaa hüdrolograafiateenistuste esindajad.

Põhiteemaks oli elektronkaartidel kasutatavate andmekogumite objektide unikaalsete identifikaatorite kasutamise süsteemi väljatöötamine, s.t. et kõigi riikide elektronkaartide andmebaasides oleks ühel ja samal objektile üks unikaalne identifikaator.

Juba praegu on kolmel Bal-

ti riigil kokkulepe nende identifikaatorite kasutamise kohta. Nõupidamise tulemusena toetab Vene hüdrolograafiateenistus põhimõtteliselt seda ideed, teised osavõtjad võtsid informatsiooni teadmiseks ja läbitöötamiseks.

Järgmine Baltic RECC koosolek toimub 1997. aasta veebruaris Tallinnas. Osavõtjate ring on veelgi laiem, sest elektronkaartide kasutamine kogu maailmas laieneb päevast päeva.

Kaarel Aare,

EVA laevajuhtimise ja side talituse juhataja  
Tõnis Siilanarusk,  
EVA arendusosakonna vanem infoinsener

## Riigi Piirivalveameti pressiteade

27.09.1996 algatas Riigi Piirivalveamet kriminaalasja KrK §81 lg.2 p.1 tunnustel selle kohta, et 22.09.1996 toimetati kaks Kreeka kodanikku ebaseaduslikult Kreeka registreerimisnumbriga autobussi "Neoplan" pagasiruumis Eestisse ja 23.09.1996 samad autobussid reisilaeva "Regina Baltica" pardal Eestist välja 14 India kodanikku, kes 24.09.1996 hommikul peeti Rootsi tolliametnike poolt Stockholmi sadamas kinni.

Kõik 14 india last on pärit Indiast Punjab'i osariigist. Eesmärgiks oli illegaalne (ilma tööloata) tööleminek Saksamaale. Kõik 14 india last on kasutanud vahendajana ühte ja sama agenti. Saksamaale toimetamise eest maksis iga india laste agendile 250 000 ruupiat e. umbes 7000 USD. Agendi ülesanne oli organiseerida india laste toimetamine Saksamaale Frankfurti sikhilistide templi juurde (indialaste andmetel on osa varasemaid reise läinud ka Hamburgi sikhilistide templi juurde).

Indiast lahkuti erinevatel aegadel Delhist väljunud lennukitega, sihtpunktina osal Moskva ning osal Kiiev. Nii Kiievis kui ka Moskvast oli india lastele lennujaama vastu tulnud nendega samast rahvusest isik, kes toimetab nad elamurajoonides asuvasse korteritesse. Enne Delhist väljalendu teatas agent kõigile, et sihtpunktis tuleb neile vastu inimene, kellel on nende fotod ja nimed. India laste ülekuulamisest selgub, et tõenäoliselt on Kiievis tegutsenud agendil abiliseks ka

kohalikke inimesi, kes osutavad abi kohapealse transpordiga osas.

Enne väljasõitu Moskvast koondati india last kokku ühte korterisse, kuhu neile tuli järele juba eelpool mainitud Kreeka registreerimisnumbriga autobuss. Moskva äärelinnas sunniti india lasti minema bussis sees, istmete vahel asuva luugi kaudu alla pagasiruumi, kuhu neile järgnes ka kreeklastest bussijuht. Pagasiruumis sundis bussijuht india lasti minema pagasiruumi seinte taga asuvasse peidikusse.

Oletatavalt enne Vene-Eesti piiri sunniti india lasti kreeklastest bussijuhtide poolt füüsilist vägivalda kasutades ära andma raha, kelli ja jopeid.

Tallinnas tehtud u. ööpäevase peatuse ajal kohtusid kreeklastest bussijuhtide veel ühe kreeklastega, kes on samuti bussijuht samas firmas ja sõidab Kreeka registreerimisnumbriga autobussil "Neoplan". Piirivalveameti poolt on kindlaks tehtud, et samad isikud kohtusid ka St. Peterburgis ühes hotellis.

Tallinnas mindi 23.09.1996 kahe eelpool mainitud bussiga Rootsi suunduva reisilaeva "Regina Baltica" pardale, kusjuures buss, millest avastati 14 India kodanikku, läbis kontrolli teise-na. Enne piirikontrolli läbimist sunniti india last roni-ma bussis asuvasse peidikusse.

"Vahelejäämine" Rootsi tollile toimus tänu asjaolule, et india laste keeldusid peidikusse tagasi minemast. Mitmed neist olid raskes seisu-

korras. Nendepoolse vastu-haku põhjustas bussijuhtide jõhker käitumine ja füüsilise vägivald nende kallal, samuti asjaolu, et Moskvast alates anti neile ainult mõni pudel vett ja 15 banaani.

Piirivalveamet on teinud Välisministeeriumi kaudu Rootsi Kuningriigi võimudele taotluse praegusel hetkel Rootsis kinnipeetud Kreeka kodanikest bussijuhtide Eestile välja andmiseks või nende ülekuulamise võimaldamiseks.

Juurdluse käigus on tehtud järelepärimisi mitmele Euroopa riigile. Praeguseks oleme Taani ja Norra politsei saanud informatsiooni, et neile on erinevatest allikatest laekunud teavet Kreeka registreerimisnumbriga autobusside "Neoplan" kohta, millega toimetatakse ebaseaduslikult ühest riigist teise India kodanikke, mida aga senini ei ole neil õnnestunud kontrollida.

Käesoleva aasta suvel fikseeriti Soomes india laste ja srilanklaste arvu kasv ja Soome piirivalve pöördus Eesti piirivalve poole palvega kontrollida, kas meie andmetel on suurenenud nendest rahvustest isikute Eesti piiri ületamine.

Juurdluse käigus on selgunud, et Rootsis kinnipeetud bussid ületasid 1996. aasta suve jooksul korduvalt Venemaa ja Soome vahelist piiri, mistõttu on nüüd võimalik teha järeldusi ka Soomes avastatud India kodanike liikumiste ja Soome piiri ületamise mooduste kohta.

Pressiteenistus

## Krambambuli

10. oktoobril tutvustati Tehnikaülikooli Akadeemilise Meeskoori ja Riigi Piirivalveameti Orkestri uut kassetti ja CD-plaati "Ühel häälel, ühel meel III" - "Krambambuli".

Kolmas kahe mehise kollektiivi koostöös sündinud "helikonserv" koosneb peamiselt tudengilauludest.

Koostöö sai alguse 1993. aastal, kui salvestati neid laule, mida oli pikka aega tohtinud laulda vaid pimedate akende taga ja salajas. Esimene kassett 1993. a. oli piirivalve peadirektori Tarmo Kõutsi hinnangul tõeline suursündmus, kui nii patsifistlikus ühiskonnas, kui seda on Eesti, sai militaar- ja meeleolukamatel lauludest, millest annab tunnistust ka valitud pealkiri. Krambambuli oli tudengite hulgas populaarne jook. (Selle valmistamise õpetuse leiab igaüks ka ostetud kassettist ja selle headuses said esitluse kohalviibinud veenduda, ehkki see südapäeva joogiks kõige paslikum pole.)

Koostöö käigus on mõlemad kollektiivid edasi arenenud, koos on esinetud juba ka piiskoplikus Toomkirikus.

Reet Naber



## Piir omade vahel

Vähetest kokkupuudetest Muuga sadamas on sealsetest piirivalveametnikest jäänud mulje kui eriti kramplikest, kes tegutsevad mingi müstilise eeskirja järgi sedavõrd paindumatult, et ei suuda mõistlikult lahendada seesuguseidki olukordi, milles Nõukogude piirivalve paindlikkust ja mõistmist ilmutas. Markantseim näide pärineb mullu suvest, kui merchariduskeskuse õppelaevale saabus neljalikmeline toimkond nõudma dokumente, mis õigustaksid Eesti sadamast tulnud Eesti lipuga laeva sõitu teise Eesti sadamasse - "Linda" oli Muugale tulnud Pärtalt. Värsked, oktoobrikused näited on samuti vähese mõistmise vallast.

Esimene: Saabuval "Transestoniale" laevale, mis on kodumaal paar tundi nädalas, tulid vastu meremeeste ametühingu esimees ja merelehe ajakirjanik. Mõlemad ametiisikud, kel alatihtu asja mitmesugustele laevadele, kuid harva Muugal. Kuid läbi piiripunkti ei tahetud lubada isegi mitte kaile, kuhu laev alles tulemata. Kui lubatigi, ei pida- vat see tähendama, et seepärast veel laevale saab - selleks olevat vaja olla külaliste munsterrollis. Peen, aga sageli laevu külastavate ametiisikute meelest tarbetu bürokraatia.

Teine: Saabus laev kodumaale. Saanuks võtta küttus ja laadida peale toiduväru, kuigi pärislaadimine oma kai ääres oluks mitu tundi hiljem. Küllap lootis mõni meremees üleplaanilisel (üks sadam jäi külastamata) seisualal koduski ära käia. Aga ei. Kuigi sadam oli leidnud vaba koiha, ei lubanud laeva kodusadama kai äärde piirivalve. Seisiski laev viis ja pool tundi reidil kodusadama värava taga. Võib arvata, keda sel sunnitud seisualal kiruti. Arvati, et kuigi omad, olevat nüüd- sed piirivalvurid karmimad kui endised, võrad.

## Piirivalvekommentaar

Kas Eesti piirivalvur peab Eesti kodanikega nii karm olema, Tallinna Sadama piirikontrollipunkti ülem AGU AARDE?

Juhul, kui luba hõlmab kõiki sadamaid, trükitakse sellele kõik need sadamad. Loa taotlemisel tuleb seda silmas pidades.

Meil on ühiskondlikke organisatsioonide, kel on tegemist kõigi meremeestega kõigis sadamades. Kui tegu on Eesti laevaga, kas siis ei peaks asi lihtsam olema?

On kehtestatud valvataval territooriumil isikute ja transpordivahendite liikumise kord, mis kaupade ja isikute üle piiri liikumist korraldab.

Neile inimestele, kes pidevalt laevadega suhtlevad, anname tõendid, mille alusel nad saavad sadamas käia just siis, kui neil vaja. Paljud agendid töötavad ainult ühes-kahes, võib-olla ka kolmes sadamas, aga näiteks reisisadamas pole neil asja. Et eri inimestel on asja erinevades sadamades, piirime vastava loamärkega nende isikute ringi, kel asja kõigisse sadamasse - meil oli kurb kogemus, kui saadud võimalusi hakati kuritarvitama. Algul usaldasime nähtavasti inimesi liialt.

Näiteks reisisadamas on neli-viis ohvitseri, kes võivad laevakülastuseks luba anda, et kellegi töökohustused selle tõttu täitmata ei jääks. Need, kes käivad mõnes sadamas harva, lubame laevale ühekordse taotluse alusel ja passi või autojuhiloa ettenäitamisel.

Teise näite puhul oli kurb kuulda meremeeste peetumust. Kui laev on sõiduplaani alusel liinile kinnitatud, siis plaanime meilegi oma tööd ette päevaks, nädalaks ja kuuks.

Kas paindlikumad lahendused ei tule kõne alla?

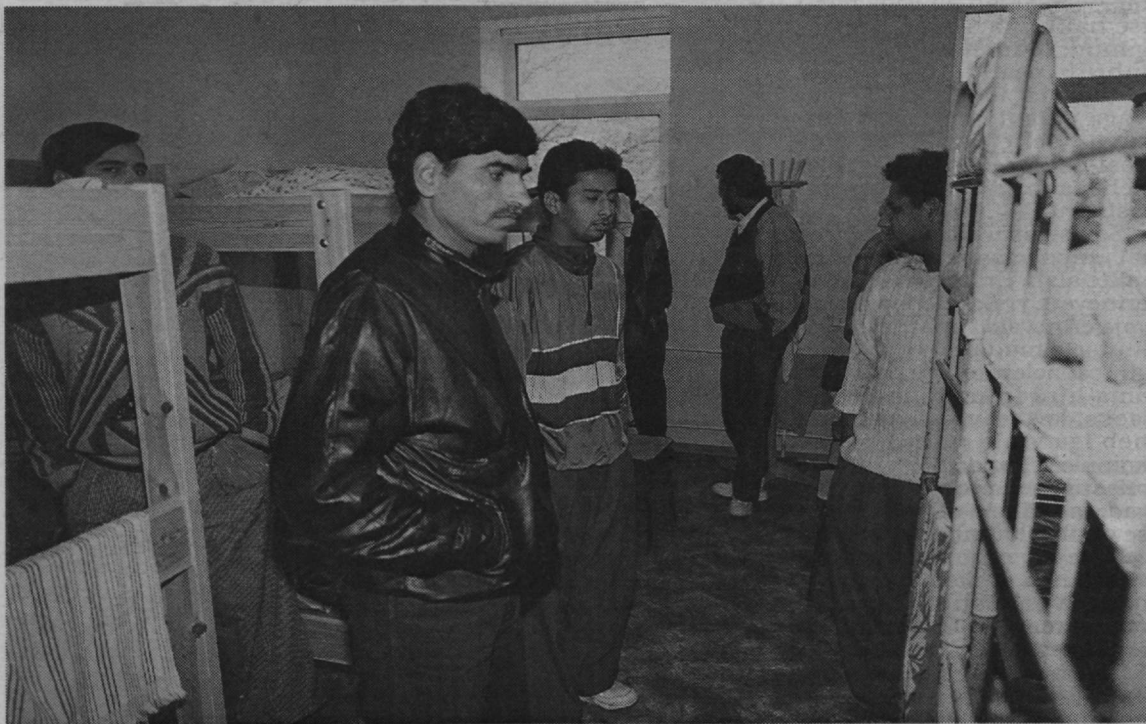
Paindlik võib lahendus olla siis, kui on, kellega olukorda paindlikult lahendada. Konkreetset juhtumit ma kommenteerida ei oska. Muugal tegeleb laevade vormistamisega üks-kaks inimest, seal võib jääda asi inimeste puuduse taha.

Jäi mulje, et asja ei selgitatud mõlemal pool piisavalt, sest ega keegi arva, et piirivalve peaks silmad kinni katma, oodatakse vaid kodumaise riigivõimu sõbralikumat ja mõistvat suhtumist. Kui Eesti meremehed häälestuvad piirivalve vastu, siis seda te ju ei taha.

Oleme püüdnud nende inimestega võimalikult hästi läbi saada, me ei ole ühelegi ametkonnale vastu töötanud. Mulle on ette heidetud, et meil on liiga palju üle piiri käijaid. Aga kui meenutada, et Vene ajal käis päevas üks laev, mida teenindas üks agent - kaubalaevu näiteks ainult "Transflot" - ja üks leivakombinaat, mille üks leivaauto tõi talle leiva, siis nüüd on reisisadamas terve omaette tsiviilsatsioon. Üks lüli ei suuda ilma teiseta üldse eksisteerida.

Kas nüüd loete passikontrollis juba sekundid? Täna jälgisin "Regina Baltica" vormistamist. Maale tuli 673 reisi-ajat läbi 4 kabiini 40 minutiga.

Madli Vtismann



India lastele on pakkuda vastremonditud kasarmu nüüdisaegset sõdurilmet.

Erkki Holmi fotod.

"Snorkeli" tuuker KAIKO PEREMEES, mis sellele järgnes, kui Meremuuseumi allveearheoloogia osakonna juhataja, uurimislaeva "Mare" kapten Vello Mäss oli sonari abil Tallinnast põhja poole suunduval laevateel avastanud ühe seni teadmata laevavraki?

Nädala pärast läksime alla vaatama. Alguses kahtlustasime allveelaeva – sonari kujutis oli hästi pikk ja terav. Aga alla minnes komistasime kohe võõrsuurtüki otsa. Siis oli selge, et allveelaev see küll ei ole.

Roolimaja oli niisugune huvitav, ümmarguste akendega... Aga muda sest leidsime midagi, mis osutusid pommideks – olid seal kassetidena muda sees.

Alla minnes ei tulnud absoluutselt selle peale, et pomme võiks olla. Esimest korda ühe vraki peale minnes on alati niisugune tunne nagu sihil udus: ilmub su ette kuusk, aga sa ei tea, kas see on kuusk või hoopis mänd. Millegi kuju tekib su ette, ja alati on tegu üllatusega. Tead, et midagi peab tulema: pimedus, ja järsku midagi nagu pahvatab su ette, aga sa ei tea, mis.

Kui ahtri taga suuri pomme nägime, vaatasime teineteisele otsa: süvaveepommidega polnud me tegelikult vee all enne kokku puutunud. Seal leiab neid harva – kui neid visati, siis tavaliselt nad ka plahvatasid. Kui leidubki, siis õige sügaval. Aga tundsi me seekord pommid kohe ära – oleme näinud, teame mõõtmeid. Ka mingi sisetunne ütles ära, et need ongi need, enne kui päriselt taipasimegi.

Tegime neist ka video. Päästeametis leiti materjalid selliste pommide skeemide ja sütiküte ehituse kohta. Enamikul olid detonaatorid sees. Oleks seda kohe teadnud, oleks algul juurdemine misega probleeme olnud. Seda olen õppinud, et kui ma ei saa kindlalt väita, et see asi ei ole nii, siis ongi vastupidi. Täpselt see, mida kardad. Päästeameti peaspetsialisti hinnangul olid detonaatorid sees. Aga niisugusel puhul on asja juures kõige suurem konks see, et alles tagantjärele teame täpselt asjade seis. Algul juurde minnes ei teadnud ju midagi.

Aga kui juba teadsin, siis all nende lähedal viibimisega harjusin päris kähku. Ja see ei olnud meil mingi kangelaslikkus. Eks neile pommidele oli 50 aasta jooksul nii palju kõrvalmõjusid ikka olnud, et kui midagi oleks võinud juhtuda, oleks juba juhtunud.

Peamine probleem oli, et

## Pomme tõstmas

kui pommid pinnale toome, tekib rõhmuutus, ja siis võib midagi juhtuda. Komisjonis oli ka üks Saksa ekspert, kes Eesti mereväge nõustab, väga asjalik mees. Igast tema sõnast oli tunda, et mees teab, millest räägib. Saavutasime temaga väga hea vastastikuse arusaamise. Ta taipas täpselt iga asja mõtet, mida talle seletasin. Tema ütles, et on olnud juhtumeid, kui pomm ülestõstmisel on plahvatanud.

Ja polnud kuhugi suurte tähtedega raiutud, et meie pommidega midagi niisugust ei juhtu. Esimese nelja pomm kerkimisel oli seepärast üsna suur ärevus. Aga lohus ennast sellega, et detoneerumisel pühitakse kõik lihtsalt minema, kui oled lähedal. Sa ei pea vaevlema jääma, ma arvasin.

Tegelikult on sul konkreetne probleem, sa püüad seda lahendada ja seejuures ise ellu jääda.

Kõige varasemas faasis oli küsimus, kes õieti nende pommidega peab tegelema: lõhkeaine, mis on päästeameti rida, asub laevateel, mille eest vastutab veeteede amet. Asi jäi päästeameti korraldada, sest nemed ikkagi tegelevad demineerimisega. Meremiine, mida kalurid on välja toonud, olid nad ka juba varem kahjutuks teinud.

Teati, et on vaja asi ära teha, ja saadi ise hakkama. Polnud vaja väljast abi paluda, nagu mõne institutsiooni esindajad soovisid. Mainitud saksa nõustajast oli aga küll palju kasu.

Ka ma ise arvasin algul, et peaks kõik korruga kohapeal õhku laskma, aga mereinspektsiooni argumendid veensid täiesti. Lisaks oleks seda ka tehniliselt väga keeruline teha olnud. Näiteks Rootsi mereväe materjalid on kõik ikka ühe ohtliku meremiini kahjutuks tegemise kohta, aga meil oli neid ju 8 suurt ja 22 väikest. Nii et skeemid, mis maailmas on väga korduvalt ära proovitud, meie juhtumil puhul päriselt ei kehtinud. Tuli improviseerida.

Meie enda ohtuse seisukohalt pidime minema päris suurele kompromissile. Asi käib nii, et mees paigaldab tõstekoti, n.-õ. langevarju suure pomm külge, veepinnale tuleb voolik, mille kaudu õhku antakse, käib omakorda selle külge. Pomm tõstmise ajaks peaks tuuker juba pinnal olema – kui ka pomm vastu taevast lendab, siis ilma temata. Aga lõpuks tegime siiski nii, et mees on vees

ja neli pomm tõusevad. Nii võitsime tohutult aega, muidu poleks me kuidagi ette nähtud graafikutesse mahtunud. Oleks tulnud oluliselt laevade tulekut – minekut takistada. Päästeamet oleks, kui vaja, küll selle peale ka läinud.

All oli vaja käia neli-viis korda. Nn. kergevarustusega võib tegelikult käia kuni 300 m sügavuses, aga pommid olid 42 m sügavuses. Asi on hoopis hingamissegus. Ohuga hingamise piir on igal pool Läänes 50 m. Aga üldiselt oleb see inimesest. Mõnel lööb juba 30–35 m peal n.-õ. kupli sassi. Teine võib vabalt minna 80 m sügavusele. Rekord ohuga sukeldumisel on koguni 140 m. Aga selle saavutamiseks peab ka aasta otsa üle päeva viibima selles sügavuses ja "aklimatiseerima".

15–20 minutit saab all tööd teha ja üles tõustes peab ootama kuni 10 minutit. Kui pikemalt all viibida, siis üldine kasuliku töö aeg tegelikult väheneb.

Et "Mare" abimasin üles ütles, käisime väljas oma suure kaheksakohalise merekummipaadiga. See on väga kindel paat, oleme temaga töötanud tuulega 15 m/sek. Sellise töö jaoks on see ideaalne vahend, sest sel puhul on tarvis absoluutset manööverdust. Kummipaadi saab otse vraki kohale kinni panna, laeva mitte. Seepärast on töö kummipaadiga tunduvalt kiirem.

All käisime Andrus Pindiga kahekesi. Eelmisel aastal muretsesime endale Ameerikast ultraheli-sidevahendi, mis võimaldab all väga hästi ise hakkama saada. On selgunud, et kui midagi kriitilist juhtub, peab tuuker sellest olukorrast ise välja tulema. Väga paljud õnnetused juhtuvad sellepärast, et veepeal-olija, kellest midagi oleb, saab asjast kuidagi valetsi aru.

Sellise operatsiooni juures on autonoomsus oluline. Aga mitte alati. Eri tegevuse jaoks erinevate vrakkide juures on vaja erinevaid variante. Absoluutseid mudeleid ei ole. Kõigil teadaolevatel vrakkidel on oma hüüdnimed, ja nende jaoks, kes teavad asja, kaasneb iga vraki puhul erinev kompleks tundeid. Tead, kus missugused probleemid tekiavad, ja mängid oma käitumise vastavalt ümber.

Meie töö eest maksmiseks veel läheb. Elleping oli olemas, ja tegu on päris suure rahasummaga. Ega palju selle töö tegijaid oleks olnudki, Tallinna regioonis vast 4 meest. Ei saa minna nende pommide juurde alla, kui tavaliselt teed 6 m sügavusel sadamatöid. Loodame, et riik ei hakka meiega tingima. Sisuliselt on see laevateel sillutamise maks. Ajab ennastki naerma, kui tühine on see summa selle kõrval, mida seda teed sõitvad laevad teenivad.

Selle töö tegemiseks oleks olnud muidki võimalusi, näiteks suurema hulga hea tehnika abiga. Ma ei taha kollase allveelaeva kohta midagi halba öelda, aga selle töö jaoks olnuks vaja märksa keerulisemat robotit. Ja väga kogunud operaatorit, kelle koolitamine võtaks vähemalt kolm aastat. Kusjuures robotil jääb ikkagi inimese tundest puudu. Ja peale selle: üles tõusvas mudas ei tee see aparaat midagi. Karm on nende tingimuste kohta, mis seekord olid, hea sõna.

Ise tead, mida sa oma töös väärt oled, ja kord elus seda ka laiemale üldsusele näida-

ta on meeldiv. Selle eest tänan saatust – just kogemuse ja võimaluse eest.

Probleeme ja kahtlusi muidugi oli, aga Eesti riik sai ise hakkama. Väga palju oli head õnne, et kõik sujus. Mingi väga tühine asi, mõni mutter näiteks, võib niisugusel puhul kogu protsessi katkestada, ja teine päev pead uuesti otsast hakkama, või juhtub veel midagi hullemat.

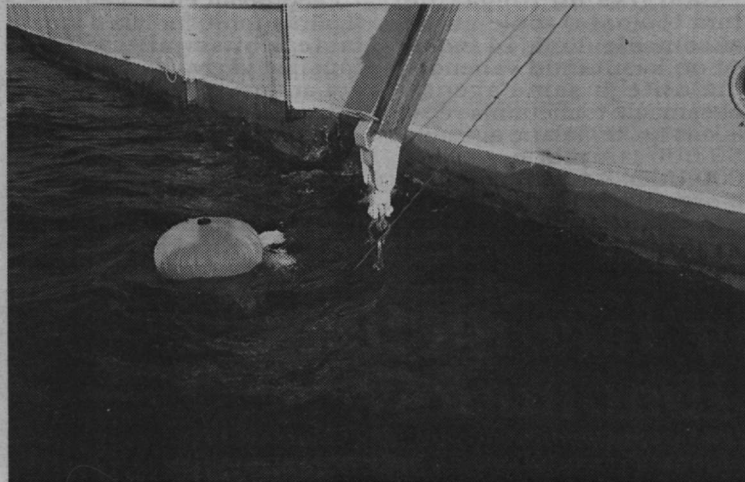
Üllatusin, aga ametkondade vaheline koostöö oli hea. Suhteliselt hea. Mulle jätsid hea mulje päästeamet ja Ka-

lev Timberg, kes väga asjalikult dirigeeris seda asja.

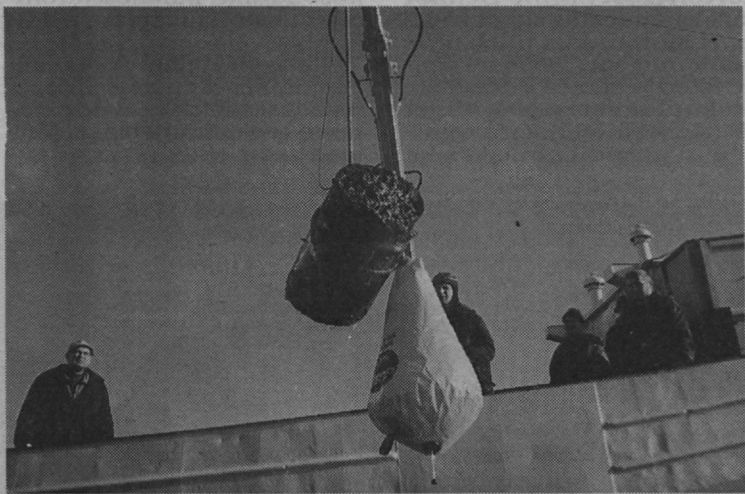
Salastamine lähtus vist siseministeeriumist. Mina neid ei kritiseeri, sest küllap on neil ka kurbi kogemusi mõne varasema sedalaadi juhtumiga.

Üks korralik riik peab teadma, mis tal veeteede peal ja all toimub. Olen aru saanud, et näiteks Rootsi merevägi teab oma teede kohta seda väga täpselt. Kui veeteede amet peaks konkursi tegema ja vastavad tööd meilt tellima, oleme rõõmuga valmis seda tegema. Ainult et neil on selliseks otstarbeks vist mingi meeletult väike summa.

Mari Vamba  
Madli Vitismann



Kott juba paistab, pomm veel mitte.



Nii suur ongi pomm.



Ettevaatus pole liiast.



Lõpuks on tuuker pommist prii.

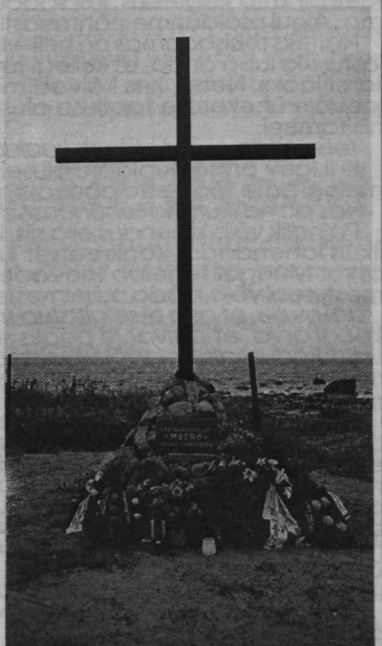
### Mälestusrist "Moerol" hukkunuile

22. septembril avati Sõrves Jämaja surnuaial mälestusrist neile meres hukkujatele, kes olid saksa hospitallaeva "Moero" pardal 1944. a. septembris.

"Moero" väljus Tallinna sadamast 21. septembril 1944, pardal olid haavatud ning arvukalt ka tsiviilpõgenikke. Arvatavasti Ventspilsil lähedal sai laev tabamuse ja hukkus. "Moero" hukkumist loetakse üheks suurema ohvrite arvuga laevahukuks Läänemeres. Pardal oli üle 3000 inimese, hukkunute arvuks loetakse ca 2700.

Saaremaal oli hukkunuid mälestamas arvukalt inimesi, meremeestepoolset austust avaldas piirivalvelaev "Kõu" aupaukudega.

Reet Naber



# Kuidas elab merevägi

Eesti mereväe juhataja, mereväekapten ROLAND LEIT, kas merevägi pommi-de laevateelt kõrvaldamises ei osalenud? Kuidas kogu protseduuri hindate ja kuidas hakkama saadi?

Tõsi on, et Eesti merevägi ei osalenud laevade ega tuukritega. Kahju, aga oleme praegu nii vaesed, et meil midagi sellist ei ole. Aga informatsioon ajalehtedes, kus mereväge selle tööga seoses üldse polnud mainitud, oli mu meelest ka natuke vale. Kui veeteede amet teatas pommi-de olemasolust kaitseministeeriumile, kogus minister Oövel töögrupi, kuhu kuulusid nii piirivalve, veeteede ameti, päästeameti, keskkonnaministeeriumi kui ka mereväe esindajad. Minu arvamus oli, et meie ei saa lõhata, omamata küllaldast praktikat lõhketöödeks 40 m sügavuses, ning et peame ära kuulama ekspertide hinnangu. Mereväele antigi ülesanne võtta ühendust Soome, Rootsi ja Saksa ekspertidega. Sain nende hinnangu ja andsin selle päästeametile. Seejärel projekt muudeti ja tehti just nii, nagu eksperdid ette panid. See tähendab, et lõhkamistöid ei tehtud täielikult kohapeal, vaid suured süva-veepommid koristati ära ja likvideeriti kaldal, ainult väikesed 20-kilosed lõhati merepõhjas.

Kogu operatsioon viidi hästi läbi.

Merevägi on ka varasemates demineerimisoperatsioonides vaid mingil määral osalenud: otsinud eksperte nagu seekordki, või on meie alus olnud Rootsi miinitsijate operatsioonil valvelaevana, või on meie poisid käinud treeningul ja vaadanud, kuidas seda tööd tehakse. Meil ei ole tuukreid, tuukri-laeva ega -varustust. Keegi ei soovi meile ka tuukriks tulla, sest erafirmad maksavad neile palju rohkem kui kaitseväge seda suudaks.

**Poisid saaksid ju riigi kullul väljaõppe ja pärast eralust võiksid seda oskust kasutada?**

Võib-olla pole me küllalt mereväe võimalusi välja reklaaminud. Väljaõppeks on meile teinud pakkumise nii Soome kui Rootsi merevägi. Neil on väga head treeningkeskused. Väga odavalt saaks tuukreid ette valmistada ka Riias. Aga selleks on vaja mehi, kes tuleksid tuukriterina teenistusse, mitte lihtsalt tööle. Ajateenijast ei piisa – tema töötab vaid aasta ja peab läbima veel noorsõdurikursuse. Aga tuukri ettevalmistus ise on juba 6 kuud. Kusjuures välja õppima minnes peab oskama tolle maa keelt, ka peab poisid tervislik seisund olema sobiv. Olen küll igal aastal mereväkke tulnud ajateenijailt küsinud, aga tuukriks soovijaid pole ilmunud. Nemat peaksid ülejateenijaks jääma, siis oleks asjal mõtet.

Muidu ülejateenijaks jääb ikka üks, kaks või kolm meest. Püüame neid muidugi alati saada, eriti mehi, kel on mingi merealane ettevalmistus.

4. novembril algavad Suurupis piirivalvekooli baasil 8-kuulised mereväeohvitseride kursused. See oleks eriti nende meeste sobilik, kes on Karu-kooli lõpetanud laevajuhtide ja mehaanikutena ja kes on läbinud kaitseväge lahingukooli. Pärast seda saaksid nad kas piirivalves või mereväes ohvitseridena edasi teenida.

**On ju ka laevastike ühendamise kavad.**

Tegin kaitseministrile ettekanne, kus soovitasin see küsimus läbi arutada. Ministereerium tegi töögrupi, kus töötasime küllaltki intensiivselt 4 kuud. Arutasime läbi kõik variantid: laevastikkude ühendamise piirivalve lipu all; piirivalve ja mereväe laevastik mereväe lipu all; hüdrograafialituse ja mereväe laevastik mereväe lipu all; kõik laevastikud mereväe lipu all jne. – kuus varianti. Aga kahjuks meie oponentid ei nõustunud, et mereväega ühineda. Sellepärast jäeti üksainuke variant: mitte ühendada laevastikke, vaid ühendada baasid. Nüüd arutatakse seda võimalust.

**Kuidas teile sinna taha Kopli nurka minek tunduks?**

Olen selle vastu. Ei ole vaja olla meremees ja mereväelane, et käia läbi Miinisadam ja siis minna Bekkeri sadamasse ja Piirivalvesadamasse ja ütelda, kus on parem mereväelasi ette valmistada.

Esiteks, siin on kalliini 1300 m ühes, seal 1200 m kahes sadamas kokku. Kaide seisund on ligikaudu sama – mäda, ja nõuab küllalt suuri kulutusi. 1 m kalliini remondi hind on peaaegu sama nii Bekkeri kui Miinisadamasse.

Tetseks, sügavused on peaaegu samad. Tahame külla kutsuda kõiki NATO laevade tüüpe, ja siis peab seal tegema sama suuri süvendustöid kui siin.

Kolmandaks, siin on kõik ehitused olemas, vaja ainult remontida. Neid jätkub nii ainult meie kui võimaliku ühendatud laevastiku jaoks. Ent Bekkeri ja Piirivalvesadama ühendamisel pidid esimesest jääma ainult kalliinid, ei midagi rohkem. Seal ei ole territoorium ka nii puhas kui siin. Siin on võimalus suurema kontingendi nii mereväelaste, piirivalvurite kui ka rannakaitseüksuste ettevalmistamiseks – ruumi on küllalt.

Neljandaks, seal ei ole oma küttesektsust nagu meil siin. Elektriijaamad ei ole ka nii hästi varustatud. Meil on neli

oma alajaama, ehkki need pole kõige paremas korras.

Ja lõppude lõpuks: see siin ehitati mereväebaasiks juba sada aastat tagasi ja on kogu aeg olnud mereväebaas, ei midagi muud.

**Kas sõjasadam mere poolt vaadates liialt kõigi pilkude all ei ole? Vanasti sai mööda sõites neid nõukogude laigulisi ikka natuke põlglikult vaadatud.**

Üks asi on okupatsioonivägede ja teine oma riigi laevadega. Mul oli väga meeldiv saada hea hinnang ESTO organisatoritelt, et see üksainuke laev, mis meil on, neid hästi tervitas ja vastu käis võtmas. Mis selles halba on, et laev väljus siitsamast nende silme alt Miinisadamast.

**Kui nüüd kaitseväge saab eelarve järgi kõvasti raha juurde, siis milleks teie oma osa kõige esmalt kasutate?**

Absoluutselt midagi ei tea veel eelarvest. Mis tuleb mereväele, ei tea ka üldse mitte. Nende prioriteetide hulgas, millest rääkis kaitseminister, mereväge ei olnud.

Aga eks plaanid ikka on. Mis on kõige suurem vajadus, selle olen ette kandnud, kõik arvud nii ministeeriumisse kui peastaapi esitanud.

Oleme ju saanud kaks laeva toetuseks Saksamaalt. "Vambola" seisab aga siamaani tegevuseta kalda ääres, remonti pole alustatud. Selleks oleks vaja vähemalt 3 miljonit, aga parem oleks 6 miljonit, et viia laev töökorra.

Oktoobris alustasime kümne ohvitseri ja allohvitseri keelekursust, et valmistada neid ette Saksamaale, kahe kingitava miiniraaleri järele minekuks.

**Siis on ju piinlik, et üks nende varem kingitud laev siin juba kaunis kaua tegevuseta seisab.**

Me võiksite selle ikkagi korda teha ja kaks uut juurde ka saada. Ega seda poleks ju veel väga palju. Meil on vaja patrullida Eesti merd, meil on vaja teada, mis siin toimub, kes liigub ringi mööda meie riigipiiri. Meie naabritel on suured pretensioonid, et me ei teata neile õigeaegselt, millised laevad või vähemalt üksused liiguvad piki Eesti territooriumit.

**Piirivalve ju juba patrullib. Kas saaksite selle mere ehk ära jagada ja tegutseda ühise juhtimise all?**

Sellest ma räägin. Ülesanne on meil ju üks. Võime üheaegselt valvata mingit kaldale minevat salakaubavedajat või kurdide sissetoajat, aga palju tähtsam on jälgida neid laevu, mis võiksid potentsiaalselt riigikaitsele huvi pakkuda.

**Teil oli hiljuti ka üks eba-meeldiv kaadriprobleem.**

Vanemleitnant Haavikuga oli küllalt eba-meeldiv juhtum, mis Eesti mereväelase mainele andis valusa hoobi. Mul tuli kirja teel vabandada kahe admiral, kahe esimese järgu mereväekapteni ja ühe saadiku ees ning lubada, et Eesti merevägi võtab neist ek-simustest õppust, samuti võtab tarvitusele karmid abinõud nende vastu, kes ei pea kinni mereväedistsipliinist, aga loodab siiski, et ka edasine koostöö Saksa mereväega on hea.

**Aga teisest küljest: ehk mõjub niisugune juhtum ka tervendavalt?**

Sel, kes ei võta õppust oma eksimustest ja vigadest, pole tulevikku. Kui me mingeid järeldusi ei teeks, poleks Eestil niisugust mereväge vaja.

Noorel väel on niisugused vead kerged tulema – me oleme kaadripuuduses, vajaliku hulgal ja vajaliku ettevalmistusega ohvitseri pole.

**Kas kõnesoleva juhtumi puhul oli tegemist ka nõrga laevajuhtimisega?**

Seda ma ei ütles. Asi oli just nõrgas distsipliinis. Kokkupõrge Saksa miiniraaleri-ga juhtus hetkel, mil komandör oleks pidanud olema sillal, aga ei olnud. Sest see oli õppuste, just manöövrite aeg. Komandör ei anna juhtimist üle nagu kaubalaeval tehakse: minu vaht on lõppenud, nüüd on sinu kord. Ega hr. Haavik olegi niipalju kaubalaevas sõitnud, rohkem Vene mereväes. Tal oli see juba teine juhtum, et kui ta läheb sillast ära, on kokkupõrge. Eelmisel korral juhtus see tal 40 minutit pärast sillast lahkumist, ometi nägi ta toda laeva seal ees. Samuti nüüd: teadis, et on õppused, et on käigul esemete üleandmine liiniga ühest laevast teisest ja et vahis on noor ohvitser, kel ei ole mingisuguseid kogemusi. Aga isegi kui vahiohvitseril oleksid kogemused olnud, ikkagi oleks komandör pidanud niisugusel ajal sillal olema. Sakslased ei heitnud oma dokumentis meile ette niivõrd kokkupõrget – seda ikka juhtub –, vaid organisatsioonilist viga, komandöri puudumist sillal.

**Mereväes on just laevajuhte vähe ja pole häid?**

Ajateenijaid – merekooli lõpetanud tüürimehi on, aga komandöridega on probleeme. Need ohvitserid, kelle olemas saanud, on veel noored, neil pole sõidukogemust. Ja neil kaitseväge ametnikel, kel on mingid laevajuhi paberid, olgu või nõrgad, ei ole veel ohvitseri aukraadi ega ka küllaldast sõidupraktikat. Laevad ei ole küll suured ja neile kõlbaks ka 200-tonniste laevade juhtimis-paberitega me-

hed, aga lisaks on vaja ka mereväe komandöri omadusi. Seda, et mees ei veaks oma isiklikku autot ajal, kui on vaja teha õppusi.

See kõik oli korraga ja komplektis, ning näitas mereväe isikkoosseisu võimatult halvas valguses. Eks see ole mulle õppetunniks – ju pole kasvatamisega toime tulnud.

**Teil olevat uus staabi-ülem, kes ei ole veel reamehekski saanud.**

Kaitseministeerium ja kaitseväge juhataja määrasid mulle staabiülemaks Arvo Takkingu, kel on küllalt suur kogemus kalalaevade ekspeditsiooni korraldamises. Mereväge on vaja arendada. Järelikult tuleb seda ehitada inimestega, kes olemas on.

Külla tuleb Saksa eskaader jõudis täna üle piiri. Vaja vastu minna, aga komandöri ei ole. Ütleisin: härra Takking, teie lähete.

**Need laevad tulevad viisakalt riikliku visiitiga. Aga kelle kutsel ja mis asjaoludel käisid septembris siin Rootsi sõjalaevad?**

Külaskäigu aluseks oli kaitseministeeriumi ja Rootsi mereväe vaheline leping. Kaitseministeerium oli huvitatud mõnes kohas vaatama.

**Kas võite öelda, mida nad tahtsid Hara lahes vaadata?**

Ei ole saanud veel nende lõplikku hinnangut.

**Meie tuukrid ütlevad, et neil on see põhi ammu läbi käidud – tuldagu ja küsitagu neilt kui vaja.**

Seda kõike, mida Rootsi laevad vaatasid, me teadsime. Nende laevad olid kogu aeg koos meie "Ahtiga" ja nende laevadel viibis kogu aeg meie ohvitser.

**Kas nende laevade tulekuga seoses jäi mingite ametkondlike hõorumiste tõttu keegi informeerimata?**

Mina informeerisin nii veeteede ametit kui piirivalvet. Pealegi, sellepärast, et meil on "Ahtiga" natuke kehv raadioside, pidasime me sidet läbi piirivalve. Nii et teiste ametkondadega oli suhe normaalne.

Need polnud ka mitte mereväe, vaid tsiviil-laevad, mis kuuluvad erafirmale. Sellepärast polnud neil vaja ka luba küsida meie vetesse tulekuks. Need pole kaubalaevad, vaid tegelevad näiteks naftapuuraudude uurimisega. Neil on peal hea aparatuur, millega saab merepõhja uurida.

Meil on merepõhja uurimine veel ees. Väga loodan, et kõik need merepõhja uurimised ja miinide otsimised, mis siin juba kolm aastat on kestnud ja mille osaks oli ka nende kahe Rootsi laeva töö, kestab veel mitu aastat. Rootslased on nõus programmi lülitama ka merepõhja radiatsioonilist uurimist, mis mittereel pool oleks samuti vajalik.

Mari Vamba  
Madli Vitismann



Erinevad kaalukategooriad: 19. juulil, kui Keslinna sadamavärava poole sõitis USA sõjalaev «Morrison», esitles Eesti Admiraliteedi basseinis Läti ja Leedu partneritele oma sõjalaevastikku: (vasakult) miiniraaler «Sulev», piirivalvelaevad «Maru» ja «Pikker».

# Meretagused sõbrad

27. september 1996

**SEKO sjöfolk** Eesti Merelaevandusele (reedel kell 16.50 Eesti aja järgi)

Vastavalt meie informatsioonile tuleb teie parvlaev, Eesti lipuga "Transestonia", varsti regulaarlinile Rootsi, Eesti ja Soome vahel. Vastuolus Põhjamaade Transporditöötajate parvlaevaliikluspoliitika (on *ferry traffic*) Põhjamaade vetes ja samuti ITF1 Athena poliitika taustaga Euroopa parvlaevateeninduses (on *European Ferry Services*), me nõuame seetõttu kohe läbirääkimisi, et vaadelda palku ja tingimusi sel laeval.

Me pakume, et läbirääkimised oleksid Helsingis 1. oktoobril Soome Meremeeste Uniooni peakorteris. Me ootame teie kiiret vastust.

SEKO meremeesteharu esimees

**Tomas Abrahamsson**

Soome Meremeeste Uniooni president

**Per-Erik Nelin**

(SEKO - Rootsi Teenindus- ja Transporditöötajate Ametiühing, millega mullu ühines Rootsi Meremeeste Ametiühing, peakorter Göteborgis. SEKO sjöfolk - ühinenud ametiühingu meremeesteharu.)

Saadetud ka ITF-i peasekretäri assistendile, Põhjamaade Transporditöötajate Föderatsioonile NTF sekretärile, Eesti Veetransporditöötajate Föderatsioonile, EMSA-le, agendile "Melship" Helsingborgi

30. september

**Eesti Merelaevandus** SEKO-le (esmaspäeval)

Esiteks sain teie faksi kätte liiga hilja, et kohtuda teisipäeval, 1. oktoobril.

Teiseks kahtlustame, et praegune olukord on loodud arusaamatuse tõttu valeinformatsiooni alusel. Selgituseks: m/1 "Transestonia" on ro/con-laev, mitte parvlaev, ning kavandatud konteinerite ja treillerite veoks. Meie omanduses on see laev sõitnud kaubaliinil Taani-Soome-Eesti koos m/1-ga "Rakvere". Meie tulevikuplaanides on sõita teise Rootsi sadamasse - Helsingborgi - varasema Göteborgi asemel, kus kaubamaht oli väike.

Kolmandaks, kõik palga- ja töötingimuste küsimused on kaetud 21. mai 1996.a. kahepoolse lepinguga ESCO ja Eesti Meremeeste Ametiühingu vahel, milles kõik on selgelt kindlaks määratud.

Soovime täpsemat informatsiooni nende aspektide kohta, mida te meilt nõuate ja me valmistume neid arutama.

Ootame teie lisainformatsiooni.

Peadirektori asetäitja **Jaan Kalmus**

1. oktoober

**SEKO sjöfolk** Eesti Merelaevandusele (kell 15.04)

Selgituseks tahame rõhutada, et tähendatud poliitika käib niihästi kaubalaevade kui ka reisilaevade kohta, mis liikleavad regulaarselt Euroopa maade vahel.

Seepärast uuendame oma nõuet kohesteks läbirääkimisteks eelistatavalt mitte hiljem kui 8. oktoobril. Ootame kohest vastust.

SEKO meremeesteharu - **Tomas Abrahamsson** Soome Meremeeste Unioon - **Per-Erik Nelin** Saadetud ka ITF-i, NTF-i jt. eelmistele adressaatidele

1. oktoober

**Eesti Merelaevandus** SEKOLE

Kahjuks ei saa ma kohtuda Soomes, sest meie peadirektor on puhkusel ja mul pole võimalik kompaniist lahkuda enne 17. oktoobrit. Panen ette korraldada kohtumine Tallinnas ja rääkida nõutavad punktid läbi teile sobival ajal. Palun teatage, mis asjaolusid te tahate läbi arutada, et oleksime võimalised kaasama selleks vajalikke inimesi.

Peadirektori asetäitja **Jaan Kalmus**

2. oktoober

**SEKO sjöfolk** Eesti Merelaevandusele (kell 12.30)

Me leiame, et ettepanud viivitus pole aktsepteeritav ja seetõttu uuendame oma nõudmist läbirääkimisteks mitte hiljem kui 8. oktoobril.

Kul me ei saa positiivset vastust, siis võetakse teisi meetmeid.

SEKO meremeesteharu - **Tomas Abrahamsson** Soome meremeeste Unioon - **Per-Erik Nelin** Saadetud peale ITF-i, NTF-i jt. eelmistele adressaatide (Eesti Veetransporditöötajate Föderatsioon on maha tõmmatud) ka SiD-le Taani ja Rootsi Transporditöötajate Unioonile

2. oktoober

**Eesti Merelaevandus** SEKOLE

Käesolevaga kinnitame veelkord meie valmisolekut kohtuda teiega Tallinnas, et käsitleda kõiki probleeme, mis teid huvitavad. Kahjuks ei ole meil informatsiooni, mis selgitaks meie kohtumise mõtet, hoolimata sellest, et oleme seda juba kolm korda palunud.

Järelikult, me rõhutame, selgitades kõike, mida te tahate meiega arutada - kuivõrd Eesti Merelaevandus on täiesti riigi omand ja meil on võimatu alustada diskussiooni, mis käsitlevad kompanii struktuuri või põhipoliitikat ilma Eesti meremeeste ametiühinguteta ja transpordiministeeriumita, mis ei ole hetkel võimalik - kohase informatsiooni puudumise tõttu kohtumise aine kohta.

Oleme teie eelmises faksis olnud ähvardusest äärmiselt kurvastatud ja samal määral arusaamatuses tekkinud olukorrast.

Oelnud kõike seda, palume veelkord lahkesti kokku leppida kohtumise aines, et saaksime ise ja kõik kaasatavad inimesed ette valmistada, et arutelu oleks mõistlik.

Loodame, et te saate meist aru ja täidate meie palve.

Peadirektori asetäitja **Jaan Kalmus**

Saadetud kõigile SEKO adressaatidele, lisaks Eesti Meremeeste Ametiühingule

3. oktoober

**SEKO sjöfolk** Eesti Merelaevandusele (kell 13.45)

Arvasime, et varasemast suhtlemisest oli teile ilmne, et nõudmised puutuvad "Transestonia" meeskonna palku ja tingimusi. Kuivõrd see laev liikleb regulaarselt Põhjamaade sadamate vahel, hakatakse sellel, järgides ITF-i Euroopa parvlaevateeninduse Ateena-poliitikat, samuti kui NTF-i poliitikat Põhjamaade parvlaevaliikluses, kasutama Põhjamaade tingimusi.

SEKO meremeesteharu - **Tomas Abrahamsson** (üks)

Saadetud kõigile eelmistele adressaatidele

4. oktoober (reede)

**Eesti Merelaevandus** SEKOLE

"Transestonia" sõidab samuti kui teised meie 46 laeva Eesti lipu all ja vastavalt Eesti meresõidukodeksile me tegime pöördumise Eesti transpordiministeeriumile, et teada saada nende arvamus selles küsimuses. Informeerime teid kohe, kui saame seal vastuse.

Põhjusel, mis on mu varasemas faksis, paneme ette korraldada kohtumine teile sobival ajal Tallinnas, või ka Soomes, kuid pärast 17. oktoobrit.

Peadirektori asetäitja **Jaan Kalmus**

Saadetud kõigile eelmistele adressaatidele

7. oktoober (esmaspäev)

**SEKO sjöfolk** Eesti Merelaevandusele (kell 15.07)

Kinnitame teie faksi saamist. Meil ei ole midagi lisada, ja seetõttu viitame meie eelmistele faksidele.

SEKO meremeesteharu - **Tomas Abrahamsson**

Saadetud kõigile eelmistele adressaatidele

## Ametiühingukommentaari

27. september 1996

**SEKO meremeesteharu** EMSA-le

Vastavalt meie informatsioonile tuleb teie laev, Eesti lipuga "Transestonia", varsti regulaarlinile ...

30. september

**Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing** SEKOLE Sain teie faksi täna. Kahjuks ei ole meie poolt võimalik homme Helsingis olla.

Paneme ette nimetatud probleemi üle läbi rääkida mitte varem kui oktoobri teisel poolel.

Informatsiooniks: "Transestonia" on mehitatud Eesti Merelaevanduse laevaperega ja töötab kollektiivlepingu alusel, mis on sõlmitud ESCO ja Eesti Meremeeste Uniooni (esindaja mr. Šiškotin) alusel.

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esimees **Jüri Lember**

1. oktoober

**SEKO** EMSA-le

Selgituseks tahame rõhutada, et tähendatud poliitika käib niihästi kaubalaevade kui ka reisilaevade kohta, mis liiklevad ...

## Ametiühingukommentaari

*Kas Teleni on jõudnud kaebusi "Transestonia" meremeeste palga ja töötingimuste kohta, Eesti Meremeeste Ametiühingu esimees* **VOLDEMAR KIVISTIK?**

Ma ei näe Rootsi ametiühingu sekkumise põhjust, kui laev sõidab Eesti lipu all, kollektiivleping on meie sõlmitud ja laeval töötavad meie liikmed. Ainus, millest probleem tekkida võis, oli lootus laev liinilt eemaldada. Praegu palstab, et läbirääkimisi tuleks siiski alustada.

Meremehe palgaks loetakse kõik: netopalk + tulumaks + sotsiaalmaks. Kõigis nn. teistes registrites loetakse palgaks kõik, mis makstakse töötajale ja tema pealt, s.t. kõik, mida tööandja maksab, ka söögiraha.

Jutuajamised Põhjamaade ametiühingutega on alati alanud palgaküsimustest. Oleme püüdnud selgitada, mis maal me elame - ei ole mõeldav - et madrused saaksid kõrgemat palku kui selle riigi president.

Peame läbirääkimisi meremeeste palga 30%-lise tõusu asjus. Palk on väike seetõttu, et kuu ajaga teenitud rahast peab jätkuma ka järgmisel, vabari kuul. Seetõttu oli ettepanek koostada kahe laeva jaoks nelja asemel kolm meeskonda, aga tsel samalaadsel laeval, "Donatal", seda ei tahetud. Arvestades laeva tulusid-kulusid, selgus, et nii "Transestonia" kui ka "Donata" töötasid mullu väikese kahjumiga.

Kui kaebused "Transestoniast" meie ametiühingusse ulatusid, käisin laeval koos ökonoomikaosakonna juhatajaga, et ta põhjendaks laevaperele laeva kulusid paljadele, remondile, kütusele ja võrdleks neid töötulemustega. Laevas lubati teha kiri ületunnitöö arvestustega - ootan seda silani.

"Transestonia" probleem on selles, et samal laeval oli parem palk, kui see kuulus veel "Tallinki" alla.

Milles seisneb Ateena-poliitika, seda ma ei tea - meist keegi Ateenas ei olnud. Siiski palstab, et seal oli jutt parvlaevadest, "Transestonia" on aga ro-ro-tüüpi kaubalaev. See on riigifirma ja Eesti asi on oma laevade üle otsustada, aga ametlikus kirjavahetuses teise riiki võetud toon ei kõlba.

Madli Vitismann

## Kommentaari

Säärane nõudlik toonis kirj vahetus hämmeldas kõiki, kes sellega kokku puutusid. Esimene konflikt kohtu toimetusse jõudnud kuuldus oli, et EMSA liikmeist "Transestonia" meremehed olevat Rootsi ametiühingule rasket elu kurtnud. Ent ilmnes, et "Transestonia" oli oma Taani-Rootsi-Soome-Eesti-liinil uude sadamasse Helsingborgi esimest korda sõitnud alles 1. oktoobril. Faksisadu Göteborgist algas aga juba 27. septembril saadetud faksiga, mis kannab 26. septembri kuupäeva.

Rahulolematust palgaga on sel laeval küll ilmnenud, sest nii palga suuruse kui ka mõne palgaarvestuse asjaolu kohta on töövõtjad ja tööandja eri meelt. Kuid seni on palgaprobleemi püütud omavahel ja Eesti Meremeeste Ametiühingu kaasabil lahendada. Tõsi, seni tulemusteta, aga dialoog ikkagi oli. Ka Eesti Meremeeste Ametiühingu esimees on koos "Eesti Merelaevanduse" ökonoomikaosakonna juhatajaga laeval käinud asja selgitamas. Hiljuti käis seal Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esimees ("Transestonia") on mõlema ametiühingu liikmeid). Laeval ei usutud, et keegi nende seast võiks välismaisele ametiühingule kaebkirju kirjutada.

Eesti meremeeste ametiühingud on praegusjuhul eri rollides: üks on kollektiivlepingu osapool ja saab jälgida vaid sellest kinnipidamist. Teine aga võib kollektiivlepingu asjus kõrvaltvaatajana, olles just-

kui opositsioonis, kritiseerida nii tööandjat kui naaberametiühingut. Ent Rootsi ametiühingu pöördumised hämmeldasid ka ametiühinguesimehi. Lisaks ei teadnud nemad ega veel üks küsitletud ametiühing, mis on see Ateena-poliitika, millele SEKO viitab.

Teine oletus: konflikti algus langes aega, mil hakati samme astuma "Eesti Merelaevanduse" erastamiseks. Vahest püüdis keegi kodumaine erastamisavalduse esitanu konkurente tõrjuda, näidates, et Eesti meremehed lähevad üha kallimaks ning nende töötamine Eesti lipu all pole sugugi probleemitu.

Kolmas oletus: Rootsi ametiühingutel on sügiseti juhtorganite valimine. Võttes arvesse, et paljudele ametiühinguliikmetele ei pruukinud meeldida Rootsi Meremeeste Ametiühingu mullune ühinemine Teenindus- ja Transporditöötajate Ametiühinguga, võisid merendusharu juhid tahta valimise eel näidata, et nad kannavad tõhusat hoolt oma liikmete tööturu eest. On ju seljataga mõnigi edukas aktsioon: "Iljts" seisab juba üle poole aasta Stockholmis sadamas, "Orion II" õnnestus blokeerida ja miks mitte proovida sama Eesti laevaga.

Väga tõenäoline on aga seegi, et tegu on lihtsalt arusaamatusega. Sellele viitab, et "Transestonia" peeti esialgu reisilaevaks (*ferry - parvlaev*), ega pandud tähele, et see laev ei sõida üksnes Põhjamaade

sadamate vahel, vaid Põhjamaade ja Eesti vahel. Lõpupeole on pealetungist loobunud Soome Meremeeste Unioon, viimased faksid on üksnes Rootsi ametiühingu allkirjaga. Samuti ei ole viimasele, "Eesti Merelaevanduse" poolt vastamata faksile järgnenud enam ühtki Rootsi - järelikult on skandaal summunud.

Ärevaks teeb siiski, et Rootsi seadused lubavad Rootsi ametiühinguil laevu boikoteerida, kui nad seda vajalikuks peavad. Et aga SEKOsse kuuluvad ka stividorid, polegi seda väga raske korraldada.

Sellegipoolest näevad "Transestonia" meremehed probleeme, mille kohta võiks arvata, et tegu on puuduliku selgitamisega. Kui laeval on pidevalt tubli last, kütust ja meremeeste palgaraha kulub samuti kui teistel laevadel ja rahvusvahelised veotariifid on ühesugused, siis pole meremehed laeva väheses kasumitootluses süüdi. Laeva majandamise paremaks mõistmiseks tuleks teada, et see, mida võiks serveerida kui kahjumit, mis palka parandada ei laase, on hoopis "Transestonia" väljaostusumma "Tallink Bahamas LTD-lt". Kasulik on aga teada, et kulud meremeestele - palk, sotsiaalmaks, söögiraha, tööriided jms. on 10% laeva kuludest.

ITF-i Ateena-poliitikast tuleb juttu edaspidi.

Madli Vitismann

# Äkki tahavadki aidata?



# ITF sõjateel

Juunis alustas ITF, Rahvusvaheline Transporditõõtjate Föderatsioon oma aktsioonide-kampaniat Põhja-Euroopa sadamates, et uuesti tugevdada oma võitlust mugavuslipuriikide vastu ning sellega tõsta oma mainet. Ühe nädala töö tulemusena kontrolliti 128 laeva, meetmeid rakendati 22 vastu ja välja anti 43 uut "sinist plletit" (selline on tunnustus laevadele, mis on korras nii tehniliselt kui ka meeskonna eluoluliselt küljelt ning nende väljaandmise otsustab ITF pärast vastava lepingu sõlmimist. Sellise laeva suhtes olakse edaspidi vähem norivad ja seda ei pruugita alati kontrollida.)

Laevaomanikud on rahutud seepärast, et ITF oma sajanda aastapäeva eel otsustas lausa agressiivseks muuta. Sealsed asjamehed on kuulutanud, et nii jätkatakse endisest intensiivsemalt 1948. aastal alustatud avatud registrite vastast võitlust. ITF-i peadirektori abi Mark Dickinson on ajakirjandusele teatanud, et järgmisest suuremast kontrolliaktiivis ei hoiatata ette. Tegevus tahtaks muuta kogu maailmamere ja selle sadamaid hõlmavaks, sest praegu on küllaltki palju piirkondi, kuhu ITF-i inspektoritel lihtsalt pole soovitatav oma nina toppida. Teatavasti ollakse kõige aktiivsemad ja mõjukamad just Skandinaavias ja Aust-raalias. Juhtorganites on arvukalt meie lähimate naabrite esindajaid ja meis nähakse lootustandvat tegevustandrit (kui konkurentsiist välja suruda).

Aasia maad on ITF-i komisariide vastu äärmiselt negatiivselt meelestatud. Sealsed ametiühingutegegelased ei soovi eurooplaste ja kõrgeltarenenud riikide mõju alla sattuda ning oma nõupidamisel Ma-

nilas sõnastati küllaltki konkreetsed soovitusel mitte leppida ITF-i nõudmistega. Näiteks nõudmistega tõsta palka 10% ning ITF-i enda kasuosakut samuti 10%-ni. Nagu kunagi väljendas end meil liini sõitnud india kapten Virpal Singh Dhillon, ei tohi kõiki ühe mõõdupuuga mõõta, suhteliselt madalam palk on väga vajalik vaesemate india meremeeste pere-dele.

ITF-i pealetungi arengut on jälgitud hoolega samuti Londonis peakorterit omavas Rahvusvahelises Laevandusföderatsioonis (ISF), mis kuulub Rahvusvahelise Laevanduskoja juurde ning esindab laevaomanike huve. ISF-i president on suurimaks probleemiks nimetanud ridade vahelt lugemist, mida ITF-iga suheldes tuleb kogu aeg teha. Nad on rahvusvahelise poliitikaellu sisse mässitud ja varasemal ajal on nad olnud seotud ka selliste probleemidega, millega neil ei oleks ohtunud olla mingit pistmist. Viimase paari aasta jooksul on nad peaaegu kahekordistanud oma töötajaskonda ning administratiivset paremine organiseeritud.

Peamiseks on aastatepikkune võitlus mugavuslippude vastu, on rõhutanud ITF-i peasekretär David Cockcroft. Praeguseks välja kujunenud meresõidupraktika juures on raske ette kujutada, kuidas sellist kampaniat ellu viia ja ISF-is loodetakse, et see jääb jälle ainult poliitiliseks sõnakõlksuks.

Liberia Laevaomanike Nõukogu peasekretär Jerry Smith on arvanud, et selle poliitika väljakuulutamise ja ITF lasknud end eksiteele

viia. "ITF peaks oma tähelepanu ja kõik pingutused suunama selle, et alastandardsete laevade pardal elu- ja töötingimusi parandataks, ning püüdma mõjutada neid laevaomanikke, kes ei täida rahvusvahelisi nõudeid töötingimuste kohta."

Arvatakse, et ITF on oma moodi väljapressija, kes ei tee väljagi kehvadest laevadest ja paljusid korralikke laevu tülitatakse ainult selle pärast, et neil seda sinist tunnustust pole.

Laevaomanikud on avaldanud arvamust, et kui kõigile meremeestele nõuda ühesuguseid võrdseid palku, toob see kaasa ebavõrdsuse suurenemise. Paljude mugavuslipu all sõitvate laevade meremeeste elatustase on kõrgem, kui see oleks rahvuslipu all ja avaldatakse arvamust, et kui sunniviisil viiakse laevad tagasi rahvusregistrisse, ei tee see alati meremehi õnnelikumaks. Maksukoormus on selleks liiga erinev.

ITF jälle väidab, et arenenud riigid ei suuda enam konkurentsiivimelidena püsida ning kasutavad avatud registreid selleks, et saada kontroll ja suruda alla kolmanda maailma merenduse ja laevaomanike areng. Dickinsoni põhimõte on selline: "Kui mugavusregistri laevaomanik ei ole nõus läbi rääkima kollektiivlepingu sõlmimiseks oma meeskonnaga, siis on meie mure teha ta elu nii raskeks kui võimalik."

ITF on finantsiliselt küllaltki tugev organisatsioon ning kollektiivlepingute sõlmimisega on neil tugev seljatagune. Huvi lepingute vastu on arusaadav, sest seal jääb

teatud protsent ITF-ile. Mõned kohalikud ametiühingud, mille liikmete arv kaahaneb, on kasutanud võimalust ITF-i rahadega inspektoreid palgata ning seeläbi enda tähtsust ikka tunda anda.

ITF läheb oma teise sajandisse ilmselt tugevama ja tegusamana. Ühena oma saavutustest nimetatakse nn. Derbyshire-juhtumit. See on 1994. aastal ITF-i läbiviidud sõltumatu uurimus Inglise puistlastilaeva "Derbyshire" hukkumise asjaolude täpsustamiseks. Mõte oli selles, et uuesti läbi analüüsida ja uusi tõestusmaterjale leida 1976. aastal toimunud laevahuku kohta, kus kaotas elu 44 inimest. Ametliku uurimiskokkuvõtte kohaselt oli põhjuseks taifuun "Orchid", kuid ITF-i ambitsiooniks oli fokuseerida tähelepanu laevade konstruktsioonide vastavusele nende oludele, kus neil sõita tuleb. Samuti pöörata tähelepanu laevade ohutusele üldse. Siinjuures on põhjust veelkord juhtida tähelepanu aastanumbritele: ka 18 aastat hiljem õnnestus parema tehnika ja metodoloogias kasutamise leida palju uusi andmeid laeva ja ta saatuse kohta!

\*\*\*

Mõne merendustegelase arvates pole ITF teinud muud, kui kaikkaid laevanduse kodarisse loopinud. Teiste jaoks on see usaldatav ja vajalik institutsioon, kuigi vahel volesti suunatud.

Kogu positiivse tegevuse juures meremeeste vajaduste eest seismisel, mis muidu oleks hooletusse jäetud, on ITF-i tegevuses nähtud liiga

palju poliitilist ja ideoloogilist kaasavara, et teda päris tõsiselt võtta.

Eesti oludest tuleb kahjuks meelde äärmiselt enesekindel lubadus "Estonia" meremeeste või nende omaste huvide eest seista ning siin õigusabi osutada, mis aga üksnes lubaduseks jäigi.

Sellel pool on ITF-il piisavalt võimalusi, mida kasutades võib ta elu väga keeruliseks teha, kui vaid tahab. Ja praegu paistab nii, et see organsatsioon on otsustanud oma tugevust õieti näidata.

Õnneks on ITF tipus piisavalt kainen mõistust, mis suunab ITF-i olema enam koostööaldis ja partner teistele, mitte end antagonistina populariseerida. Ollakse agressiivsed omal moel, kuid samal ajal sobitub nende tegevus paljude üldiselt ettevõetud tendentsidega. Näiteks on praegune Rahvusvaheline Laevandusföderatsioon alustanud alastandardsete laevade vastaseid aktsioone ning on leidnud ITF-is teataval määral liitlase. Kaht organsiooni seob see praktikas töeks osutunud tendents, et alastandardsete laevad on seostatavad kehvasti maksutatavate ja kurnavate töötingimustega palgatud meeskondadega. Laevaomanike organsatsioonid ei suuda arvestada ITF-i kui võrdväärse partneriga seni, kui sel on poliitilised ambitsioonid, mis teda nõrgestavad. Et aga ITF-il jätkub jõudu piisavalt, et laevaomanike elu ebamugavaks muuta, tõendavad nii "Orion II", "Paugi" kui ka arvukate teiste laevade kinnipidamised sadamates ning aktiivne propandandöö dokkitoiliste innustamiseks laevade boikoteerimiseks.

Välisajakirjanduse põhjal  
Reet Naber

## Vabariigi Valitsus

24.09.1996.a. 2-16/44

Sotsiaalkomisjon arutas 17.09. k.a. oma istungil Riigikogu liikmete Eino Tamme, Vootele Hanseni ja Mati Meose poolt algatatud meremeeste seaduse eelnõu. Istungist võtsid osa eelnõu algatajate esindajana Eino Tamm ning Teede- ja Sideministeriumi esindajana asekancler Viktor Palmet. Komisjoni liige Raivo Paavo tegi teatavaks meremehi ühendavate ametiühingute arvamuse üldnimetatud eelnõu kohta.

Komisjoni liikmed leidsid, et meremeeste seaduse eelnõu vajaks ekspertiisi nii tööõiguslikus mõttes kui ka tema vastavusest ILO konventsiooniga.

Kuivõrd Vabariigi Valitsus oma 25.06.1996.a. istungil ei toetanud kõnesolevat meremeeste seaduse eelnõu ja konstateeris, et Teede- ja Sideministerium valmistab ette ja esitab lähemal ajal Valitsusele samasisulise eelnõu, siis otsustas sotsiaalkomisjon ekspertiisi eelnõu suhtes mitte korraldada ja selle menetlemine peatada.

Sotsiaalkomisjon loodab, et Vabariigi Valitsus esitab lähemal ajal Riigikogu menetlusse meremeeste seaduse eelnõu, mis oleks kooskõlas kehtivate tööseadustega ja sellekohaste ILO konventsioonidega.

Lugupidamisega

Endel Eero,

Sotsiaalkomisjoni esimees

Selle kahe aasta jooksul, mis on möödunud "Estonia" hukkimisest, on Rootsis õnnetuse kohta ilmunud mitu raamatut. Üht neist, "Katastrofikurs — Estonias väg mot undergång" ("Katastroofi-kurs — Estonia tee hukkimisele") tutvustati Uppsala lehes "Uppsala Nya Tidning" (26. III 1996). Selle autorid on ajakirjanikud Anders Jörle ja Anders Hellberg.

Kommenteerin siin põhiliselt raamatu kahte peatükki, ptk. 11 ja ptk. 36, millistele on tähelepanu juhitud ka massiteabes.

Mõlemas peatükis tullakse välja tõsise kriitikaga "Estonia" kapteni Arvo Andressoni plhta. Autorid ei kohku ära isegi isiklikust rünnakust surnud kaptenile. Siin toetatakse muuhulgas Rootsi abi-

## "Estonia" kapteni kaitseks

kipperi Anders Anderssoni ütlustele. Ta kirjeldab kapten Andressoni kui "hõbemutat, hooletut ja mitte päris kompetentset". Anders Anderssoni järgi "oli kaptenil raskusi mootorikaga ja ta ajas tihti segi tüürpoordi ja pakpoordi". Püüdes mustata surnud kaptenit, kasutavad autorid nii primitiivseid võtteid nagu laim mehelt, kes ilmselt kapten Andressoniga ei sobinud.

Mis puutub kapten Andressoni kompetentsi, siis esineb ka Jörlest ja Hellbergist erinevaid arusaamu. Tsiteerin siin kahte raamatut. Raamatus "Mayday Mayday: Estonia undergång" ("Mayday Mayday: Estonia hukkimine") lk. 23 ütleb Mats Lundegård: "Ta (Arvo Andresson)

teadis, et töö uuel laeval on tähendusriikas, võibolla kõige tähtsam kogu Eesti kaubalaevanduses. Kuid ta ei kohkunud ülesande ees ära. Ta oli kompetentne mees, sellest räägivad kõik, kes temaga on töötanud." Raamatus "Estonia — berättelsen om en tragedi" ("Estonia — jutustus tragöödiast"), autoriteks Niklas Bodell, Leif Kasvi ja Bo Liden, kirjutatakse lk. 69: "Ta (kapten Andresson), keda peeti parimaks Eesti kapteniks, oli juhtinud laevu Aafrikas, Vahemeres ja viimastel aastatel saanud põhjaliku laevaliikluskogemuse "Georg Otsal", Helsingi-laeval." Siin on tõesti tegemist täiesti vastandlike seisukohtadega.

Edasi esitavad "Katastroo-

fikursi" autorid väite, et kapten Andresson polnud laevahuku ajal isegi komandosillal. "Enamik fakte räägib selle poolt," ütleb Jörle ühes raadiointervjuus (Radio Ett, 26. märts). Raamatus (ptk. 36) toetatakse mitmete omaksvõetud oletustele, spekulatsioonidele ja isegi lihtlabastele arvamustele. Vraiki juures olnud tuukrid leidsid komandosillalt kolm surnukeha. Neid siiski eetilistel põhjustel ei identifitseeritud. Sellele vaatamata teevad autorid mitmeid enam või vähem ebatõenäolisi oletusi kuni selleni, et kapten Andressoni nende hulgas ei olevatki. Nad võtavad endale õiguse väita, et kapten on oma kajutis vaatamata selle-

le, et tuukrid pole sääl käinud.

Need süüdistused kapten Andressoni vastu on sügavalt solvavad ja ebaõiglased. Et ükski neist, kes laeva sillal juhtis, pole enam elavate kirjast, ei leidu ka kedagi, kes kindlalt oskab seletada, milline olukord sääl "Estonia" huku ajal valitses. Kapten Andressonil pole võimalik kriitikalte vastata, mis peaks olema süüdsusnõue niivõrd tõsiste süüdistuste puhul. Sellisel viisil, nagu autorid temale osutavad, tegelikult isegi surnud kaptenit laimavad, näitab nende ebatavalist tundetust ja lugupidamise puudust inimese suhtes, kes enam enda eest seista ei saa.

Berit Gustavsson,  
Uppsala Ülikooli doktorant  
"Teataja" (Stockholm)  
nr. 417, oktoober 1996

## Ettevaatust, kaamera!

Kesklinna sadamas alustas tööd videotehnikal baseeruv jälgimissüsteem. Ühest puldist juhitava kahe kaamera vaatevälja jääb sadamalähedane osa reidist ja sadam. Kaamerate objektivid on reguleeritava fookuskaugusega. Kujutis ekraanidel on värviline, seda on võimalik ümber lülitada mustvalgele kujutisele.

See süsteem võimaldab efektiivselt juhtida laevaliiklust sadamas. Samuti saab selle abil jälgida sadamakaidel toimuvat ning kontrollida, et reisilaevade visiirid oleksid enne kai äärest lahkumist suletud.



«Näita «Apollot» veidi lähemalt», palub sadamakapten.



Veidi lähemalt paistab ka kaimadrus, kui ta just laeva varjus pole.

## Hamburgi sadamas vähendati lootsitasu

Hiljuti vähendas Hamburgi sadam lootsitasu keskmiselt 6%, mille tagajärjel vähenesid sadamamaksud enamikule laevatuüpidele. Transpordiministeerium (Transport Ministry) muutis samuti lootsitasu kalkuleerimise baastariifi. Seoses 1969. aasta laevade möötamise konventsiooni jõustumisega suurenes veeremlaevade (ro-ro ja autovedajad) kogumahutavus ja selle tagajärjel ka lootsitasu. Baastariifi muutmisega ei suurene nendel laevadel lootsitasu rohkem kui 20%.

Varem kehtis Hamburgi sadamas reegel – laevad brutomahutavusega 25 000 ja suuremad pidid kasutama kaht lootsi. Alates tänava 1. novembrist on kahe lootsi kasutamine kohustuslik laevadel, mille pikkus on enam kui 220 m, laius 33 m ja rohkem.

Eelmainitud muudatus võimaldab vähendada lootside arvu sadamas ja tähendab laevaomanikele kulude vähenemist. Asjaomased ametivõimud kavandavad edaspidiseks meetmeid, vähendamaks sadamamakse.

Muuseas, ka AS Tallinna Sadam kavatseb uuest aastast vähendada sadamatasu merematkelaevadele.

Eduard Hunt

## Merelootsidel on tulemas järjekordne "mihkclipäev"

Merelootsidel on tulemas järjekordne "mihkclipäev" ja ilmselt sellega seoses on ajakirjanduses ilmunud mitu kirjutist lootside muredest-mõtetest. Iga asjaosaline vaatab toimuvale oma seisukohast ning seepärast on pilt võrdlemisi ähmane. Allakirjutanu arvates on ilmunud artiklites lähenetud lootsindusele ainult majandusliku kasusaamise, ükskõik kellele see kasu läheks, vaatenurgast. Unustatud on lootsinduse esmane ja peamine ülesanne – tagada lootsimisega laeva ohutu navigeerimine (liikumine) sadama lähedal ja sadamas.

Tundub, et paljudele asja-

osalistele ei ole päris selge, kuidas on lood Euroopas, sest ega muidu väidetak, et praegustes Euroopa Liidu liikmesriikides on lootsiasjanduse juhtimine iseseisval teel ("Meremees"). Euroopa riikides on lootsid mitmesuguses alluvuses ja organisatsioonides – riikliku alluvuses (Rootsi, Taani), eraalluvuses (Holland) ja nii riiklikus kui ka eraalluvuses (Saksamaa).

Näib, et enamik meie merelootse sooviks töötada privatiseeritud lootsiteenistuses. Aga ka eralootsindus ei anna täielikku iseseisvust ja sõltumatust. Lootsitasu või -maksu suurus määratakse koos-

Veeteede amet ei ole rahul niihästi Muuga kui ka Kesklinna sadama tuledega. Mõlemal pool leidub sadamakaptenite kaustades ettekirjutusi tulede kohta, millel saajate teravmeelsed kommentaarid äärtel. Muuga sadamas ei peeta vajalikuks elevaatori ette kalle 8-meetrise tuletorni püstitada, sest seda laevajuhti, kes elevaatorile otsa ki-pub sõitma, need enam ei aitavat. Kesklinna sadamalt nõutakse sama: muuliotstes peavad tuled olema kaist 5,5, seega veepinnast 8 meetri kõrgusel, sadam aga ei tahtvat seda nõuet täita. Ja laevad muudkui müksavad idamuuli.

Sadamakapten Eduard Hunt meenutas, et jutt on tuledest, mis polegi sadama bilansis: neid pole Vene hüd-rograafiast üle võtnud ei sadam ega veeteede ameti hüd-rograafiatalitus. Sadam on muuliotstad valgustanud välismaal nähtud eeskujuga oranžide valgustpeegeldavate kuplite abil – laevajuhid polevat nurisenud ja reisijail ilus neid seenekübaraid vaadata. Aga edaspidiseks plaanitakse arhitekti kavandatud ainulaadseid tuletorne veeteede ameti nõutud standardsete vene raudpostide asemel: reisisadam peab mitte ainult tarvitamiskõlblik, vaid ka ilus olema. Kasutatakse teisteski maades mitmesuguseid võtteid, et tehnokraatlikku sadamakeskonda pehmemaks ja inimsõbralikumaks muuta.

Teine probleem oli, kui üks laev veealuse kaabli katki tõmbas, ja idamuul hoopis pimedaks jäi. Siis leidis sadam väljapääsu, suunates projektorivalguse muul valgustpeegeldavatele kuplitele. Ent vaidluse üks osapool arvab, et kaabel oli märgistamata, teine aga, et loots peab sadamat tundma. Mis puutub sellesse, et laevad idamuuli müksavad, siis arvas kapten Hunt, et sadamast väljasõidul, nagu seni on juhtunud, ei saa küll tulesid süüdistada. Iseasi, et need merele kuigi kaugele ei paisata. Et halva ilmaga paremini näha oleks, on kuplitele paigaldatud reflekteerivad ribad.

Kolmas etteheide sadamale: miks üldse on idamuul laevadel jalus. Kui vaadata veeteede ameti propageeritavat elektronkaarti, siis on see eriti keerulise kujuga. Eduard Hunt ütleb, et kastid elektronkaardil on kunagised ujuvdokid, mida juba ammu seal ei ole. Ju siis on kaartki nii vana. Ent idamuuli üle nurisevad ka lootsid ja kaptenid. Tuleva aasta plaanis ongi esialgu vana, kaldapoolset osa lühendada ja võib-olla kunagi tulevikus sellest üldse loobuda. Aga siis peaks lainemurdja aset täitma kaubasadama-poolne risti asetsev kai, muidu jääb kaubasadam

## Sadamatuled

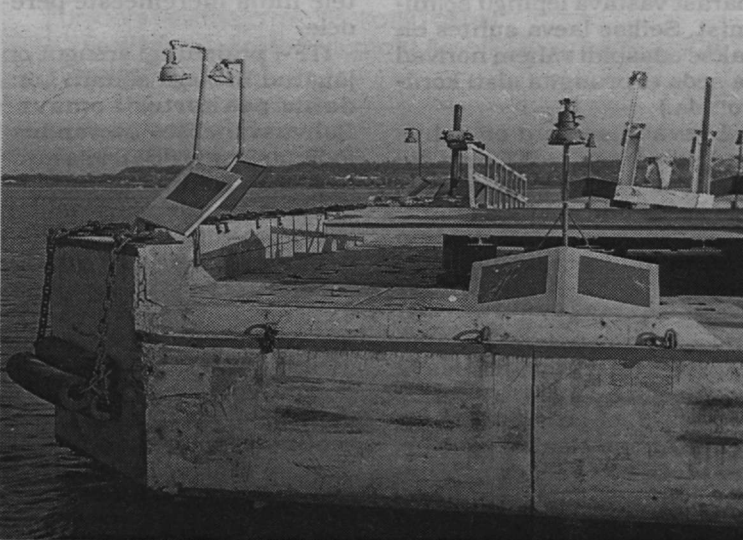
liiga tuule kätte. Selleta tunneksid väiksemad kaubalaevad end halvasti, sest idamuulita hakkaks sadamasse tulema Kadrioru rannast peegelduv laine. Uue kai kuju peab näitama modelleerimine.

Praegu 160 meetri laiust sadamavärvat peetakse juba kitsaks. Eduard Hundi sõnul oli see tegemise ajal piisavalt lai, aga laevad on nii palju suuremad, et 200-meetrise laeva sissesõidul

võib tõesti probleeme tekkida.

Oktoobri lõpus paistis põhjamauuli otsas tuli laevajuhtidele suisa silma. Aga selles arvatakse süüdi olevat muuliotsta armastavad õngemehed. Valvataval territooriumil siis arvatavasti sadama omad töötajad, kes tule ära on väänanud. Nii et soovimatus navigeerimisohutust suurendada on siis ikkagi pärit sadamast endast.

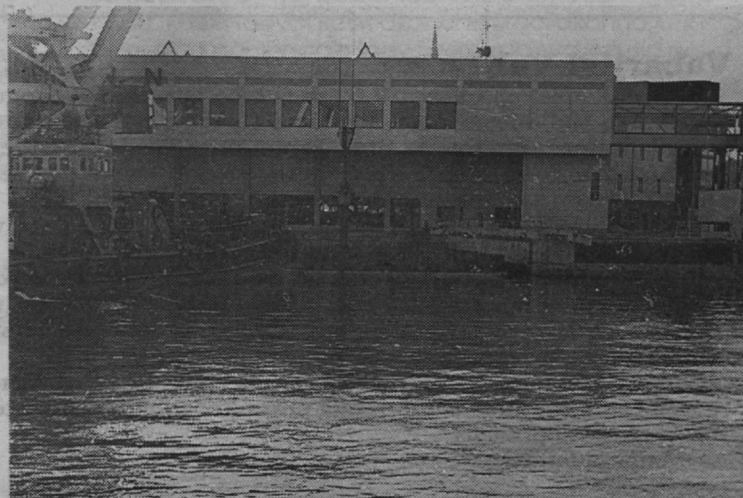
Madli Vitismann



Nurka, mis laevadele ette jääb, on tulnud mitmel korral parandada. Lambikuplitel on peegeldavad ribad.



Idamuuli kaldapoolne osa on vee all tugevam kui peal. Esiplaanil normikohane näidistuletorn.



Kesklinna sadama akvatoorium on ehitamisel pidevalt vähenenud. Nüüd niisamuti.

tele, kusjuures lootsitasu ei tohiks olla suurem, kui on vajalik kulutuste katteks. Siinjuures oleks kohane märkida, et lootsiasjandus ei tohiks olla suure kasumiga ettevõtmine.

Kindlasti on vää arusaamine, et vajaliku üksteisemõistmise puudumine lootside ja juhtorgani vahel saab olla lootsiteenistuse reorganiseerimise põhjuseks. Iga suguste reorganiseerimiste lõppeesmärk peaks olema selline, mis oleks kasulik kõikidele asjaosalistele: käesoleval juhul riik, sadamad, laevaomanikud ja lootsid.

Missuguseks kujuneb tulevikus Eesti lootsiteenistus,

see sõltub seadusandlusest. Juhul, kui see otsustab erastamise kasuks, peaks olema ette nähtud vormide paljus, vältimaks monopoliseerumist ja üleminek peaks toimuma sujuvalt isereguleerivuse põhimõttel. Samuti tuleks korrigeerida kohustusliku lootsimise piirkondi. Lootside ettevalmistamise protsess peab kahtlemata toimuma veeteede ameti kontrolli all ja viimane annaks välja ka vastavad lootsitunnistused.

Eduard Hunt  
AS-i Tallinna Sadam  
sadamakapten

## Värvipoes

"Kuidas oma väärtust esile tuua, seda oleks õppida olnud iga eriala esindajatel," meenutas kolleeg paari aasta tagust suurepäraselt korraldatud seminari "Hempeli" laevavärvidest. Peakorraldaja oli toona Jørgen Winther-Jensen Taanist.

"Hempeli" Eesti esinduses Piritale on märksa tagasihoidlikumad mehed. Ju läheb äri niigi ja üliaktiivne reklaam tekitab eestlastes sageli hoopis trotsi. Ent selles, et nende firma laeva- ja jahivärv on head, nad ei kahtle.

Firma töökorraldus näeb ette, et värvi müües antakse kaasa ka tehnoloogia ning kohapealse esinduse mure on jälgida sellest kinnipidamist. Selleks koostatakse iga laeva kohta tolmik, milles on ka väga kvaliteetsed värvifotod enne ja pärast erinevate

värvikihtide pealepanekut. Seda sellepärast, et laevavärv ja värvimine on kallid töö ning kui hiljem peaks olema minigeld pretensioone, on võimalik kas kohapeal või Taani keskusearvutist vajalikud andmed kätte saada. Selle kohta oli näidegi olemas: kui ühel "Eesti Merelaevanduse" laeval hakkas värv kooruma, vaadati järele: värvimise ajal Hollandis oli olnud lõrtsine ilm. Üks värvimistoimiku eksmplar on tavaliselt laeval.

"Hempeli" Eesti esinduses võis kuulda ülevaadet eritingimustest ja sertifikaatidest, mida mõne kohta, näiteks viljatrümmide või joogiveetan- kide värvimiseks vaja. Peamisesena rõhutati aga, et hästi värvitud laev ei vanane nii ruttu ega roosteta, vähetahtis pole ilmselt ka kiiruse kasv. Seda on mõistnud ka väike-

laevaomanikud – järjest rohkem olevat neid, kes leiavad, et parem üks kord kallimalt, aga paremini.

Direktor, varem Spordilaevade Katsetehases töötanud **Arved Tetsmann** on jahiehitusest tulnud jaht- jm. värvide alale, aga peab ka Spordilaevade Registrit.

Kaks aastat tagasi pidas firma oma asutaja J.C. Hempeli saajandat sünniaastapäeva. Selleks ajaks oli 1917. aastal asutatud värvivabrik kasvanud 26 tehaseks, 43 müügiesinduseks ja 250 harrukontoriks kõigil mandreil, aga ka suurematel saartel, näiteks Gröönimaal ja Islandil. Nüüdses värvimiseperioodis on ka Eesti. Mulluse aastaraamatu andmeil poolemiljonilise aktsiakapitaliga *Hempel's Marine Paints Ltd.* paikneb ühes toas: kontoritööst mahukam on järelevalve dokkides. Teises on värvipood.

Madli Vitismann



Enne...

...ja pärast.

## Piirivalve pidas sünnipäeva

oktoobri viimasel ja novembri esimesel päeval. Põhja piirkonna ülem Raivo Terve korraldas vastuvõtu oma lähimatele koostööpartneritele Põhja-Tallinnast ja Harju maakonnast.

Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts võttis külalisi vastu Toompeal kunstimuseumis, kohal oli diplomaate, valitsusliikmeid ja avaliku elu tegelasi.

Merepiirivalvureid õnnitlesid muuhulgas kolleegid lähivälismaalt: Venemaa Loode Piirivalvepiirkonnast ja Vössotski piirivalvebrigadist.

Tuleval aastal saab Eesti piirivalve 75-aastaseks.

## "Kotermann"

Oktoobrinumbri esiküljel on suur pealkiri: "Aasta parim kokk, parim baarmen ja aasta parimad kelnerid – kõik Tallinkist!" Jutt on riigisisestest kutseõigustest.

Edasi arutatakse, kuidas on end õigustanud "Tallinki" hommikune kodulinnast väljasõit. Selgub, et kaubaveo suhtes küll.

Pikem intervjuu on Helsinki passikontrolliosakonna ülemaga. Kurdab temagi, et töötajaid on vähe.

Veel lubatakse meie reisilaevandusele paljutootavat turgu Lätist Uus-Meremaani: nimelt sellele skaalale mahtunud huvilised Kopenhaagenis toimunud Balti mere turismiga seotud organisatsioonide koostöökohtumisel.

Ka on fotod ja jutujupikesed Tallinkist turismimesil, "Meeloodia" esitluspeost, Tallinki piletimüügipunkti Erottaja nurgal Helsingis, Margest, kel oli tähtpäeva ja tema hiilgusest silgust Kaubaturu silgulaadad – ka Helsingis.

Ara toomata ei jää samuti "Eesti Ekspressi" eksperdi "Tallinki" kõõgi paremaks hindamine "Vasa Queeni" omast.

### Mait Põllu:

Möödunud aasta mais seis ühe laevaga – nimi oli "Eemsmond" – Thamesi jõe suudmes ankrus. Omanik tahtis laeva maha müüa. Meeskond oli väike: kapten, vanemmehaanik, vanemabi – üks vene poiss Peterburist ja veel viis filipiinlast.

Ühel hommikul – säärane paras ilm oli – tuleb kopter meie pea kohale. Niisugune kollane, peale kirjutatud rannavalve ja pääste. Ma ehmatasin ära, sest igal vanemmehaanikul on see lugu, et vahel ikka midagi tilgub üle parda. Mul oli ka kunagi pahandus selle asjaga. Jooksin mastinast läbi – ei, kõik klappid on kinni. Aga kopteri pealt tuleb üks mees nõõri otsas alla.

### Vanemmehaanik jutustab I

Niisugune skafandrimees, tugev uhke poiss, ja palub kaptenilt viisakalt luba maandumiseks. Tegelikult oli ta muidugi juba maandunud. Ütles, et neil on treening. Mul läks süda kohe kergemaks.

Rääkisime siis juttu. Et meil oli "Estonia", ja juhtus õnnetus. Ütles: jah, seda me analüüsime. Siis tõusis jälle õhku ja läks minema.

Aga, nagu needus, kolmenelja päeva pärast jäi meil üks filipiini madrus kahe luugi vahele. Need litsusid poisil nii ära, et alguses mõtlesime: surnud. Aga siis vaata-

18. oktoober

## Pressiteade

Vastavalt reisiparvlaeva "Estonia" hukkunute omaste ja pääsenud laevapere liikmete nõustumisele kindlustuskubi "Skuld" hüvituspakkumisega on mõlemad laevaomanikud, nii "Eesti Merelaevandus" kui ka "Nordström & Thulin", kohe täies suuruses ära maksnud omapoolse kahjutasu kindlustuskubile "Skuld".

Teostatud maksetega on laevaomanikud täitnud oma kohustused nõuete osas hukkunud laevapere liikmete omaste ning ellujäänud laevapere liikmete ees.

AS Eesti Merelaevandus

## Marina sügis

Olümpiapurjespordikeskuse sadama, Piritale sadama- kapten **Toomas Dreil** luges 1. oktoobriks kokku 2024 sadamas peatunud paati ja arvas, et kuu lõpuks, kui toll ja piirivalve Piritale tegevuse lõpetavad, tuleb kokku ehk 2050. Kuigi paate võivad jätkuda aastavahetuseni, mõni ülisuur entusiast kaib seal veel esimese jäägagi.

Purjespordikeskus on tellinud Piritale muuli parandamise, kivide ja betoonelementidest on tehtud lainemurdjat, liinituled on korras.

Mõnd konkreetset asja, millest "Meremehes" varem juttu on olnud, sai Toomas Dreil täpsustada. Mereinspektsiooni paat pole paremaks läinud, politsei kavatsesvat oma paadi ära müüa ja parema asemele osta. Mugavuslippe pole Piritale juurde tulnud, ka Eesti Lennukompanii "Margarita III" läks talveks Helsingisse Vuosaare sooja halli – on odavam kui Tallinnas.

Kui keegi oleks võinud "Cutty Sarkil" osalejaid Tallinna kutsuda, siis pidanuks see olema riigi või vähemalt linna, mitte vaid Piritale tasemel, aga üks Suurbritannia jaht oleval sel ajal siiski käinud.

Jahtide-kaatriite päästetöid pole keegi äriideeks veel võtnud, aga kui keegi on tõesti pigis, on ka sadama kaater aidanud. On tulnud ette sedagi, et hädasolijaile on kanistriga puuduv kütus merele kohale viidud, et nad Piritale päralt jõuaksid.

Vanapaate, nagu Stockholmis on näha olnud, Eestis kahjuks olla ei saa – mida Paljassaarde kokku ei saadud viia, toodi Rootsist pärast tagasi ja hävitati ikkagi. Soomes on aga tehtud kalapaadi kerel puutkeregaga rahvapaate ja küllap saadakse Eestiski pikapeale aru, et puupaate elab plastkaatri kindlasti üle.

Madli Vitismann

## Meil on vist veel vanamoodi

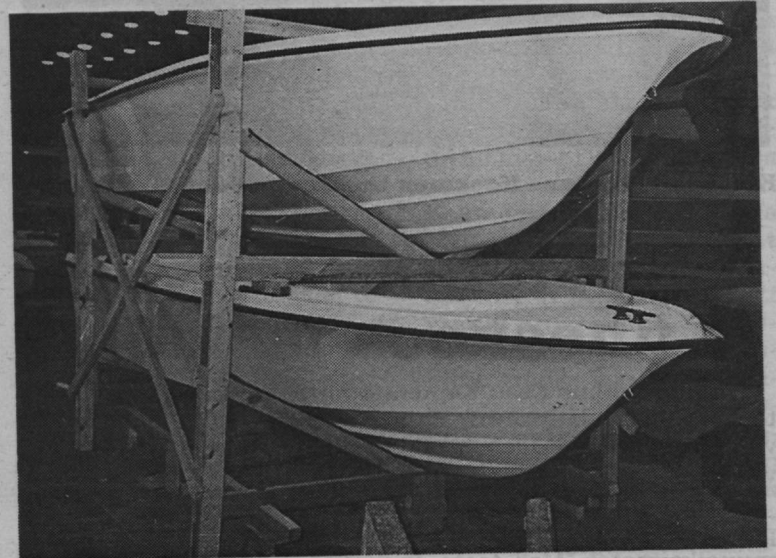
AS Naviplast, endine Spordilaevade Katsetehas, paikneb olümpiaaegsest ajast Koplis. Künkal paikneva tagasihoidliku administratiivhoone varju jäävad all ja tagapool asuvad hiiglaslikud tsehhid. Seal on praegugi tehased, ainult tegevust pidavat nüüd olema vähem, arvas treimisaoskonna meister **Valeri Paršikov**. Kuni ka Eestis hakatakse jahte-kaatreid tellima.

Tehases valatakse rahvapaatide kereid, pidavat olema paremad kui nn. Bella-tüüpi paadid. Enamasti sõudepaadiks mõeldud, aga koht on ka põramootorile – olevat kalameestele parajad. Pikimad paadid on 5,5-meetrised, aga Rootsi tellimisel tehakse ka kaatrikeresid.

Üks jaoskond valab bussistmeid, täpsemini istmepolstri aluseid. Aga arvatakse, et piisavat hoogu polevat tehases seotõttu, et pole veel turumajanduses kodunenud.

"Meil tehakse kõige tervisekahjulikumad tööd, valatakse plastkeresid. Kui Soomes tuleks selle töö eest tööliste maksta 30 000 marka, siis meie tööline saab vaid 5000 krooni," rõhutas meister.

Madli Vitismann



Pidavat olema hea kalamehepaat.

## Tohter taevast

sime, et ei, hing on sees, sest pea ja rindkere ja üks käsi ka jäid välja.

Kapten kutsus abi. Ja oligi kopter veerand tunni pärast kohal – mitte seesama, aga samasugune. Sealt lasti üks väga uhke skafandriga noormees alla, kusjuures tal ripus igasuguseid kastikesi-konteinereid küljes.

Me ei julgenud õnnetut filipiinlast muidugi liigutada, panime üksnes teki peale. Mees ise oli meelemärkueta, aga teised poisid tõid mingid palakad – ühed rohelised ja teised punakad, kus olid palvetekstid peal, ja hakkasid

neid ette lugema. Nad on ühed katoliiklased ja peavad palvetama.

Selle tegevuse juurde siis skafandris mees maandus. Ütles, et on arst ja hakkas veerõhku mõõtma ning tilguteid panema. Kähku, umbes veerand tunniga filipiinlane juba toibus ja käskis teistel palveid edasi lugeda.

Mingist spetsplastmassist väänas doktor poisil jaoks kesta ümber, andis vilet, ülevaalt tuli trossi otsas kander- raam alla ja arst pani kannatanu niimoodi kander- raamile, et kõik need torud-tilgutid jäid talle külge.

Siis viisime ta ahtrisse, kus oli vabam koht. Sealt võttis kopter ta koos kander- raamiga kokku otsa. Sel ajal jõudis päästja kõik oma konteinerid kokku pakkida, pani kiivri pähe, riputas kastid endale külge, ja sel ajal, kui kander- raam juba tõusma hakkas, vaatas veel, kas kõik on ikka korras, löi oma kokku kuhugi rõngasse, nii et jäi haige- ga silma silma vastu rippuma, ning nad tõsteti koos üles.

See oli muidugi tavaline päästeoperatsioon, aga see oli niivõrd vahva, kui sujuvalt ja kiiresti asi käis. Superspet- sialist: arst, ja samas turske treenitud meesterahvas.

Filipiinlane jäi lõpuks elama. Firma suuri kulutusi ei kandnud – iga hinge eest tuleb ju maksta.



## ÜTLE, MERI, MU MERI, MIKS SA SIIA MIND TÕID?

12. oktoobril peeti Kuresaares teist meralaulu festivali "Vesikaare Tuul". Selle festivali initsiaatoriks on olnud Saaremaa Merekultuuri Selts ning kaasa on vedanud maavalitsus. Tänavu oli festival rahvusvaheline, kaasa löi Uusikaupunki Mereajaloo Seltsi poolt välja valitud Soome esindaja. Teised esinejad olid Saaremaalt.

Kogu festival koosnes kahest osast: päeval oli kultuu-

rimajas konkurss esinejatele, kus osavõtjaid, nii soliste kui ka ansambleid oli 11, ja õhtune uute laulude konkurss tosinna võistlejaga, kontserti juhatas **Sirje Medell**.

Saaremaa Merekultuuri Seltsi esimees **Bruno Pao** ütles sissejuhatuses: "Ka seekordne sügisene meralaulu laev purjetab taas vesikaare tuules. Oõseks oli küll südvesti tormi lubatud, kuid tõelisi merekultuuri inimesi see ei kohuta. Meralaulu festivali idee tekkis mõeldud aastal ja on olnud rida muresid ja raskusi, millest ühisel jõul üle saadud. Toetajaid tuli kokku veerandsada. Me ei laula ilmaasjata, vaid see aitab meil tunnetada elu meie ümber ja selle saare armsaks laulda. Ja heatahtlik viibe kõigile, kes täna merel."

Solistide konkursi võitjaks kuulutati **Kadri Häng, Priit Pruul** ja **Sanna Koskinen**. Uute laulude *Grand Prix* suure santsukasti ja 2000 krooniga sai **Kalmet Rauna** laulu "Sind vajan, meri" viisist, laulu esitas **Ainar Vi-**

**res**, sõnad oli kirjutanud **Marika Viires**.

I koha koos väikese santsukastiga sai pärnaks **Jakob Kaunissaar** laulu "Meremehe meenutus" ning II koha **Madis Ligi** laul "Meri, Sulle kuulub mu hing".

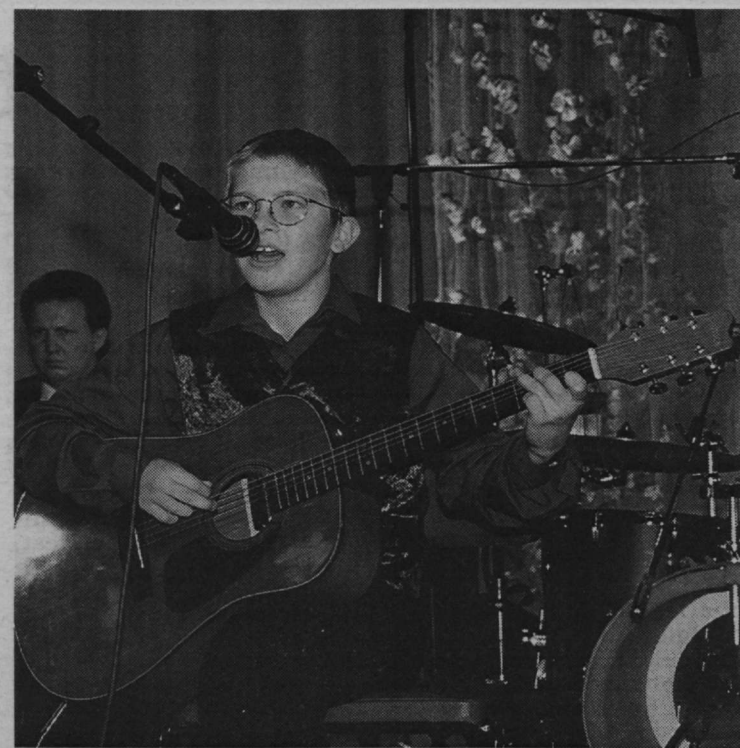
Saarlattel oli huvi lauluvõistluse vastu täiesti olemas, publik elas elavalt kaasa. Üldiseks lemmikuks sai noor laulumees **Priit Pruul**, kes end ise kitarril saatis ning kõige rohkem ka eripreemiaid kogus.

Muidu olid noored solistid tublid, aga tagantjärele tundub meralaulude festivali seekordne pilt olevat sama kui Soome meremeeste ametühinguski, kus kandev osa on läinud "õrnema poole" kätte. Pärts sellist meralaulutunnet domineerima küll ei jäänud ja karust merehinge eriti tunda ka polnud. "Armunud tüürimehe" laulu esitanud neid olid tublid, aga sisu ja vormi vastuolu tegi laulu mõju tükki maad nõrgemaks mitte üksi minul.

Nagu sellistel mõnusatel kodustel üritustel ikka, oli ka seekord oma äraütlemata vahva äpardus. Särtsaka ja hakkaja esitusega silma paistnud Lümända naistrio pani asja paika: kui on saarlaste ettevõtmine, ei saa hiidlasti nõokimata asja ära teha. Aga vanajumal pole päris saarlane ja just selle toreda laulu ajal võttis voolu süntesaatorist ära. Nii oli natuke näppu viibutatud ka, aga tublid Saare naised ei lasknud end seetõttu rivist välja viia – tegid laulu uuesti ja ikka hästi.

Meelde jäi ka Salme meesrio tore esinemine. Sanna Koskinen oli välja tulnud heade tuttavate Soome-pärase lauludega. Preemiat ei saanud ta ainult viisakuse pärast.

Tahaks soovida sellel meil ainulaadse lauluvõistluse jätkamiseks tarmu ja toetajaid. Ilmselt on juba Eestimaa pealtki üles leidmata isikupäraseid meralaulude esindajad, kes noorte esinejate kõrval just seda merehõngulist lisaksid.



Kõige menukam ja üllatuslikum laulja **Priit Pruul** sai kõige rohkem eriauhindu.

Saaremaa Merekultuuri Selts oli kogu ettevõtmisele merehõngu lisanud sellega, et ringi liikusid asjaosalised mereelukutsete nimesiltide-

ga rinnas, meresümboolikat oli siin ja seal, temaatiline kunstnäituski väljas. Jääme tulevat sügist ootama.

**Reet Naber**



Külalislaulja **Sanna Koskinen** Uusikaupunkist.

## Kaptenid tänavu üheskoos laeval

Traditsiooniline Eesti Kaptenite Klubi ball peeti tänavu oktoobri viimasel laupäeval. Esimest korda oldi üheskoos laeval, aga et see paljudele meeldis, siis võib-olla võetaksegi tavaks.

Õhtu "Tallinki" restoranis oli 130 külalisel, neist vähemalt pool kapteneid, mõeldud mõnusa, jutuajamist mitte segava muusika saatel. "Meil, teate, on nupud, millest muusikat saab vaikselt keerata," öeldi laeval. Meralaulude ja muidu tuntud muusika saatel sai ka tantsida. Seltskonda lõbustas tublisti mustkunstnik **Erich Udras**, kes nii mõnegi kapteni kellast ja rahakotist vabastas – tõsi, pärast andnud ta need ikka ilusti tagasi.

Saku Õlletehas oli balli omalt poolt spondeerinud hulga õllega, ka alkoholi hinnad olnud soodsad ning osavõtumakski polnud ülejõukäiv.

Viimased külalised lahkusid aasta pikimal õöl kell kolm.

### "Tallink" lõpetab Soome-liinil

Samale laevale kaptenid järgmisel aastal enam ei tule – "Tallink" lahkub liinilt detsembri keskel. Alates uuest aastast otsib AS Eesti Merelaevandus sellele laevale uut tegevust, sest "Hansatee" seda siis enam ei opereeri. Detsembri keskpaigast uue aastani pakutakse "Tallinkil" asutustele ja perekondadele jõulukruise, mis muutuvad aastast-aastasse populaarsemaks.

Neile, kes novembri esimesel poolel Helsingi vahet sõidavad, pakutakse Itaalia toite ja veini.

**Madli Vitismann**

## Saaremaa pudemeid

### Muidugi "Siljaga"

Lauluvõistluse üks tublimaid sponsoreid oli "Baltic Tours". Võitjatele olid välja pandud reisid Stockholm ja Helsingisse.

"Tallinki" ja "Estline'iga" muidugi, sai vastus firmade valiku kohta ette öeldud. Täiesti mõõda. "Ei, me panime "Silja" omad välja."

"Kuidas siis nii, et oma Eesti firmasid ei propageeri?"

"Me teame, millest rahvas huvitatud on. Ja milline reis neile huvitav ja meelde jääv oleks. Sellepärast. Meil on ju pikaajaline kogemus. Meie laevade sõiduplaanidki on nii tehtud, et oma, Eesti inimesi neile ei meelita."

Niisiis jääbki Agu Sihvka kombel "et kõik ausalt ära rääkida, pean alustama sellest, et saarlaste hulgas on "Silja" populaarne, sest tema pakutav on atraktiivsem..."

### Meremaa Saaremaa?

**Leo Filippov** jõudis meralaulufestivali korraldamise mures-rõõmus-saginas hinge pealt ära rääkida ainult ühe, aga sel päeval ilmselt kõige põletavam küsimuse.

"Hiitu- ja Saaremaa on oma laevanduspositsioone täiesti



Parim solist **Kadri Häng**.

kaotamas. Kogu Eesti merendus on täiesti Muuga-keskne, teistel seal ruumi ei ole. Maakondadele nagu antaks midagi otsustada, aga samas surutakse nad vastu seinale ja asi otsustatud.

Nagu oli selle taimekarantiini-otsusega. Hiitu- ja Saaremaale esitati ultimaatum: kas lülitame nimekirja ainult ühe sadama või ei saa te üldse mitte ühtki. Nüüd on siin kinnitatud Roomassaare, mis külmub kiiresti kinni, niipea kui külm tuleb. Sellega poleks muret, kui veeteed oleksid riigi veeteed ja riik muretseks ka nende lahtiholdmise eest talvel. Aga seda juba ei ole. Veerel hakkas meil äri sujuma, hakati vedama otse Ahvenamaale **Marinhamni**, kus hakati ka kehvat puitu vastu võtma. Olime just plaaninud võimalust roogu meritsi Taani vedama hakata, skeemid olid läbitöötamisel. Nüüd sel enam mõtet pole.

Kui käis diskussioon, rahustati sinne rahvas maha väitega, et piirangud käivad üksnes liha jm. toidukauba suhtes. Aga et see kõik kehtib puidu, heina ja roo kohta, mida me praegu just plaani-

me merd mõõda välja viima hakata, et mitte läbi Tallinna autodega vedada, see oli lõök. Tallinna transport on niigi ummikus, ratsionaalselt mõeldes peaks olema teretulnud transpordi hajutamine regiooniti.

Me esitasime karantiinisadamaks ka Veere, mis aga maha tõmmati. Nüüd koguvad meie ettevõtjad allkirju, et Veeret tagasi saada, aga see kõik on tekitanud inimese seas mõttetuid pingeid. Otsitakse põhjust ja arvatakse neid leidvat kellelegi eeliste kättemängimises, à la teadagi kelle käes Roomassaare on. Kuigi see ei pruugi päris nii olla.

Laevaliine käivitamisega on olnud tõsiseid raskusi. Rootsliini uuesti käima saada on tunduvalt raskem, kui oleks olnud jätkata. Siit paistab küll nii, et hinnad on aetud liiga kõrgeks ja soodusust ei soovita sugugi teha. Praegu valmistatakse Rootsisis ette piirangute lõdvendamist merematkete soodustamiseks ja nii on liiga optimistlik loota, et "Anedin Linjen" tuleval suvel mõne Ahvenamaa otsa asemel siia tuleks, kui majanduslikku huvi ei ole."

**Reet Naber**

"The Punch Craft II" ei lõpetanud tähelepanuväärse madalikulesõiduga Kihnu-Pärnu reisirajaga. Seejärel seisid laev hulk aega Pärnus sadamakail, veeteede ameti teatel anti kindlustusele üles laevahukk (*total lost*).

Järgmine kord äratas kaater "Kroonika" fotograafi tä-

helepanu siis, kui see trelleril Tallinnas hotelli "Olümpia" ees jalakäijate silla taha kinni jäi. Viga olevat saanud rool (mast oli juba maha võetud).

Selle teekonna lõpetas 15

tonni kaaluv laevuke Koplis AS-i Naviplast tsehhis. Omanik olevat palunud kevadeni hoida ning alustanud mõnd tööd.

Kirjaga "Tallinna Sadam" kollasel alusel seisev kaater

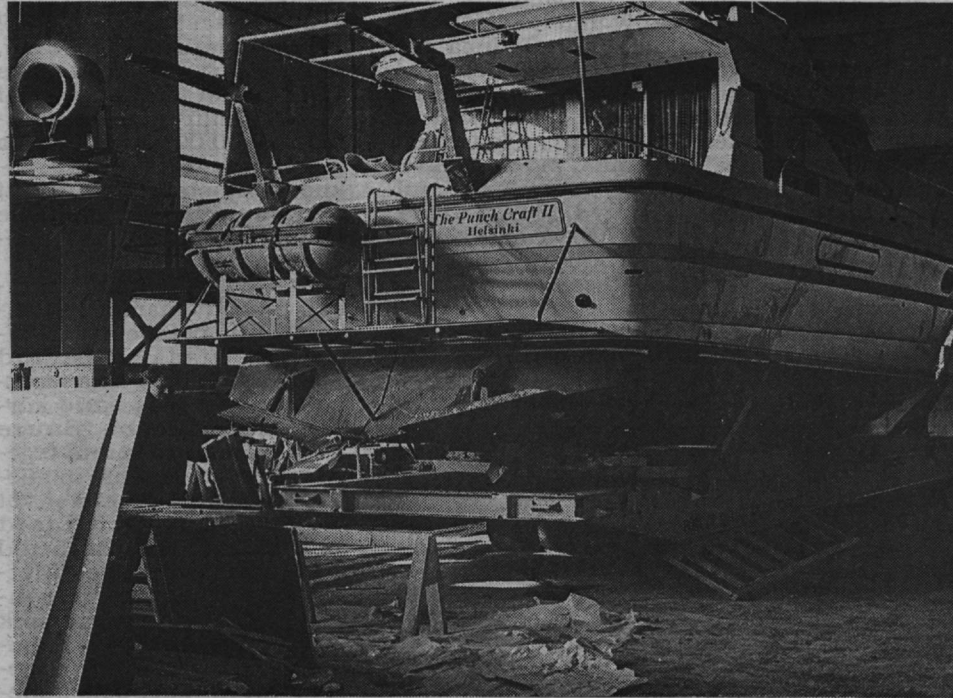
on tähelepanuväärselt tugeva kerega: pärast 16 sõlme madalikule sõitmist on põhjas vaid paarikümnesenti-meetrise läbimõõduga auk. Üht kruvi pole üldse, teisest on järele vaid ülemine pool.

Aga sõitjaid peibutanud sära on pealisehitusel alles.

Võib-olla saabki see kaater kevadeks korda, et Eesti vetes samal või mõnel teisel liinil lihtsameelseid ahvatleda – mujal see nii kerge pole. Pole ehk isegi võimalik.

Madli Vitismann

«Ega see ole ristleja», arvas kapten ja sõitis silma järgi. Polegi ristleja – parempoolne laevakruvi on üsna pitsiline, vasakut pole küljes.



Poolteist miili allpool Araabia mere pinda lebab üks Teise Maailmasõja mõistatusi. "John Barry" nimelise laeva saatuse on seni pälvitud vaid mõne joonealuse märkuse II maailmasõja annaalistes, kuid lähitulevikus tuuakse loodetavasti avalikkuse ette selle salajas peetud last, mis mängis hämmeldamapanevat rolli Euroopa vabastamises. "John Barry" ei olnud tavaline laev. Paberite järgi oli see küll vaid üks neist sadadest "Liberty"-laevadest (neid "Mereleksikonis" ei olegi! – R. N.), mida USA ehitas, et vedada varusid liitlasvägedele, kui need pidasid meeletlikke lahinguid natside vastu. Selle laeva tõstis teiste seast esile laadung. Siiani teavad vähesed, et laev vedas 17 miljoni naela värtuses kingitusi USA valitsuselt Stalinile. See 2000 tonni hõbedat, Lääne esimene ja märkimisväärne saadetis Nõukogude Liidule, lebab endiselt oma hokukohas laevaruumis, mis on praegu väanatu ja pööratu merepõhjas. Selle väärtus on aja jooksul kasvanud 200 miljoni naelani.

Nüüd töötavad kolm Suurbritannia amat, üks neist endine SAS major, selle nimel, et see üks suuremaid merepõhja aardeid ja rikkamaid laevavrakke üles tõsta.

Laadungi ajaloolist tähtsust on raske alahinnata: see raha oli mõeldud selleks, et hoida Stalin sõjas Hitleri vastu, kinnitatud ja heaks kiidetud president Rooseveldi ja tema järglase Harry Trumani poolt kui tagastamatu hädadaabi, et hoida ära Nõukogude armee ja majanduse kokkuvarisemine. Kuid see plaan läks paraku vett vedama, kuna "John Barry", salajasemast salajasemast missiooni selles sõjas, torpedeeris Saksa allveelaev.

Laeva otsingud olid seotud ennenägematute ohtudega, mille kõrval "Titanicu" leid-

## Roosevelti kingitust otsimas

mine kahvatub. Selle varanduse leidmiseks kulutati 7 miljonit naela, töötas 60-liikmeline otsingumeeskond ja ülikeerukas allveeurimisaparatuur, et Stalini aarded leida. Paraku aga leidis inimesi, kes ei olnud just eriti rõõmsad nähes, kuidas see aare leitakse. Otsingute ajal tuli pidevalt kokku puutuda salgamiste ja kõrvalepuiklemistega, eriti USA Riigidepartemangu poolt, kes oleks olnud rõõmus, kui tõde "John Barry" kohta oleks igaveseks saladuseks jäänudki. Teada on, et "John Barry" laaditi ta ühisalajane last 4. juulil 1944 Hudsoni jõe New Yorki poolses küljes 39. kai ääres. 2000 tonni hõbedat saatsid FBI agendid. Paar päeva hiljem võttis "John Barry" pardale ka oma ametliku laadungi, 750 puukasti kolme miljoni Saudi-Araabia riaaliga (300 000 naela 1944. aasta vääringus). Need olid määratud tee sillutamiseks läbirääkimistel Saudi-Araabia kuningakojaga pärast sõda, saamaks soodustusi enda naftatöösturitele.

Laev väljus 17. juulil Norfolkis Virginias, et liituda konvoiga, mis võttis sihiks Egiptuse. Läbinud Gibraltarit väina ja Vahemere, jõudis ta 19. augustil Port Saidi. Siis lahkus "John Barry" konvoist ja läbis Suessi kanali, jõudes Adenisse 26. augustil. Sealt lahkus ta samal päeval, võttes suuna Abadanile, Saudi-Araabia rannikulinna, kust hõbedasaadetis pidi saadeta ma veoautodel Nõukogude Liitu läbi Afganistani. Selline kõvertee valiti selleks, et vältida nii Saksamaa kui ka Jaapani patrulle.

Laeva viimased päevad on müstilised tänini. 28. augustil oli "John Barry" 127 miili kaugusel Omaani rannikust ja sõitis siksakiliselt kursiga täiskiirusel (12 sõlme), kõik

tuled kustutatud ja vaikiva raadioga, püüdes igati vältida avastamist. Tegelikult, nagu on väitnud kapten Joseph Ellerswald, jälitas laeva vaikselt Saksa allveelaev. Kell 10 õhtul lasi allveelaev, mida kamasand kapten Jan Jebesen, välja esimese torpeedo, mis tabas "John Barry" tüürpoordi kolmanda luugi taha. Kuna laev hakkas täituma veega, andis kapten Ellerswald käsu seisata masinad ja laeva pärast SOS-i saatmist maha jätta.

Jebesen ootas 30 minutit, kuni 44 meeskonnaliiget ja 27 USA mereväelast ronisid nelja päästepaati ja neljale parvele, ja lasi välja ka teise torpeedo, mis murdis laeva pooleks just silla ja teise trümmi vahelt. Laev vajus ruttu oma märga hauda rohkem kui 8500 jalga allpool merepinda. Meeskonnaliikmetest 2 uppusid, kuid ellujäänud korjati üles ühe Hollandi tankeri ja USA laeva poolt. Leitnant Horst Klatt, ainuke ellujäänud ohvitser U859-lt, mille uputas HMS "Trenchant" Malaisia väinas 1944. a. septembris, on praegu 73 aastane ja elab Düsseldorfis. Ta on meenutanud: "Alates meie lahkumisest Kielist 1944. a. märtsis olime veetnud 90 päeva kõige ebainimlikumates tingimustes. Laev oli üle koormatud Jaapanile määratud kaupadega, mille me pidime viima Malaiasiasse Penangi, nii et liikuda saime ainult neljakäpakil ja pidime sõõma pikali olles. 28. augusti hommikul veidi enne kella 8 märkasime "John Barryt". Alus oli ilmselt üks ja sõitis täielikus pimeduses siksakursil; oli selge, et täidab mingit spetsiaalset missiooni.

Kell 9.30 andis kapten Jebesen käsu sukelduda ja kell 10, kui laev oli umbes 900 jardi kaugusel, käskis ta tu-

listada välja 3 torpeedot. Üks tabas laeva tüürpoordi, teised kaks läksid mööda. 10.30 lasti välja uus torpeedo, mis tabas laeva keskele. Ma liitusin kapten Jebesiniga tornis, et olla tunnistajaks uppumisele. Tol hetkel me veel ei teadnud midagi ei laeva väärtuslikust lastist ega sellest, et see oli mõeldud Stalinile. Alles rohkem kui 50 aasta pärast sain ma teada kangidest ja müntidest, mis olid uppunud koos laevaga."

Miks oli "John Barry" ülesanne nii salastatud? President Roosevelt soovis aidata N. Liitu sõjaliselt, kuid ta pidi seda abi varjama USA avalikkuse eest, kes tundis kasvatust hirmu kommunismi "punase hädahoju" ees.

J. Beasanti järgi pidasid Stalin ja Roosevelt läbirääkimisi 1943. a. Teherani konverentsi ajal. Roosevelt lootis, et selline abi aitab tal saavutada mõjuvõimu Stalini üle, ohjeldamaks tolle territoriaalseid ambitsioone. Painav saladuslikkus ümbritseb seda lugu veel tänapäevalgi. J. Beasanti ütleb: "See on valmistanud suuri pettumusi. USA Informatsioonivabaduse akti järgi on USA arhiivid avatud uuringuteks, kuid paljud materjalid "John Barry" kohta on neist kõrvaldatud. Washington on keeldunud laadungi olemasolu kinnitamisest või siis ümber lükkamisest. Kindlasti peaks riik, kes oskab öelda oma sõdurite täpseid positsioone Chalmette'i lahingus 1815. a., teadma, kas nende oma laeva pardale lastiti Teise Maailmasõja ajal 17 miljonit naela eest hõbedat või ei, ja kui see oli nii, siis kellele see hõbe oli määratud. Raamatu kirjutamisel kohtas autor John Beasanti takistusi USA ametkondade ja Riigidepartemangu poolt. "John Barry" ülestõstmise projekt sündis siis, kui Kalifornia

restoraniomanik Jay Fiondella kuulis sellest laevast USA sõjalaevastiku lootsilt kapten Brian Shoemakerilt, kes on ka tunnustatud lennukite merest ülestõstja. Nad otsisid USA valitsuselt, kes oli veendunud, et katsed laeva üles tõsta on lootusetud, õigused laevale. Et nad siiski ei suutnud kokku saada piisavalt raha, müüsid nad need õigused omakorda edasi "The Ocean Group Consortiumile", mida juhivad Jeemäni kuningliku perekonna liige, šeik Ahmed Farid al Aulaaqi. Too värbas endise Kuningliku Laevastiku eksperdi Bob Hudsoni, kes töötas välja spetsiaalse kraana, mis kinnitati uurimislaevale "Flex LD". Temaga liitus endine SAS-i major Dick Simmons ja päästeoperatsioonide ekspert Keith Jessop Leedsist. Teada oli "John Barry" asukoht U859 rünnaku ajal ja sonarskannerit kasutades leiti vrakk. Siis saadeti alla 50-tonnise kaugjuhitav hüdrauliline greifer koos videokaameraga. Kui lõpuks olid otsimislaeva tekile tõstetud hõbedamündid, arvati, et nüüd on õnn nende pool. Kuid paraku ei olnud see Stalinile mõeldud hõbe, vaid kõigest Saudi-Araabia mündid. Üles tõsteti umbes pooled neist kolmest miljonist mündist (koguväärtusega umbes 2 miljonit naela; täpsem summa pidi selguma aasta tagasi novembris peetud oksjonil). Tegelik eesmärk – hõbedakangid väärtusega vähemalt 200 miljonit naela – oli käest lipsanud, otsingud peavad jätkuma. Arvatakse, et otsiti vahest trümmist. Šeik Ahmed on plaaninud otsinguid jätkata, kuid seda saab teha vaid mussoonide perioodil. Ta on veendunud, et järgmine kord ollakse edukad.

Kes rohkem teada tahab, võib lugeda J. Beasanti raamatut "Stalin's silver".

Lauri Naber



Suvi 1996

**Pühapäevaks puupingile**

Juulipühapäeva varahommikul on Stockholm vaikne ja inimtühi. Ent ei maga siiski päriselt: sadu inimesi on kogunenud kesklinnakaiadele, kust väljuvad saarestikulaevad. Nii paljud inimesed on loobunud magusast pühapäevahommikusest unest, et pakkida võileivad seljakotti ja sõita oma või sõprade saare-suvilasse. Sadakond neist on otsustanud veeta paar tundi ühel kaugemal saarel ja ülejäänud päeva aurulaeval.

"Blidösund" saabub laevavile ja muusikaga. Kolm ehtsa vana merekaru välimusega muusikut panevad pillid ürgama igas peatuses, kus masinamüra veidiks vaibub. Sõitjad aga jätaavad pehmete toolidega moodsamad laevad sinnapaika ning valivad saarellu nautimiseks aurulaeva kõvad puupingid.

Puhkusepühapäeval on Göran Sjödin vahetanud "Sea Wind II" kaptenivormi kolme paelaga kiprivormi vastu ja sõidab sessamas saarestikus, kus ta teeb oma igapäevast tööd. Pealegi laeval, kus tüürimees kontrollib hoopis pileteid ning aitab sõitjaid peale tulla ja maha minna. Uhes käes masinakang, teises rooliratas, tuleb kipril päeva jooksul ette mitukümme sildumisoperatsiooni, sest vahepeatusi peale- ja

**Elav aurulaev**

mahaminejaile tehakse peaaegu igal pool, kus on vähegi kõbusam paadisild. Mõnes sellises kohas on ka semafor, millega ootaja saab märku anda, et möödub laev ta peale võtaks.

Igas sadamas on pealetulijaid ja mahaminejaid, aga ka lihtsalt laevavastalisi. Sildumistehnoloogia on kiire ja paindlik: laev sõidab poolviltu kai äärde, avatakse värav ja visatakse kalle laud langangiks, tüürimees ulatab lahkujale käe ja aidaa!

**Laptop aurumasinal**

"Blidösundi" suurte kettidega originaalroolimasin on pärit 1909. aastast, aga aja jooksul tumenenud puust rooliratta kõrval on moodsa aja märk: laptop arvuti, mille ekraanil kõigilt saarestikulaevadelt tuttav navigeerimisprogramm. Kaardikambri seinal on vana raadioaparadi kõrval endastmõistetavalt mobiiltelefon.

Kõigist Stockholmis saarestikus sõitvaist aurulaevadest on see ainus sõekateldega, teistel on katlad ümber ehitatud. Masinatelegraafil sildiga "Liverpool" on käigud rootsi-inglise segakeeles.

Pärastlõunal saavad saarelt tulnud sõitjad einetada peenes laevarestoranis, aga paljud eelistavad sellegipoolest oma võileivakotti ja koh-

vitermost. Nõudlikumad olid saarele primuse kaasa võtnud ja pidasid päikesest soojaks kootud kaljul piknikku.

**Kippar Sjödin**

Peatuste vahel haarab kippar mikrofoni ja jutustab sõitjatele paigust, millest parasjagu möödutakse. Ning jääb mulje, et mitte sellepärast, et peab, vaid et teisedki teada saaksid, mida huvitavat sealkandis on. Sedavõrd paatoseta ja siiras, samuti faktiderohke tundub mikrofonijutt.

Reisi sihtpunktis Svartlög, kus sõitjad saarele paarik tunniks suvitama saadetakse, peab laevapere lõunapausi, ilusa ilma puhul tekki. Küsimise peale, miks peaks kapten vabal pühapäeval sessamas saarestikus sõitma, vaatab ta küsijale imes-tunult otsa. Nimetab vaid, et on sellel laeval alustanud juba 1969. aastal jungana ja läbinud kõik ametiredeli pulgad. Olnud üksvahe ka laevarestorani direktor. Kui õppis tüürimeheks, oli tüürimees ja nüüd juba aastaid kapten. Ning räägib hoopis laevast või laevapereest.

12-14-liikmeline laevapere on üsna ebatavaline. Aurulaeval saab töötada vaid suvel, muu ameti vahepeal. Nii tulebki välja, et vanemmehaanik on pensionär, aga



"Blidösund" tuleb silla äärde, ülal kapten ja vööriekil muusikud.



Aurulaevnikud peavad lõunat.

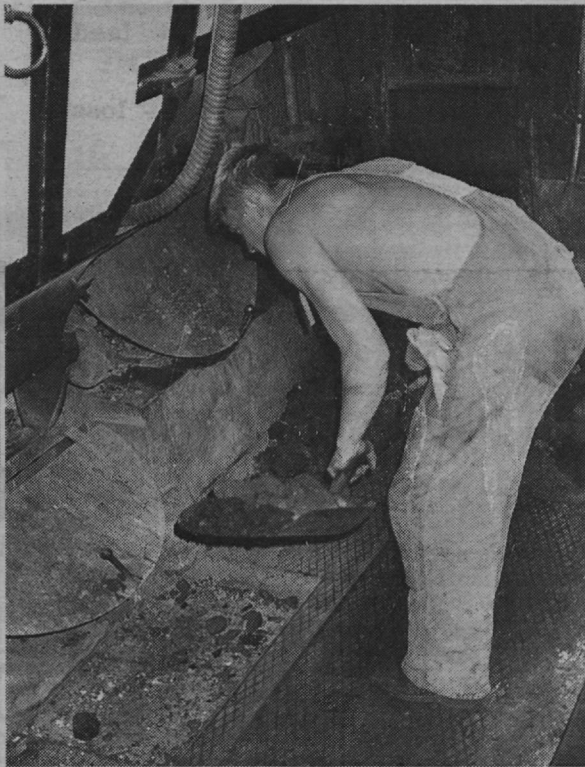
kütja, kes kühveldab soojal suvepäeval, ülakeha paljas, vilunud liigutustega kuuma koldesse kivisütt, on tegelikult tuntud näitleja. Ja pensioniealised pillimehed on palgata vabatahtlikud. Seepale ei oskagi imestada, et puhvetipidaja tuleb vabal hetkel valksesse kaardikambrisse, noodid käes - ta laulab Göteborgi ooperis. Laulusõnad vaja pähe õppida.

Päeva lõpuks ei hämmasta seegi, et pillimehed, kui nad lõpuks maha lähevad, veel hulk aega kai peal laulavad ja mängivad. Ning et rahvas kõikjal lehvitat.

Laevapere on laeva eelmiselt omanikult välja ostnud ja peab ülal selleks otstarbeks loodud ühingu abiga, vaid kippar pole ise omanik.

Madli Vitismann

Laevalt lahkuval isal on süles noorem poeg, seljakoti küljes rippumas laste päästevestid.



Sildumiseks pidi roolikambri välja tulema. Kipper Sjödinil on ühes käes rooliratas, teises masinatelegraaf.

Soe töö soojal juulipäeval - "Blidösundil" oli pesueht kütja.

R. E. Tallinna Sadam  
C/O 32 380  
Noose P  
SVT Muuga osakond.  
KVIITUNGI NR. 4002M  
24. oktoober 1996.  
Vastu võetud  
Yaru.  
Tasuks  
Summa

**"Meremehe" mõistatus**

1. Kas fotol on hobusepass?
2. Või on see kvititung jalgratta laenutamise kohta Veose tänava lasipuu äärest?
3. Kumb äriidee võimaldaks mugavamini läbida vahemaad (piirivalve) tõkkepuust sadamakaini?

1	M	2	E	3	S	4	S	5	I	6	N	7	A	8	E	9	L	10	M	11	O
12	I	S	T	A	N	B	U	L	A	13	L	A	U	H							
14	I	T	A	A	L	15	I	A	16	U	K	S	E								
17	N	O	A	R	A	18	R	A	19	G	A	L	E	E	R						
22	I	N	23	P	E	N	I	N	U	K	I	D									
24	S	I	E	25	S	D	M	26	I	G	R	E	K								
28	A	A	L	T	O	29	U	D	30	U	A	B	A								
33	D	O	K	34	I	D	35	I	36	V	A	N	R	R							
39	A	R	U	K	E	40	S	I	41	S	T	O	P								
42	M	L	L	43	A	N	T	44	N	A	S	V	A								
48	L	O	O	T	S	49	N	A	50	A	I	I	L								
51	M	V	N	52	T	E	E	53	A	L	D	I	S								

**Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõnade vastused**

PAREMALE: 1. Messina. 8. Elmo. 12. Istanbul. 13. Auh. 14. Itaalia. 16. Ukse... 17. Noa. 18. "Ra". 19. Galeer. 22. In. 23. Peninukid. 24. Sie. 25. Sdm. 26. Igrek. 28. Aalto. 30. Udu. 32. Aba... 33. Dokid. 36. Ivan. 38. Rr. 39. Aru, K. 40. Esi. 41. Stop. 42. Ml. 43. Lant. 45. Nasva. 48. Loots. 49. ...naa. 50. Iil. 51. Min. 52. Tee. 53. Aldis.

ALLA: 1. Miinisadam. 2. "Estonia". 3. Staapel. 4. Saarestik. 5. "Inland". 6. NBI 7. Aua. 8. Elulugu. 9. Lakekrantsid. 10. Mus. 11. Oherdkarp. 15. Igmuistne. 20. Ani. 21. Ei. 27. Ebro. 29. Odense. 31. Dvinaa. 34. Orlov. 35. Kulon. 37. A. Saal. 44. Att. 46. Viil. 47. Als. 48. Lm.

**TEEDE- JA SIDEMINISTEERIUM**

Viru 9 EE0100 Tallinn  
Ministri sekretär.....  
Kantsleri sekretär.....  
Faks.....  
Pressiesindaja.....

- Välissuhete O
- Arengupoliitika
- Maanteeliiklus  
Juhataja.....  
Rahvusvahelised suhted  
Liiklusohutus.....  
Autoveolitentsid.....  
Sõitjateveo korraldus...  
Sõitjateveo liiniload...  
Riikidevahelised lepingud.....
- Raudteeosako  
Rahvusvahelised suhted  
Reisijate- ja kaubaveod.....
- Sideosakond
- Juriidiline Osa

Kui Sird ei ole siin... siis sird ei olegi! (telefonikataloogi reklaamlause) "Ekspress Hotline" Tallinn ja Harjumaa korterite ja riigiasutuste telefonid 1996/97 annab meile teada ka Teede- ja Sideministeeriumi telefoninumbri. Merendusosakonna oma võib sealt otsima jääda. Teadmiseks: see osakond on siiski olemas, osakonnajuhataja telefon on 6 397 638.

## Tähelepanuks EMSA praegustele ja tulevastele liikmetele!

20. novembril ja 4. detsembril algusega kell 19 toimub Ruunavere hotellis (Tallinnast ca 50 km mööda Pärnu maanteed) Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu puhkeõhtu.

### Kavas

EMSA esimehe J. LEMBERI (aseesimehe T.-C. TUULIKU) sõnavõtt; õhtu jätkub ühiselt šampanja, külma laua, baari ja tantuga;

võimalus käia saunas, grillida šašlõkki ja juua õlut.

EMSA liikmetele (liikmekaardi alusel) on õhtu tasuta. Teistele laevapere liikmetele sissepääs 100 krooni.

Buss väljub reisisadama A-terminaali eest kell 18 mõlemal õhtul, Ruunaverest kell 23 ja järgmisel hommikul kell 10.

Õõbida on võimalik samas (kohti on piiratud arv) ja Kernu motellis.

Kaasa võtta hea tuju, EMSA liikmekaart ja raha, millel soov kasutada "eriti" soodsate hindadega baari ja/või õõbida.

Täiendavat infot saab EMSA kontorist tel. 44 30 09 või GSM-ilt 25 012 507.

Lugupidamisega Evelin Tomson, EMSA sekretär

## "Eesti Veeteede Ameti Teataja"

Tänavune 5. number sisaldab veeteede ameti käskkirju klassifitseerimata laevade tehnilise järelevaatuse korra ja ohutusmeetmete täiendamise kohta reisi- ja parvlaevadel. Ulejäanud neli käskkirja on kutse ajutise äravõtmise kohta: on rohkem reistajaid peale võetud kui lubatud, liikluseraldusskeemilt välja keeluplir-konda sõidetud, joobnuit kividele mindud ja teise laevaga kokku põrgatud.

Ringkirju on siseveelaevade ohutu mehhatuse, nell nõutud laevadokumentide nimekirja, ohtliku kauba manifesti ning töö- keele kehtestamise ja päästetee- nistusega koostöö tegemise kohta. Viimases on lause: "Plaanis peab olema kajastatud perioodilise ühisõppuste läbiviimine sõltuvalt nende tulemuslikkusest." Mida paremini õnnestub, seda vähem õppusi!

Veel on soovitusi kiirlaevade eksploatatsiooniks, IMO teateid ja riikide nimekirja, kus esineb malaariat ning millega selle vastu võidelda.

## «Meremehe» tellimine

# Ära lükka

tellimist edasi, levifirmad võtavad üksiknumbreid üha vähem müüki!

75 krooni eest aastas 20 ajalehenumbrit.

Võimalikud eriväljaanded ajalehe vahel tasuta.

Tellimisindeks 69859

## 4. novembril seisid RE Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas  
Kaubalaevu ei ole

Muuga sadamas  
"Rainstern" (Saksa) — laadib naftaprodukte  
"Lize Lehmann" (Saksa) — laadib puitu  
"Volga-Don 50105" (Vene) — lossib tselluloosi

"Donata" (Eesti) — lossib, laadib tehnikat

Kopli sadamas  
"Falko" (Rumeenia) — laadib naftat  
"Ohta" (Vene) — laadib naftat

Paldiski sadamas  
"Amur 2512" (Vene) — laadib puitu  
"Sala" (Vene) — laadib vanametalli

## Kes meil käivad



*Uus restoran vanal aurulaeval!!!*

Lootsi 17, Admiraliteedi bassein

AVATUD 12-24

Salongid 56 kohta • Õllekubrik 20 kohta

Tel 6411155

GSM 8 25 060066



# TALLINK

EstLine



# W-TERMINAAL

inreko  
INREKO LAEVA AS



ESTMA

## Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 4. novembril.

"ELMAR KIVISTIK" — teel Rio Grandest Singapuri  
"ALEKSANDER ABERG" — Tarragonas  
"PAUL KERES" — Dammamis  
"KRISTJAN PALUSALU" — teel São Francisco do Sulist Ärhusi  
"GUSTAV SULE" — Paranaguas  
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Antwerpenist Santosesse  
"HAAPSALU" — teel Antwerpenist Peterburi  
"VILJANDI" — teel New Orleansist Camdenisse  
"RAKVERE" — Helsinkis  
"NARVA" — teel Camdenist Gdyniasse  
"VALGA" — teel Houstonis  
"SAKALA" — teel Abu Dhabist Tuticorini  
"SOMPA" — Santoscs

"KEHRA" — Dublinis  
"KUIVASTU" — teel Amsterdamist Euroopasse  
"KUUSALU" — teel Banjulist Temasse  
"RAKKE" — teel Mariupolist Amsterdami  
"VALKLA" — Dunkerque'is  
"PIHTLA" — Canpos  
"NAISSAAR" — Tarantos  
"VAINDLO" — teel Tarantost Bizertasse  
"KASSARI" — teel Rostockist Alžiiri  
"MUHU" — teel Alžiirist Calais'sse  
"ABRUKA" — teel Antwerpenist Avilesi  
"VILSANDI" — teel Casablancast Oddasse  
"MUUGA" — teel Tallinnast Felixstowe'sse  
"VIRTUSU" — teel Antwerpenist Stockholmist  
"KALANA" — teel Hamburgist Vanasadamasse

"KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Bremerhavenisse  
"KAPTEN VOOLENS" — Drammenis  
"MEHAANIK KRULL" — teel Stockholmist Antwerpenisse  
"KESSULAI" — Muuga sadamas  
"VIIRELAI" — Gdanskis  
"SUURLAI" — teel Helsinkist Københavni  
"PAKRI" — teel Peterburist Greckseasse  
"KABALA" — Damiettas  
"MOHNI" — Spezias  
"RAPLA" — Szczecinis  
"SOODLA" — teel Tallinnast Tekirdagi  
"KLOOGA" — Teel Klaipedast Ferroli  
"TRANSESTONIA" — teel Helsinkist Ärhusi  
"DONATA" — Muuga sadamas

Väljaandja  
Eesti  
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub novembris

Toimetuse postiaadress: EE0001 Tallinn, Pikk 70, "Meremees" tel./faks 6 461 318  
Toimetuse asukoht: Pärnu mnt.67a, trükikojakorpus  
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

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

«Printall»  
Tellimuse nr. 4904.

Toimetaja  
MADLI VITISMANN

«Meremehe» üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas