

Ilmub alates  
1989. aastast  
X aastakäik

# MEREMEES

## WEBEWE

Nr. 19-20 (196-197)

Teisipäev, 3. november 1998

Hind 5 krooni

### TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Mugavuslipuohet lk. 2
- ☛ Liinilaevast «Narva» lk. 3, 5
- ☛ T. S. Peterseni intervjuu lk. 4
- ☛ Uutest laevadest lk. 6
- ☛ Laevafirmad tuules lk. 8
- ☛ «Amber Sea'98» lk. 10
- ☛ Nemad teevad uudiseid II lk. 12
- ☛ Meremehe söögrahast lk. 13
- ☛ Eestlaste purjelaevastik Rootsisis lk. 14



24. oktoobril tähistas kümnendat aastapäeva Eesti Kaptenite Klubi. Tavapärase sügisballi avas klubi president Erich Moik. Lähemalt lk. 11

## Balti merenduskoostöö

20. ja 21. oktoobril toimus Balti riikide mereadministratsioonide ja transpordiministeeriumide esindajate ühisistung. Eelmine kord koguneti jaanuaris Klaipedas, Tallinna istung oli kogemuste vahetamisel juba neljas.

Eesti Veeteede Ameti välissuhete osakonna juhataja **Heino Jaakula** selgituse kohaselt puudutas vastuvõetud ühisdokument kuut valdkonda.

\* Märgitähtsena, et Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO ja teiste rahvusvaheliste konventsioonide juurutamisel on tehtud mõningaid edusamme, samuti on edusamme Eesti, Läti ja Leedu merendusseadusandluses.

\* Märgitähtsena, et vastastikused riikliku sadamakontrolli inspekteerimised on kasulikud. Laevade tehnilist seisukorda tuleb parandada ning astuda samme, et ühineda Pariisi Memorandumiga.

**Selgituseks:** Heino Jaakula sõnul ei saa Eesti Pariisi Memorandumiga ühineda, sest on mustas nimekirjas. Läti aga pääses mustast nimekirjast, sest Läti lipu alla pole enam kuigi palju laevu jäänud.

\* Märgitähtsena vajadus osutada tähelepanu meremeeste diplomeerimise konventsiooni nõuete rakendamisele.

Ettevalmistamisel oleva Balti riikide meretranspordialase kokkuleppe kohaselt hakatakse tunnustama üksteise diplomeid.

\* Märgitähtsena, et edusamme on tehtud "Ohutu korraldamise koodeksi" juurutamisel.

\* Jätkatakse hüdrograafia-, kartograafia- ja navigatsiooniteabe vahetamist.

\* Koostöös välisministeeriumidega jätkatakse Balti riikide meretranspordialase kokkuleppe ettevalmistamist.

Tänavusel ühisistungil töötati vastastikusel kokkuleppel vene keeles. Järgmine ühisistung toimub tuleval suvel Riias.

Madli Vitismann

## Kaardid on olemas

9. juuni "Meremees" ilmunud artikli "Ära mine Väinamerrel" ajendas merekaartide nr. 509 ja 513 müüglit puudumine.

Eesti Veeteede Ameti hüdrograafiaosakonna juhataja **Kaido Karu** sõnul on septembri algusest saadik olemas uued kaardid nr. 507, 513 ja 515. Ent suvi polevatki moodunud kaartideta, sest lünga täitis AS Gotta vene- ja ingliskeelsete merekaartidega.

Kaido Karu sõnul ei saavat öelda, et veeteede amet on enne uue kaevu kaevamist vana täis ajanud, sest AS Regio, kus eelmine kaardiväljaanne valmistati, töötas veeteede ametiga sõlmitud lepingu alusel. Andmebaas kuulus ka siis veeteede ametile ning "Regio" on seda vaid lepingu alusel kasutanud.

"Teeme väga pingelist tööd, et kaardid kogu aeg olemas oleksid. Valmistame juba ka uusi, 50 000-lisi kaarte, mitte ainult sajatuhandelisi," lubas Kaido Karu.

Madli Vitismann

## Toolivahetus

16. oktoobril lahkus ametist teede- ja sideministeeriumi asekancler **Viktor Palmet** ja asus tööle AS-i Eesti Merelaevandus arendusdirektorina.

2. novembril asus teede- ja sideministeeriumi asekanclerina ametisse AS-ist Eesti Merelaevandus lahkunud **Heiki Lindpere**.

## Merendusorganisatsioonide ümarlaud

8. oktoobril kogunesid Eesti Laevaomanike Liidu eestvõttel Eesti Merehariduskeskuse aulasse merenduslaste liitude, assotsiatsioonide, klubide ja ametiühingute juhid, et arutada ühiseid muresid.

Ruudukujulise ümarlaua külgedel olid kohad 14 organisatsioonile, kutsutuist puudus Eesti Mereekspeiditorite Liidu esindus. Ka Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu juhid ei saanud kohale tulla, kuid vilistasid end esindama Veetransporditöötajate Föderatsiooni. Arutamiseks olid välja pakutud ühismemorandumid ja merendusfondi kavandid.

Nõupidamise juhatas sisse Eesti Laevaomanike Liidu president **REIN MERISALU**. Ta põhjendas merendusorganisatsioonide kokkukutsumist konkurentsitu võitlusega Läänemere laevafirmade ellujäämise pärast ning kutsus üles järele mõtlema, mida toob kaasa Euroopa Liitu astumine. "Praegu avaldatakse Eestile suurt survet, sest Eesti on IMO mustas nimekirjas. Aga iga nõude täitmine maksab midagi. Eestis puudub mehhanism, mis aitaks laevaomanikel seda koormust vähendada, nt. odavaid laenuid.

Norras antakse enne 1986. aastat ehitatud laevade omanikele krediiti, et laevad tähtjaks korda seada. Meil on aga mõnel liidu liikmel pankrot päris lähedal. Läti on sääran poliitika, mis peaks laevad Läti lipu alla tagasi tooma. Läti meremees on maksuvaba - kui lätlane saab Libeeria lipu all 1000\$ kätte, siis saab ta selle kätte ka Läti lipu all. Laevaomanik tasub ta eest 4% sotsiaalmaksu.

ITF avaldab tugevat survet Eesti mugavuslipumaaks kuu-

lutamiseks. Oleme teinud mitmesuguseid ettepanekuid, aga ITF-i tegevus on nagu Goebbelsi propaganda - mida suurem vale, seda usutavam."

Rein Merisalu tõi näite, mida Euroopa Liitu astumine võib tuua Eesti kalandusele. "Kui 2000. aastaks peavad kõigil kalalaevadel olema satelliitseadmed, mis näitavad püütud kala kogust laeval, siis Eesti kalalaevad enam sadamast välja ei pääse. Kui selle nõude täitmiseks nõutaks näiteks 5-aastast üleminekuaega ja palutaks laevade ümberseadmistamiseks raha-abi, siis poleks pärast vaja häbeneda - näe, kirjutasite alla ega öelnud midagi. Aga see nõuab kauplemist ja oma huvide eest seismist. Ning nende inimeste väga suurt kompetentsust, kes Euroopa Liiduga läbirääkimisi peavad, ning väga head seotust praktikaga."

Balti Laevaomanike Assot-

siatsiooni tegevjuht **MIKHAIL MENSOV** tutvustas organisatsiooni, mida esindab: sellesse kuulub 11 Vene, Valgevene, Leedu, Läti ja Eesti firmat, ka näiteks Viiburi sadama administratsioon ja Makarovi-akadeemia. Eesmärk on laevaomanike tegevuse koordineerimine, liikmete informeerimine ja lojalne suhtumine üksteisesse. Organisatsioon on BIMCO liige. 4 Vene ja 1 Läti jõelaevanduse kuulumine liikmeskonda annab täiendavaid kaubaveovõimalusi.

Ametist lahkumise eelse kõne pidas teede- ja sideministeeriumi asekancler (täna Eestis Eesti Merelaevanduse arendusdirektor) **Viktor Palmet**. Ta tõestas, et väide merenduspoliitika puudumise kohta Eestis pole tõene. Poliitikat ajab ministeerium ning liidud võivad seejuures üksnes aidata. Ning soodustustega tuleb olla ettevaatlik - need võivad põhjustada süüdistusi ausa konkurentsi reeglite rikkumises.

Väidet, et Eestil on merenduspoliitika, kinnitas Viktor Palmet järgmistel näidetega:

- \* maksupoliitika vabastab uued laevad käibemaksust;
- \* ei maksta tulumaksu toidurahalt, mis ei ületa kehtestatud piiri (ajalehe ilmumise ajaks ei pea see väide paika - Toim.);
- \* Eesti laevad ei maksa täitlootsitasu;
- \* eelarvepoliitikas süvendatakse Rohuküla-Heltemaa laevade laeva järgi;
- \* finantseeritakse praamisadamate ehitust;
- \* toetustest finantseeritakse väikesadamate ehitust riigelarve kaudu;
- \* on loodud soodusrežiimid

### Eesti merendusorganisatsioonid

- Balti Laevaomanike Assotsiatsioon
- Eesti Jahtklubide Liit
- Eesti Kalaliit
- Eesti Kalurite Liit
- Eesti Kaptenite Klubi
- Eesti Laevamehhanikute Liit
- Eesti Laevaomanike Liit
- Eesti Mereekspeiditorite Liit
- Eesti Merelootside Ühing
- Eesti Meremeeste Ametiühing
- Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing
- Eesti Meremeeste Liit
- Eesti Mereturismi Assotsiatsioon
- Eesti Sadamate Liit
- Eesti Väikesadamate Liit
- Veetransporditöötajate Föderatsioon
- Ühendus "Hoia Eesti merd!"

Järg lk. 2



# Esimene kord pärast Vene tsaari

Nii suuremahulisi süvendustöid kui tänava suvel Rohuküla - Heltermaa laevatee rekonstrueerimisel, tehti Eesti vetes viimati tsaariajal. Teede- ja sideministeeriumi korraldatud pressikonverentsil 27. oktoobril räägiti asjakäik algusest lõpuni lahti.

Veeteede ameti peadirektor **Kalle Pedak** meenutas, et eelmise aasta algul pöördusid Hiiumaa maavanem ja RAS Saarte Liinid teede- ja sideministri ning valitsuse poole taotlusega Rohuküla - Heltermaa laevatee süvendamiseks, sest reisijaid ja veoseid on üha rohkem ning see tingib vajaduse suuremate laevade järele. Taotlust peeti põhjendatuks. Ekspert hinnangu tulemusena kinnitati selleks tööks tänavuse eelarvesse 16 miljonit krooni. See tähendas veeteede süvendamist 4,7 meetrini. Lõpptulemusena süvendati laevateed siiski 5,0 meetrini. Puudujääv 19 miljonit saadakse 1999. aasta eelarvest.

Töö korraldajaks ja tellijaks sai veeteede amet. Selgus, et täpne õiguslik režiim süvendus-

tööde tegemiseks Eesti riigis puudub. Rahvusvahelise tava järgi peetakse merel tehtavaid süvendustöid ehitustegevuseks veeteel, seda aga reguleerib vaid mereohutuse seadus. Leiti, et veeseaduse ühtki paragrahvi asi ei puutu, seega pole vaja ka vee erikasutusluba, "sest lisaks vee kasutamise puudumisele ei muutu süvendustöödega ka vee füüsikalised ega keemilised ning veekogu bioloogilised omadused", nagu on öeldud pressikonverentsil laialijagatud kirjalikus materjalis.

Vaja oli vaid väljakaevatud pinnase kaadamisluba, mille näeb ette "Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsioon", millega Eesti on ühinenud. Eesti Riiklikul Mereinspektsioonil paluti näidata sobiv kaadamispaik ja hinnata kalamaajandusele tekitatavad võimalikud kahjud. Ent seal soovitati vaid pöörduda Eesti Merestituudi poole, millega sõlmiti ka mahukas leping. Sobivaks kaadamispaigaks osutus Hullo lahe piirkond ning mereinspektsioon andis selleks kirjaliku nõusoleku. Seega oli

veeteede ametil "pädeva riigior-gani eelnev luba kaadamistööde läbiviimiseks olemas ja mingeid seadusi antud küsimuses ei eiratud, nagu seda on korduvalt väidetud ajakirjanduses." Töid peeti võimalikuks lubada alustada mitte enne 15. juunit.

Vahepeal ajakirjanduses esitatud keskkonnakaitsealaste süüdistuste tõttu telliti OÜ-lt Eesti Geoloogiakeskus süvendustöödele veel üks keskkonnaekspertiis, mis aga mingeid uusi märkusi või ettekirjutusi ei esitanud.

Süvendustööde rahvusvahelise konkursi väljakuulutamiseks vajaliku eelprojekti koostamise konkursi võitis firma "Hydro-BIG". Eelprojekt võimaldas määratleda süvendustööde orienteeruva mahu ja ka kaadatava materjali koostise. Süvendustöödele pretendeeris kolm firmat: AS GT Projekt, AS Moonsund Shipping ja Ekohidrotehnika Ltd.

Konkursi võitis viimatinimetatud firma, sest pakkus teistest enam kui kaks korda odavamalt tööd ning püsis ka tegelikult selle hinna piirides. Tege-

mist on Läti-USA ühisfirmaga, mis rendib endise "Baltmorputi" Vene lipu all sõitvaid laevu. Et tegemist on Läti ja Peterburi valdavalt venekeelsete laevapere-dega, tehti vajalikud dokumendid vene keeles, et kõik oleks üheselt mõistetav. Ekohidrotehnika Ltd. on töötanud Brasiilias, Soomes, Taanis ja mujalgi. Kodumaiseid firmasid poleks saanud juba sellepärast kasutada, et nende valduses olevad tehnilised vahendid ei vastanud vajadusele ning nad oleksid sobilikke pidanud rentima, mis omakorda oleks suurendanud tööde maksumust.

15. oktoobriks oli süvendamine lõpetatud, vaid viis rändrahnud jäi veel lõhata ning Heltermaa kanalil tööd lõpetada (sadamat süvendades teine firma ja kahe projekti kattuvus polnud täpne). Need tööd ei takista jäiktraalimist, mis peab andma garantii, et süvendatud laevatee sügavus on täies ulatuses 5,0 m.

Süvendustööd on maksnud 26,5 miljonit. Kogumaksumuse - 35 miljonit - sisse mahub rekonstrueeritud veeteede lõplik

käikuandmine, mis tähendab ka selle parameetritele vastava navigatsioonimärgistuse kavandamist ja paigaldamist.

Veeteede Ameti navigatsioonimärgistuse osakonna juhataja **Tarmo Sööt** kirjeldas lühidalt süvendustöö kõiki etappe.

Hiiumaavanem **Tiit Laja** selgitas, "miks riik matab 35 miljonit vee sisse". Reisirakord Rohuküla ja Heltermaa vahel on talvel olnud 40 tundi - jää takistab väikese süvisega laeva liikumist. On ka juhtunud, et saarel pole olnud mandriga kolm päeva ühendust, nii et juba on plaanitud väikeautodega nõrka jääd mööda üle Saaremaa mandrile kütuse järele minna. Ja üldse on süvendatud laevatee ka väikestele laevadele vajalik. Aastas veetakse üle nüüd juba umbes 100 000 sõidukit ja 300 000 reisijat.

Laevatee pidulikkude avamist planeeritakse 18. novembriks. Siis peaks ka "Ofelia" oma esimese reisi tegema.

Pressikonverentsil jagatud refereeris **Mari Vamba**

August 1998

Hall roostepilekiline "Narva" on Muugal nähtud värviliste laevade kõrval kurva välimusega, võib-olla tibutava vihma tõttu. Kuigi küljel on uhke väljamaine kiri M/S LINE.

Laevapere on noor ja peamiselt venekeelne. Vene ja Eesti passide hulgas leidub ka üks Aserbaidžaan pass. Neljast mittekodanikust on kolm sündinud Eestis, üks Ukrainas. Kuus eestlast on vanemad, kokk, kaks stjuuardit ja kaks tüürimehepraktikanti.

"Narva" kapten **ANDREI SNEŽKOV**: Meie laev on ehitatud 1979. aastal Leningradis poolsõjaväelises tehases. Ei teagi, kas see praegu enam töötab.

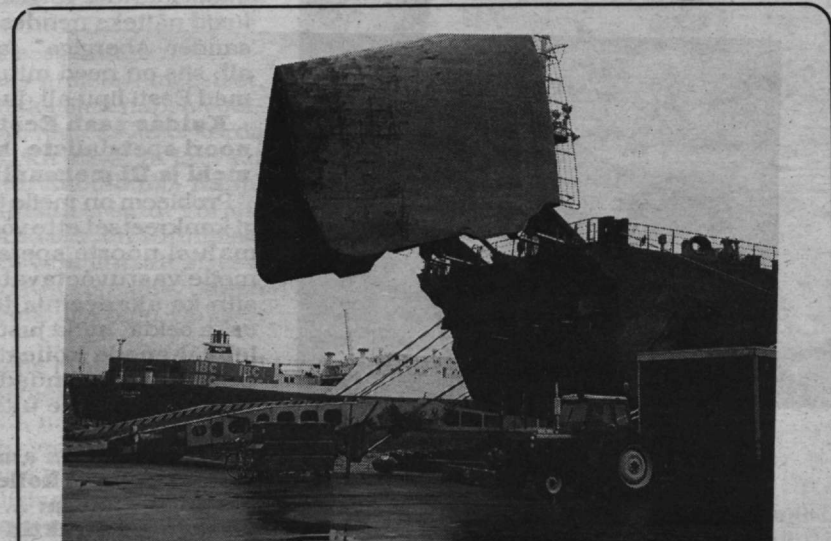
92. aastast on "Eesti Merelaevanduse" poliitika olnud niisugune, et kui on venelasest kapten, siis on ka meeskond enam-vähem venekeelne, mõned laevajuhtkonna liikmed välja arvatud, et peremeesfirmaga oleks tagatud normaalne suhtlemine - kirjavahetus jne. Niisugused meeskonnad töötavad peamiselt ookeaniliinidel, kodunt kaugemal, et nad ülearu silma ei torkaks ning riigior-ganeid ja kasvõi ajakirjandust asjata ei ärritaks. Aga vaja neid on, sest eestlastest meremehi lihtsalt ei jätku. Üks osa neist töötab hallide passidega, teisel osal on Vene või Ukraina kodakondsus. Siia liinile tulles on olukord muutunud. Meeskonnas on praegu juba ka hulk Eesti kodakondsusega meremehi. Olen ise seda meelt, et tüürimehed ja mehaanikud oleksid eestlased.

Ega see valdavalt venekeelse meeskonnaga sõitmine mullegi teatud mõttes hea ole. Tuupisin hoolega eesti keelt ja tegin eksami ära - ausal moel tegin. Nüüd aga ei ole kellegagi rääkida. Ainult kodus naisega.

Nüüdseks on laevanduse keelepoliitika natuke muutunud. Nüüd õpivad kõik eelkõige inglise keelt.

Meeskond koostatakse personaliosakonnas ja minu osa selle tegevuse juures on väike. Iga inspektor tegeleb seal oma kontingendiga: üks kaptenite ja tüürimeeste, teine mehaanikute ja motoristide, kolmas madruste ja teenindava personaliga. Väga oluline on, et inimene oleks vastavat tüüpi laeval enne töötanud. Varem olid igal laeval

## Meil on tegelikult hea laev



M/1 "Narva"

Pikkus	140,1 m	kiirus	14 sõlme
laenus	19,2 m	dedveit	4610 t
süvis	6,62 m	veeväljasurve	10 620 t
peamasin	6100 hj	kaubamahtuvus	3935 t
põtkur	2x500 hj		

kindlad meeskonnad. Inimesed puhkasid ja tulid samasse laeva tagasi. Kaptenil oli võimalus oma meeskonda säilitada. Aga nüüd ei jätku ausalt öelda töötajaid. Kõik ajavad mujal suurt raha taga. Ja ega nooredki, kui nad on saanud välislaevas paremat palka proovida, heal meelel enam "Eesti Merelaevandusse" tule.

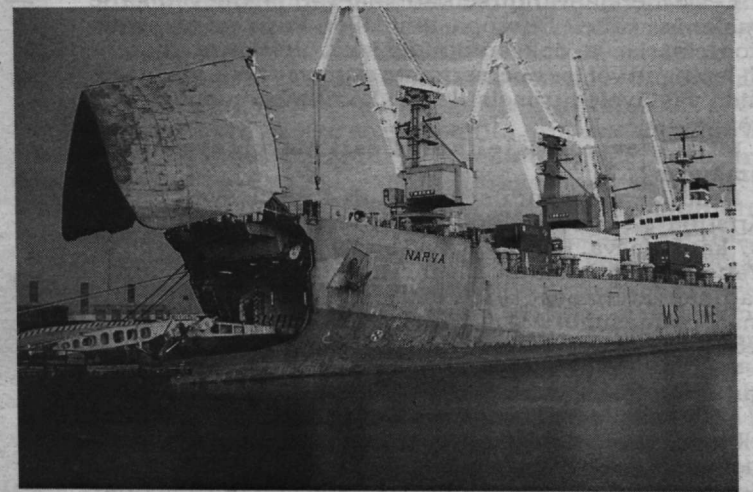
Mulle meeldib töötada noorte initsiativivate inimestega. Hea on töötada nendega, kes alles on oma ametikohale tõusnud. Neile on nende töö veel huvitav. Praktikandid, kes tulevad, on oma baastadmiste poolest praegu kahjuks väga nõrgad. Kas see on haridussüsteemi viga? Mis neil hea on, see on inglise keel, ja see on suur pluss. Ning miskipärast panen nende laiskust tähele. See tuleb küll liialt heast elust. Seda nn. töökasvatust on kadetina puudu jäänud. Vahel on ka mulje, et nad polekski nagu enne laeva näinud. Võib-olla ei olegi? Lähed ehk pool aastat ja harjuvad ära? Eks elu igal juhul õpetab. Ilmselt peaksid nad rohkem praktikat saama. Aga kõik jääb raha taha. Enamik merelaevanduse laevu ei käi Tallinnas, ja keegi ei maksa noorte sõiduku-

lusid kuhugi teise maailma otsa.

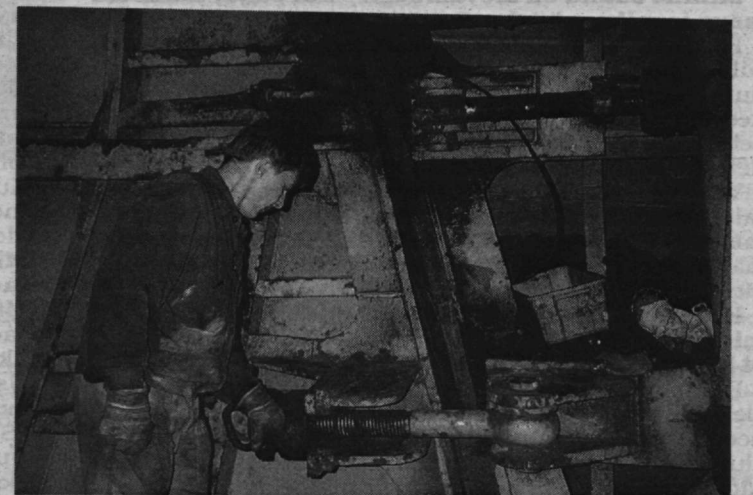
Pärast mereleminekut haigestub III tüürimees. Taani arst mässib mehe sidemeisse ja soovib kodumaal haiglasse minna. Esialgu lubab kapten tüürimehel Riias koduteele asuda, et aga vahetusmeest ei leidu, tuleb tal siiski laevaga koju sõita.

Praegu hakkame puudust tundma just noorematest spetsialistidest: III tüürimeestest ja III mehaanikutest. Neid aga ei jätku seetõttu, et neile ei jätku õpetajaid. Tegevmeremeestest, kes hästi tunnevad tänapäeva kaubalaeva, keegi kooli õpetama ei lähe, sest patriotismiga peret ei toida. Täienduskursustelgi õpetavad meid, just merelt tulnud, tänapäevase aparatuuriga töötavaid meremehi õppejõud, kes on juba kümme aastat pensionil olnud. Merel on aga muutused nii kiired, et mitu aastat kaldal töötanud tüürimehelgi on palju õppida, et nüüdsed kutseoskused omandada. Kuulsas *Makarovkas*, mis nüüd end koguni akadeemiaks nimetab, on sama häda - noori õppejõude ei juurde tule, vanad aga jäävad vanemaks.

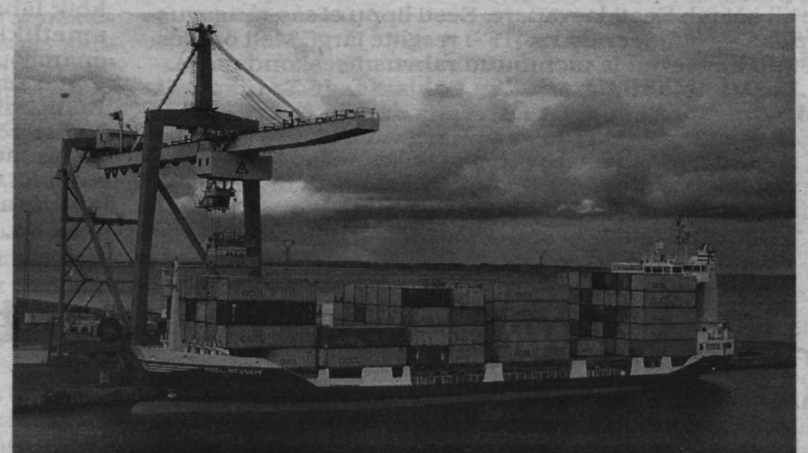
Järg lk. 5



"Narva" ramp on pikk ja pööratav - see sobib igasugusesse sadamasse.



IV mehaanik Andrei Boldarev sulgeb üksahaaval järjest nii hüd-raullised kui ka käsilukud.



Konkurent vastaskäli - sadama konteinerivirvade vahel hakkas üks virn liikuma, alles lähemalt paistis, et virna all oli ka laev.



## Algus lk. 3

Harjumatult palju räägitakse sel reisil rahast. Kogemate meremeeste kõrval, kellest võiks arvata, et nende palk on liiga kaua samal tasemel püsinud, räägivad rahast ka noored. Need, kel õppimine pooleli, kinnitavad kavatsust pärast kooli lõpetamist välismaal töötada, sest niisuguse palga eest ...

Palk koosneb neljast osast, ühe osa sellest moodustavad kohustuslikud ületunnid, 40 tundi kuus. Kui ma madrusele selleks ajaks tööd ei anna, siis palka vähe- maks ikkagi võtta ei saa. Aga laeval on ka muidugi alati vaja teha kauem, kui töötunde ette nähtud. Töötatakse lepingusüsteemis. Kuue kuu eest on ette nähtud vastav osa 28-päevasest palgalisest puhkusest. Pluss 7 päeva lisaks. Meditsiini komisjonis käiguks 2 päeva, kel vaja minna. Lisaks veel nende kuu kuu jooksul tööil oldud puhke- ja pidupäevad. Viimatinimetatuid tuleb umbes 50, kuigi need on palga sees ette makstud, nii et kokku võid 85 päeva ametlikult maal olla. See on tasuline puhkus; puhkepäevade ja pühade ajal töötamise eest on küll juba palga sees makstud. Kui nüüd meremehe tööleping jätkub, siis saadetakse ta seejärel laevale, või kui laeva ei ole, siis hakatakse miinimumpalka maksma. Tavaliselt nädala-paari pärast ikka tööd leidub.

Palk sõltub ka laeva tüübist, samuti liini töö intensiivsusest. Vanemtüürimees saab nii umbes 80% kapteni palgast, vanemmehaanik 90-95%, madrus aga 25-30%. Eks see on kogu maailmas umbes nii. Aga muidugi, kreeklane, kes mind oma laeva juhtima kutsus, maksnuks automaatselt kaks korda rohkem.

Läti kapten, kelle täpselt samasugune laev on Panama lipu all, saab seetõttu minust kolm korda rohkem. Kurb küll. Aga lätlase meeskond on lõbus ja aina naeratab, sest ka nemad saavad kolm korda rohkem palka kui meie mehed. Ühesõnaga, kui maal olemise aeg ka arvesse võtta ja kogu teenitud raha kõigi kuude peale ära jagada, ei saa meie meremees paljude elukutssetega vorreides sugugi suurt palka. Kukub välja nii, et töötasid ära, leping lõppes ja puhka, kuni raha jätkub - see on tehingulaadne töösuhe. Tõsi, nüüd, Euroopa-liinil, makstakse meile töö intensiivsuse eest lisatasu.

Muidugi on mul oma peas olemas nimekiri meestest, keda oma laeva ei tahaks - kes näiteks liialt napsu võtavad. Meretöö seda ei kannata. Võtab näiteks kaks korda selle kuue kuu jooksul end täis, kirjutan ta laevast maha, ja ta lastakse kindlasti lahti. Kaotab töö. Kahju ka. Nii et parem, kui ta mu laeva lihtsalt ei satu. Või siis tulgu ja õelgu, et tahab vaba päeva saada, on sünnipäev või hoopis kodus pahandused, või vaja lihtsalt stressi maandada - muidu enam ei jaksa. Kui võimalik, panen selleks ajaks teise mehe tööle, tema aga olgu vaikselt oma kajutis, teisi segamata.

Või siis kahtlustan, et mõne mehe läheduses võivad asjad kaduma minna. Seda juhtub meremeeste seas samuti nagu kogu ühiskonnas. Nüüd, mil merelaevandusest on paljud ära läinud, on, eriti venekeelsete seast, kohale jäänud kas head spetsialistid või halvad spetsialistid, aga ka alkohoolikud, kel välislaeva asja ei ole, samuti vanad mehed, kes ei julge enam midagi uut ette võtta. Või siis inimesed, keda miski takistab. Mul on näiteks naine kategooriliselt vastu, et ma kuhugi kaugemale välisliipu alla läheksin. Kutsutud on küll. Mulle endalegi meeldib siin lähiliinil rohkem. Ehkki, kaks nädalat rahulikult ookeani ületada on omamoodi meeldiv - väga palju tegemist ei ole, võid igasuguste direktiividega tutvuda, mis puhkuse ajal tulnud. Ei tea küll, kui kauaks "Narva" sellele liinile jääb - võib-olla on ajutine. Loodan siiski, et mitte.

"Narva" on veetud ka loomi ja pottidesse istutatud palme. Seal on reisinud tsirkuseelevant ja jõehobu, aga järgmisele reisile pidi tulema koer. Ei saagi aru, kas kapten vaatas sadamais kohatud konkurentide kadetuse või imetlusega.

Omaval ajal oli see laev enam-vähem tehnika viimane sõna, kuigi vigu leidub alati - siin pole konteinereid kõige parem kinnitada, sest need peaks asetama põiki laeva. Uued spetsiaalsed konteinerikraanid tõstavad need aga piki laeva nagu spetsialiseeritud konteinerilaevadele.

Nagu alati, ehitati seegi laev tegelikult mereväe abilavaks ja paljud asjad siin seletuvad just sellega. See on tegelikult dessantlaev - suur, 140 m pikk, lastile aga suhteliselt vähe ruumi. Mõeldud on just sõjaotstarbelise aparatuuri ja muu sellise paigutamise peale. Sel võib koguni merel rambi alla lasta ja ujuva tanki vette saata, et see omapäi kalda poole teele asuks. Peateki kohale allalastavale nn. sõiduauteotekile aga võinuks majutada tankistid. Ning tekk ja lift on tugevuse poolest arvestatud kandma 65 t, nagu kaalub tank.

Need laevad käisid vanasti ka sõjalistel õppustel. Ega see meile ei meeldinud - olime ju ikkagi kaubalaeva meremeesteks õppima läinud.

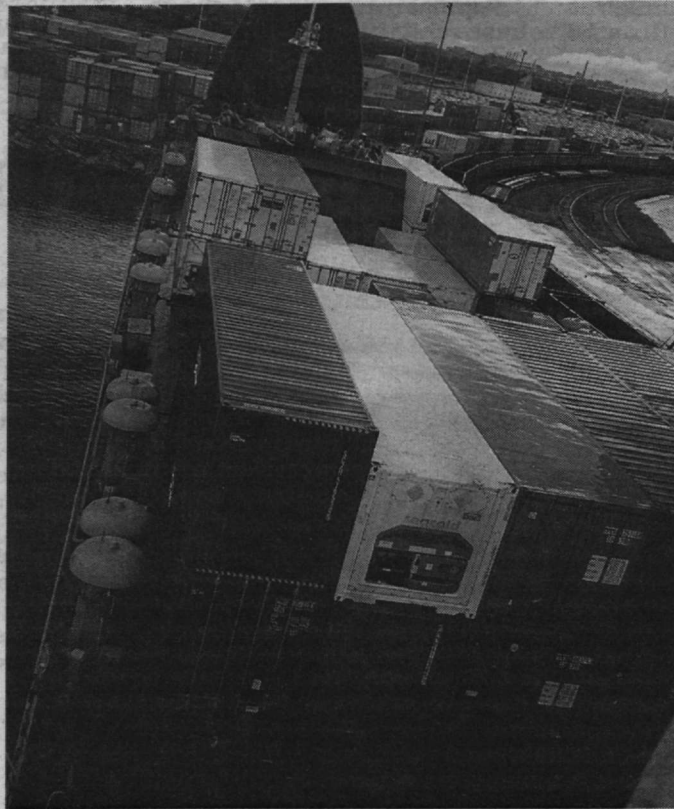
"Narva" on hiljaaegu kodumaile sattunud. Pärast nelja kuud Peterburi-USA liinil asuti nädalasele Tallinna-Århusi-Kopenhaageni-Riia liinile. Ookeanitugevust võib näha visiiri sulgemisel - see on terve teadus. Üksteise järel paiknevad kõikvõimalikud servad ja klapid hüdraulikajool üksteise vahele, lõpuks suleb IV mehaanik kaheksa käsivarrejämedust käsilukku ning rambi järel langeb kinni pörkevahesein. Selle ajaga on sadam kaugele jäänud.

Selle laevatuubi suur eelis on rambi pööratavus, teisi niisuguseid ei teagi. Eriti otstarbekas oli see Aafrikas. Meile ei ole pikka kaid vaja. Kui seisame võõriga - meil on ka võõriankur - aitab 18 meetrist. Ka on siin üks nõ.

# Meil on tegelikult hea laev



"Narva" kapten Andrei Snežkov hoiab konkurentidel silma peal.



Konteinereid on kombeks laadida piki laeva, aga "Narva" tekil on kinnituskohad põiki laeva.

ratsionaliseerimisettepanek teoks tehtud, mis võimaldab kõrgeid treilereid mahutada.

Liinil New York-Haiti-Miami töötades meeldis see eriti "Narva" prahtinud firma omanikule. Oli seal New Yorkis hr. Pantschenko, kes töötas seal varem Meremini-teeriumi esindajana. Nüüd paistab, et oma vanu side-meid ära kasutades spetsialiseerubki seda tüüpi laevadele. Ta kogub neid praegu Mustalt merelt, kus need varem töötasid, ja üks laev on veel Läti. Ameerikas saadeti meie laeva voorus ära kasutades kaupade väiksematesse sadamatesse, kus polnud püsivat ro-ro-kaid.

"Narva" on kaubalaeva kohta ootamatult ruumikas: reisirakajutid on avarad, mess saali mõõtu, lisaks muusikasalong, võimla, saun ja ülatekil basseini. Puudu jääb vahest disainist, aga ka töökindlusest. Kajutid on remonditud rublaaegsete materjalide ja tövõtetega, sõidu ajal aga puuduvad vahendid ja aeg kõike ümber teha, mistõttu kapten otsustab remondimehed tagasi kutsuda.

Hakkasin laevanduses tööle 84. aastal. Siis oli meeskonnas 37 inimest. Ja ilmatu hulk ühiskondlikke organisatsioone, iga päev mõni koosolek... No ja otsustati ühel koosolekul töötada ilma ühe madruse, ühe motoristi ja ühe tüürimeheta. Selle asja nimi oli Štšokino meetod. Selle arvel sai väikest lisatasu. Laevanduses vaadati, et meeskond saab tööga hakkama, ja veel hästi saab, ning tehti uued koosseisunormid - juba ilma nende töötajateta. Lisatasu polnud vaja enam maksta. Nii jäi meeskond aasta-aastalt aina väiksemaks.

Nüüd on meil koosseisus 19 inimest. Ülearused kajutid lagunesid, ei kasutatud enam ettenähtud otstarbel, vaid enamjaolt mingite lisaladudena. Kui saime teada,

et tuleme sellele liinile, tegime pea palja entusiasmiga nädala ajaga reisirakajutiteks.

Mingeid materjale muidugi saime. Kardinaid ei antud ega antud. Mu ämm siis tõi õmblusmasina ja tegi salongikardinaid valmis. Tõime kodus kasutamata seisnud kohviserviisi ... Meremehed on karastatud inimesed, nemad saavad hakkama, aga reisirakajail peab ikka natuke-negi kodune tunne olema.

Masinaruum on hügelsuur, täpsemini eriti kõrge, ulatudes kiilust korstnani läbi kogu laeva. Vahimehaanikail ja -motoristil annab teineteist taga otsida - alailma on kuskil midagi lahti keerata ja vahetada või parandada.

Laeva tehniline olukord ei ole kiita, masinaga on suuri probleeme. Et me praegu liigume, ei tähenda veel head tehnilist seisundit. Igal laeval on oma rahaline liimit, ja meie oma saab kiiresti otsa, sest kõik kulub remondi ja tagavaraosade peale ning olme jaoks ei jätku. Kui üks tõesti korralik remont teha, saab sellest väga hea laeva.

Euroopa kontrollorganid on nii tõhusalt laevade ohutuse kontrollimisega tegelenud, et reederid on enam-jaolt kõik oma laevad ses mõttes korda teinud. Nüüd pöörab Port State Control Euroopa sadamais juba tähelepanu meremeeste olmele. Näiteks nõuab konventsioon laevas tele- ja videoparatuuri olemasolu, vajadusel selle remonti ning kassetide vahetamist. Meil siin on ühe meeskonnaliikme televisor; videomagnetofon on ka ühe mehe isiklik omandus. Kui küsid, vastab superintendent, et liimit ei ole. Inimesed peaksid ikka ka merel töötades saama jääda normaalseks arenenud ühiskonnaliikmelks, aga selleks peab tänapäeval kogu aeg olema informatsioon kättesaadav. Ja muidugi on vaja pärast tööd ka hästi puhata.

Ei ütleks, et meie jaoks on peremeeste vahetus midagi eriti muutnud. Kaldastruktuurid ei tähenda meie jaoks just palju. Nemad teevad oma tööd, meie oma. Struktuurimuutused struktuurimuutusteks, aga üldiselt tegelevad seal ikka samad inimesed sama asjaga. Jah, ülearuseid töötajaid on minema küll saadetud.

Populaarse ISM koodeksi sisseviimine kulgeb järkjärgult. Paberitöoga harjumatult inimestelt ei ole mõistlik seda kõike korraga tahta. Kui midagi juhtub - hoidku taevast, et mitte - siis on tõesti paberite järgi kergem vastutajaid leida. Aga üldiselt mõtleme me viimasel ajal liiga palju sellele, et järsku midagi juhtub... Oluline on, et ei läheks nii: tegeldakse aina paberitega, see aga, mida tegelikult vaja teha, jääb tegemata või tehakse pealiskaudselt, sest lihtsalt aega ei jätku. Töögraafik on niisugusel liinil ju küllalt tihe - neli sadamat nädalas, ja näiteks tüürimeeste koormus küllalt suur.

Arvuteid on piisavalt. Laevas ei ole nii peent automaatiikat, et selle juhtimiseks arvuteid vaja läheks. Elektronkaarti veel ei ole, loodame tulevikus saada, nagu ka moodsama navigatsiooniparatuuri. Olemasolevast radarist meile piisab - nüüd, kui saime uue antenniposti. Siin lähedasel liinil on veel sellepärast hea töötada, et oled peakontorile lähedal, muudkui helistad: homme oleme jälle Tallinnas, kas see ja too, mida meile lubasite, on juba valmis pandud...

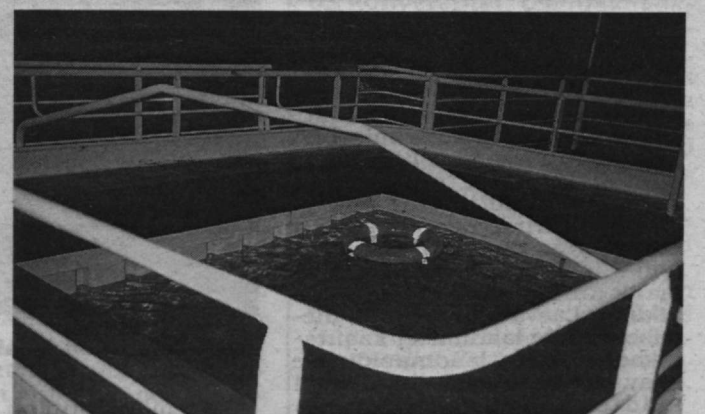
Mullu sai Eesti kaptenidiplomi 17 meest, kõige noorem 28- ja kõige vanem 58-aastane. Kapteniks saanu keskmine vanus oli 40,5 aastat.

Õppisin Makarovkas, 84. aastal, kui tulin "Eesti Merelaevandusse" tööle, alustasin neljanda tüürimehena "Aleksander Ossipovil" (praegu "Vaiga") tolaeage parima kapteni Vladimir Duvakini juures, ta on praegu puistlastilaeval. Kolmas olin väga vähe aega, teine ja vanemtüürimees aga kaua. Kaptenidiplom on juba 1992. aastast, Eesti kaptenidiplomi number on 70. Kapteniks sain kahe aasta eest. See võttis kaua aega, sest mul polnud kodakondsust. Aga lõpuks sain ka keelega hakkama. Mille siin nüüd rahumeeli unustan... Väikestele eesti sugulastele loen maal olles ette, nemad on rahul. Aga et julgeda rääkida, pean katsuma veel mingitele kursustele minna. Inglise keelega oli sama tõrge, et kas ütlen õigesti, kuni nn. kaptenikursused läbi tegin.

Kapten vaatab kella ja läheb vahti: ühel tüürimehel ei piisa kogemust, teine on haiglane... Kui ta haiglasse läheb, tuleb ilma hakkama saada.

Praegu sõidab "Narva" liinil Riia-Rønne-Köbenhavn-Århus-Köbenhavn-Rønne-Riia.

Mari Vamba  
Madli Vitismann



Ka kaubalaevareisija võib laupäevaõhtul võimlast saunalavale ja sealt basseini minna.

# Talve- ja suvelaev

Lootsid saavad kaks uut lootsikaatrit. 15. oktoobril keevitas Laevaliikluse Juhtimiskeskuse direktor **Ants Põlluaas** jääklasiga kodumaise lootsikaatri kullupanekul Balti Laevaremonditehases. Kaater valmib veebruaris.

16. oktoobril kirjutas Laevaliikluse Juhtimiskeskuse asedirektor **Lembit Mõtlük** meremuuseumis alla alumiiniumkeregale lootsikaatri hankimise eel-lepingule AS-iga Info-Auto.

Seni on lootsidel kasutada üks Rootsi päritolu, kingituseks saadud 1978. aastal ehitatud lootsikaater. Lembit Mõtlüki sõnul on Laevaliikluse Juhtimiskeskus Paljassaare sadamas töötava kaatriga väga rahul. Samasugune kaater on ka Riia lootsidel.

Uue kaatri riigihankekonkurssil hinnati parimaks seni peamiselt "Volvo" maaletoojana tuntud firma "Info-Auto" nõukogu esimehe **Viktor Siilatsi** sõnul ei ole see autofirma esimene mereline etteaste, sest merekaatrite, paadimootorite ja mereelektroonikaga on firma varemgi kaubelnud.

Kaatrit hakkavad ehitama "Info-Auto" tütarfirma AS Balti Merekaatrid ja Rootsi laevaehitaja Dockstavarvet AB. Alumiiniumist keredetailid ja "Volvo Penta" diiselmootor tuuakse Rootsist, Tallinnas kaater



Lepingu allakirjutamisel meremuuseumis (paremalt): Viktor Siilats, Lembit Mõtlük, Karl Anders Sundin ja Tõnu Kirs.

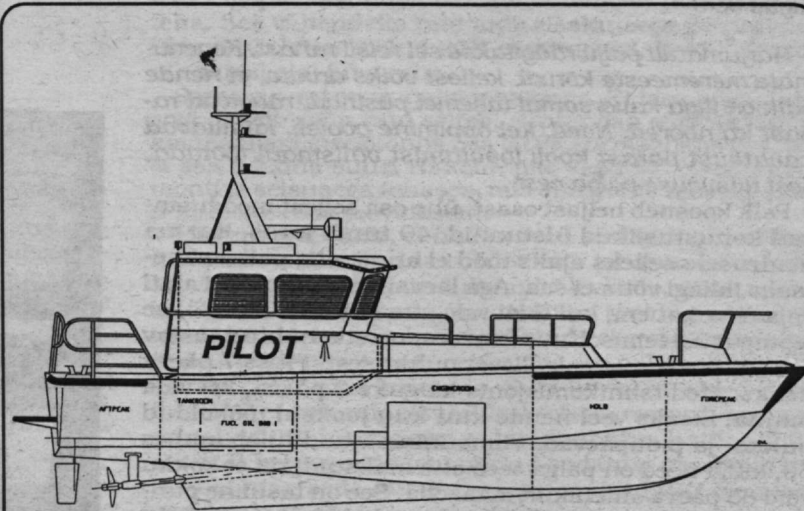
komplekteeritakse ja sisustatakse. Maksma läheb üle 5 miljoni krooni.

Rootsi Meresõiduameti projekteeritud kaater vastab Lloyd'si Registri lootsikaatri-nõuetele, sellel töötab kaks meremeest, peale võib võtta 4 reisi-jat, s.t. lootsi. Maksimumkiirus on üle 25 sõlme, töökiirus 18 sõlme.

Kaatrit ehitaja, 1905. aastal

asutatud paaditööstusest tänapäevaseks perefirma kasvanud "Dockstavarvet" kuulub asutaja pojapoegadele. **Karl Anders Sundin** sõnul ehitati esimene puitkeregale lootsikaater juba 1906. a., alumiiniumkered ilmusid tehasesse 1950-ndail.

Populaarne toode on selles tehases ehitatud kahe veepaiskuri ja kahe mootoriga 40-sõlme-ne 15 m pikkune suurtükipaad.



"Alupilot 11700"

Kerepikkus	11,70 m	veeväljasurve	10,50 m <sup>3</sup>
laius	3,90 m	peamasin	400 hj
süvis	1,20 m	generaator	6 kW

Selline laiguline merevæe desantkaater on ka Pärnut ja Ruhnut külastanud ning lainetuses häid mereomadusi näidanud. Sama kaatri modifikatsioone on peale Rootsi merevæe ehitatud Norra merevæele, samuti Rootsi tuletõrjele ja politseile.

Kokku on "Dockstavarvet" ehitatud 40 alumiiniumkeregale lootsikaatrit, neid kasutatakse ka Taanis. Rootsi Meresõidu-

ametile on kõnealuselt seerlast ehitatud aga 20 lootsikaatrit: 16 samasugust kui Eestile ehitatav ja 4 suuremat. Keevitatud alumiiniumkeregale lootsikaatri puhul on arvestatud pigem raskest töötingimusi kui suurt kiirust, seetõttu on mootorid püsitööks deforseeritud ja mürata-se alla 70 dB. Kaatri ehitamiseks kulub kolm kuud.

Madli Vitismann

## Laev ehitatakse liini jaoks

Argomann Ferry Service GmbH avab 1999. aasta algul uue ro-ro-laevaliini Tallinna. Liiniagentiks (esindajaks) Eestis on määratud CF&S Agentide AS.

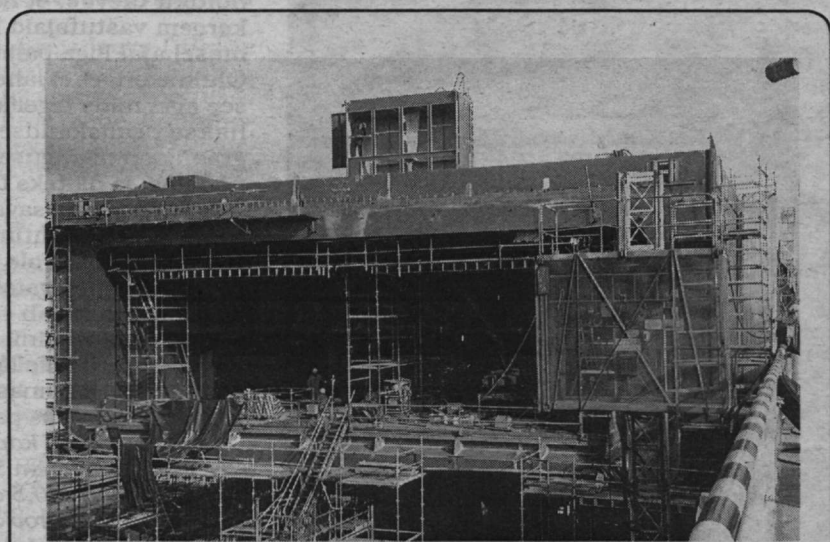
Argomann Ferry Service tellimisel valmib uue laevaliini tarbeks Aker Finnyards'i laevatehases Raumas uue põlvkonna ro-ro-tüüpi kaubalaev. Laeva ehitusmaksumus on ligikaudu 650 miljonit krooni, kiirus 20 sõlme, kandevõime 9300 tonni ja mahutavus 2270 liinimeetrit. Uus laev hakkab sõitma vastavalt igapäevasele sõidugraafikule Tallinna, Turku (Soome), Bremerhaveni (Saksamaa), Harwichi (Suurbritannia) ja Cuxhaveni (Saksamaa) sadamate vahel.

Argomann Ferry Service GmbH on 1992. aastal asutatud Suurbritannia-Saksa ühliettevõtte, mille omanikud on 50%-ga Mann Group Harwichist ning 50%-ga Argo Rederi R.A.&S. Bremenist. Praegusel ajal opereerib Argomann Ferry Service ro-ro-laevaga liinil Turku-Cuxhaven-Harwich.

Uus Argomann Ferry Service'i laev hakkab silduma Tallinna Vanasadama 3. kai ääres. Arvestades laeva suurust, peab AS Tallinna Sadam laeva kohaseks teenindamiseks laiendama sadamakaid ja süvendama basseini.

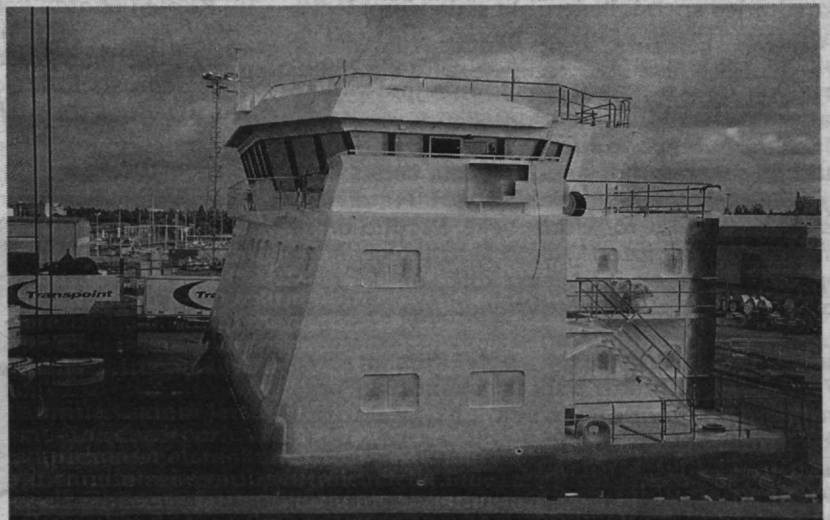
Uus laevaliini võimaldab transpordida Suurbritannia, Saksamaa ja Soome vahel järgmisi kaupu: veoautod (vajadusel ka koos juhtidega), sõiduautod, poolhaagised, konteinerid, projektsaadetised, generaalkaubad. Arvestades Tallinna sadama soodsamat geograafilist asendit, on laevaliini plaanis suunata enamik siiani läbi Turku liikunud Venemaa transiitkaupu läbi Tallinna.

Uue laeva projekteerimisel on arvestatud avatava liini vajadustega, millest tähtsaim on kiirus. Laeva suure laadimis- ja lossimiskiiruse tagamiseks on rambi laius tavapärasest suurem - 25 meetrit (rambil on võimalik kuni 8-realine üheaegne liiklus). Laeva alumisele ja ülemisele tekile laadimisel kasutatakse suurema laadimiskiiruse saavutamiseks liftide asemel kaldteid. Tehnoloogiliseks uuenduseks, võrreldes praegu Eestit külastavate ro-ro-liinilaevadega, on laeval kasutatav nn. speed-lash kaupade kinnitus-



Ro-ro-laev "....."

Pikkus	162,70 m	kiirus	19 sõlme
laius	25,20 m	kaubamahutavus	2270 m (2,90 m laiuselt)
süvis	6,60 m	kajutikohti	laevaperele 16
kõrgus peatekni	8,20 m	reisijale	12
kõrgus ülategni	16,60 m	jääklass	1A
dedveit	9 300 t	lipp	Soome
peamasin	2xWärtsilä, 14 480 kW	klassiühing	Lloyd's Register
võõripõtkur	900 kW		



Kaptenisild on esialgu tehaseõuel. Tarmo Nurmetalo fotod

süsteem. Samuti on uudne laeval kasutatav konteinerite laadimise tehnoloogia, mis võimaldab laadida ühele rull-treilerile üleistikku kaks konteinerit

(maksimaalselt on rull-treilerile lubatud laadida 100 t kaupu).

CF&S Agentide AS-i tegevdirektor **Ants Ratas**

## "Nordic Jet Line'i" uus laev

Helsinki-Tallinna liinil liiklev "Nordic Jetline Finland" toob tuleval suvel liinile teise autokatamaraani. Ettevõtte on tänavuse suvehooajaga rahul. Kui liiklus avati, oli eesmärgiks umbes 300 000 reisi-jat esimesel aastal. Nüüd näib, et eesmärk saavutatakse ja reisi-jaid jätkub ka uuele laevale.

1999. a. kevadel valmiv katamaraan ehitatakse Bergenis "Kværner Fjellstrandi" laevatehases, nagu tänavu juunis liiklemist alustanud õdegi. Ehitatavasse katamaraan mahub 430 reisi-jat, 52 autot ja 2 bussi.

Tuleval kevadel algab katamaraaniliiklus 1. aprillil. Uus *jumbocat* tuleb Soome lahele maipühadeks. "Nordic Jetline" on saanud märkimisväärse osa Soome lahte ületavast kiir-laevaliiklusest. Juulis-augustis oli ettevõtte turuosa ligi 43%. Ettevõtte teatab, et liiklust jätkatakse jõuludeni, sõltuvalt jää-oludest.

"Navigator", nr. 6  
Tõlkinud **Mart Kiilas**

## Uus vene laev turbaterminaali kai ääres

Pärnu on aastaid harjunud Vene "Volgo-Baltide", "Amuuride", "Sormovskite" ja "STK"-dega. Ent demokraatlikul Venemaal on ka uuemaid laevu, mis Pärnu akvatooriumile ära mahuvad. Üks selline on juba mitmendat korda Pärnut külastanud "Aksai", kodusadam Taganrog. Nii ta seal turbaterminaali kai ääres 8. oktoobril seis- sis ning võttis trümmi frees- ja tekile pakiturvast. Ikka Lääne turu tarvis.

Ott Taul



Laev on uus, kai samuti.







# Ka vana laev peab ohutu olema

19.-22. oktoobrini oli "Suure Tõllu" iga päev tuletõrjehäire. Tallinna Tuletõrje- ja Päästamet harjutas kõigi tuletõrjekustustega häirele reageerimist, laevale pääsu, voolikute vedamist ja veevõttu ning eririletuse ja maskidega suitsu täis masinaruumi minekut.

Kui tuletõrjujaid juba kol-

mandat päeva kohale kutsuti, öeldi põhjuseks puidust kaptenisilla all oleva kütusemahuti leke ja süttinud masuut. Tule levik on laeval puitvaheseinte tõttu kiire. Normikohaselt peab tuletõrjeauto jõudma kesklinnast kohale 6 minutiga, Lillekülast 7 ja Ülemistelt 9 minutiga. Normi järgi hakkasidki autod

"Suure Tõllu" juurde saabuma. Kopli üksus jäi tulemata, sest kustutas samal ajal päristulekahju Lennusadamal, mille suitsu võis linnahalli juurestki näha.

Kaile rivistunud autodelt veeti voolikud vette, ühelt autolt aga hakkasid mehed redelit mööda laevale ronima, kaasas jaotustorud ja muu varustus. Masinaruumi mindi nii võõrist kui ka ahtrist, gaasiballoonid seljas ja maskid ees. Kaasas oli oma keppredel, sest legendi kohaselt olid laeva puittrepid põlenud.

Masinaruumi ülakorrusele jõudnud tuletõrjujad vangutasid pead: allpool on veel mitu korrust ja küllap neil piisas kujutlusvõimet, et aru saada, mis-moodi seal tegeliku ohu korral oleks. Välja tekile jõudnud, arvati üsna üksmeelselt, et ainus väljapääs tegeliku põlengu korral oleks tekiluugist kogu masinaruum vahtu täis lasta.

Tallinna Tuletõrje- ja Päästameti tuletõrje- ja päästetecnistuse juhataja **Raoul Raidna** sõnul on muuseumide kustutamiseks eristsenaarium, et mitte rohkem kahju teha kui hädapärast tarvis. Ja ka sadamas seisvate laevade tuleohutuse tagamisega on hakatud tegelema. Meenutada oli kevadine "Regina Baltica" suurõppus ning koostöövõimalusi on otsinud ka "Silja Line".

Seekordsel õppusel osales 30 tuletõrjujat kuult autolt, lisaks ambulantsiauto parameedikutega ja sõitev juhtimiskeskus. Ambulants oli kaasas tuletõrjujate endi pärast, sest tulekahju laeval peetakse kõrgendatud riskiga väljakutseks.

Nelja päeva jooksul pidid jäämurdjale jõudma kõigi vahetuste tuletõrjujad. Kapten **Olaf Vaarmaa** hindas parimaks kolmandal päeval "kustutamast" käinud vahetust: kohale jõuti normaja piires, tegutses oskullikult ja rabelemata ning lõpetati 25 minuti pärast.

Pärast "tulekustutamist" osalistele jäämurdja siseruumes näidanud kapten rõhutas ring-

koridore ja seetõttu tekkivat tuuletõmbust, mis leeki igal juhul õhutab. Huviga "Suure Tõlluga" tutvunud tuletõrjujad katsusid salongis salamahti puitlage ja vangutasid murelikult pead, soovides ilmselt, et nad tööasjus sinna kunagi ei sa-

tuks. Küsisid aga lootusrikkalt laeva taastamise kohta ja tundsid huvi riigi osa vastu taastamise rahastamisel.

"Suur Tõll" võitis mõne päeva-ga juurde üle saja austaja.

Madli Vitismann



Vähema kui 10 minuti pärast sarnanes kai lahinguväljaga.



"Dessant" tuli laevale võõrist mööda autoredelit.

Pühapäeval, 18. oktoobril pani torm proovile paljude laevade vastupidavuse ja meremeeste hoolsuse. Mitmesuguseid juhtumeid oli ka järgnevatel päevadel.

"Suure Tõllu" kapten **Olaf Vaarmaa** rääkis järgmisel päeval, kuidas jäämurdja uued otsad sai. Senised katkesid üks-teise järel (õnneks mitte korraga) mõnetunniste vahedega: esimene pühapäeval pärast kella viit ja viimane öösel pärast kella kolme. Laenuks saadud uued otsad, mis tagastamiseks valmis, tuli kohe ära kasutada. Lainetus tõstnud aga veetaset umbes poolteist meetrit ning ohustanud ka "Suure Tõllu" kaid.

Süsta tänava sadamas kaotanud vendrid "Arzamas" ning südaösel kutsutud "kõik see mees tekile", et laev kindlamini kinnitada.

"Hansaliini" turundusdirektori **Krister Kalda** sõnul jäi tormiga sõiduplaanist maha "Kappella", jõudes Paldiskisse alles õhtul. Lainelöövide kahjustusi laeval polnud. Et järgneva väljasõidu eel lubas ilmataede tuulekiirust kuni 30 m/s, palus kapten luba mitte väljuda. "Loomulikult aktsepteerisime seda," ütles **Krister Kalda**. "Kui on üle 20 m/s,

siis väljutakse kapteni otsusel."

Riigi Piirivalveameti teatel jooksis Sõrve sääre juures madalikule puidulastiga Rootsi pargas "Brevik" - seda vedanud pukseri "Karl Alfred" puksirots katkes. Teine pargas "Mero-1" sattus Nõva sadama rannakividele koos pukseriga "Sulev". Need rebis torm lahti kai äärest, kui pukseril oli vaid vahimadrus. OÜ Magneto pukser sai masinaruumi kohal leki. Kütuse-ega õliroostuse ohtu ei olnud, sest kütust pukseril polnud.

## Sügistormid on alanud

### Kommentaar

Pärast "Baltic Kristina" juhtumit on ajakirjandus arutanud, mida kapten pidanud otsustama. Antakse ette variandid: jääda sadamasse, pöörata tagasi, vähendada kiirust jne.

Soovitajad võiksid kujutleda, mis juhtub laevafirmaga, mille mõni laev võib mõne ilmaga mitte väljuda. Reisiijad valiksid teise firma, mille laevad kindlasti sõidavad. Võib kujutleda, mis juhtub kapteniga, kes otsustab: ei, täna me merele ei lähe. Laevafirma eelistaks riskijulgemat kaptenit, sest reisiijad eelistaksid laevafirmat, kus sõiduplaanist kinni peetakse.

"Meremehele" on pakutud aruteluks ettepanekut, mille kohaselt Läänemere reisilaevad ei sõidaks, kui laine kõrgus on üle 6 m ja SW-WSW tuul on üle õöpäeva olnud 8-10 palli. Sel juhul võiksid laevu ka äärde jätta kas sadamavõimud või laevaomanike sise-eeskirjad. Laevaomanik kaotab küll laeva õöpäe-

vase renditraha, kuid selle peaks üles kaaluma inimeste mugavuse või isegi ohutuse tagamine. Kuid see peaks olema Tallinna-Stockholmi, Helsinki-Stockholmi ja Tallinna-Helsinki liinide reederite solidaarne otsus.

Sellise ilmaga, nagu oli ööl vastu 19. oktoobrit, ei saa keegi reisilaevu ka aidata, juhtugu laeval tulekahju või mis tahes. Talvel aga ei tõuse lumetormiga tiivikute jäätmise ohtu tõttu õhku kopterid. Kui kaubalaevnikud jäävad sadamasse paremat ilma ootama, sõidavad reisilaevnikud vapralt merele. Tagajärjeks stressis reisiijad ja laevapere ning nii laevapere kui ka reisiijate omaksed. Laevapere võiksid tormipäeval puhkepäeva saades nõus olla isegi mõnevõrra vähendatud päevapalgaga või ehk õnnestub laevaomanikul tormipäevade kahju hüvitamine kindlustusfirmaga kokku leppida.

Arutada võib seda ettepanekut aga vaid siis, kui selleks istuksid ühe laua taha kõik Läänemere põhjaosas tegutsevad reisilaevafirmad üheskoos. Ja ka siis võidakse arutada näiteks ilmaennustuste usaldusväärsust. Täpse vaieldamatu piiri tõmbamine on raske.

Et kergendada kaptenil ja laevafirmal raske otsuse vastuvõtmist, või, vastupidi, mitte lasta neile sedalaadi otsuseks survet avaldada, on otsustamise käsile võtnud kolme Läänemere riigi meresõidumetodid.

Kõige kiirem oli Eesti Veeteede Amet, mis kehtestas piirangu ühele reisilaevale, vähendades sellega paratamatult laeva hindu laevaomaniku jaoks ning usaldusväärsust reisiijate jaoks. Soome Meresõidumeti alustab valitsuselt saadud rahaga uuringuid, mis võivad viia kas või näiteks otsuseni, et Soome

Sama torm vigastas piirivalveameti teatel paljusid laevu ja paate mitmes põhjaranniku sadamas.

Küllike Mänd "Nordic Jet Line"ist" küünitas aknast välja vaatama, kui küsiti kuulujutu kohta, et "Nordic Jet" oleval teiselt laevalt müksu saanud. Ta kinnitas, et "Nordic Jetil" pole viga midagi, vahele jäeti tormipäeva reisiid. Hiljaaegu testisid Norra laevaehitusspetsialistid laeva vastupidavust lainetusele.

"Viking Line'i" tegevdirektor **Nils-Erik Edlund** kinnitas, et

Masinaruumi raudtrepist laskuvat tuletõrjujat jälgib vanemmehaanik **Vladimir Krivenko**.



Laevavaruumidesse sisenemine nõuab erivarustust ja vaprust.

nende firma laevadega pole juhtunud midagi tõsist. "Cinderella" müksas tormipühapäeval Helsinkis sildudes kairampi. Laev viga ei saanud. Turkus sõitis "Isabella" vastu kaid ja sai löögi vendrivõõga. Kuulujutu tulekahjust "Rosella" võis ajendada korraline tuletõrjeõppus. Nimelt harjutas "Rosella" laevapere koos Mariehamni tuletõrjega just tormijärgsel päeval. Nädala lõpupoole lainelööke saanud "Gabriella" võõrriistele juures pole midagi tõsist, sest teel Helsingist Stockholmist sai viga üks kaheteistkümnest paarikust. Vigastuse ulatus oleval vaid 5 mm, seetõttu pole ka põhjust laeva praegu remonti saata.

sellega valel liinil, ei pea seega paika.)

Erinevat suhtumist eri laevafirmadesse ja eri riikidest pärit reisiijaisse näitab see, kuidas Rootsi ajalehed on nädalapäevad arutanud, kas ja kuidas oleks või ei oleks pidanud pisut enne südaööd reisiijaid teavitama. Ent need, kes Eesti reisiijaid ülejäämisel hommikul koju ootasid, võisid uudist, et "Baltic Kristina" ei sõidagi Stockholmist tagasi, kuulda raadiost alles õhtul kella üheksa-kümne paiku. Paar tundi pärast seda, kui laev oleks pidanud Stockholmist väljuma. Ja siiski hea, et kuulsid õhtul, mitte järgmisel hommikul Vanasadamas tulemata jäänud laeva oodates.

Pealkirjad Rootsi juhtivas päevalehes "Dagens Nyheter" viitavad arutelu käigule: 21. oktoobril "Eesti laeva õigus kai äärest lahkuda", 25. oktoobril "Kõva kriitika "Estline'i" pihta", 26. oktoobril "Laev oleks pidanud tagasi pöörama".

Madli Vitismann

# "Amber Sea '98"

5.-10. oktoobrini toimus Läti vetes Ventspilsis lähedal Balti riikide ühine mereväeõppus "Amber Sea '98". Õppuse üldjuht oli BALTRONI komandör mereväekapten Ilmars Lešinskis Lätist, *Second in Command* BALTRONI staabiülema kaptenmajor Eduard Karlons Leedust. Seekordne juba neljas ühisõppus "Amber Sea" oli esimene, mille planeeris ja viis läbi algusest lõpuni BALTRONI staap.

Sedalaadi mereväeõppuste eesmärk on treenida koostööd erineva ettevalmistusega meeskondade ning erineva varustuse ja võimalustega laevade vahel tegutsemaks koos merel ühistes operatsioonides; süvendada professionaalseid teadmisi mereveeohutuse, miinitõrje ning side vallas; omandada staabitöö kogemusi mitmerahvuselistes õppuste planeerimise ja läbiviimise alal ning sõlmida sõbralikke suhteid ja arendada isiklikke kontakte eri rahvusest mereväelaste vahel.

1. oktoobril võttis BALTRONI staap staabilaeva "Vetra" (Leedu) pardal kursi Tallinnast Ventspilsile. Allakirjutatu jaoks oli see merereis esimene tõsine merepraktika. Õisel tormisel Läänemerele roolikambris seistes ja asjalike Leedu mereväelaste oskuslikku navigeerimist jälgides tunnetasin, kui imetilluke ja abitu on inimlaps võimsate loodusjõudude ees. Kindel pind jalge all, maismaal askeldades ning argipäevarutinis ringi tormates kipume unustama, et oleme vaid tibatilukesed kübemekesed ja tehnikavägevusest hoolimata ürgse looduse ees väetid ja kaitsetud.

Koos tõusva päikesega saabusime 2. oktoobri varahommikul Ventspilsis sadamasse. Esimesed päevad Lätis möödusid BALTRONI staabil tegutsedes, sest alles üsna õppuste lävel selgus, et praktiline ettevalmistustöö tuleb ära teha ära eskaadri staabil. Nii forsseeriti kibekähku kõik jõud ja asuti kirjutama õppuste *op orderit*, s.o. operatsioonikäsku. Et aega laevade tulekuni Ventspilsis oli jäänud häbemata napilt, töötati pingelt varavalgest hiliste öötundideni, mis kasvasid sage li sujuvalt üle hommikuks. Laevade saabumiseks oli värske *op order* valmis ja viimased ettevalmistused lõpetatud.

5. oktoobriks olid kõik õppusel osalevad laevad - BALTRONI miinitraalerid "Olev" ja "Kalev" Eestist ning "Imanta" Lätist, peale nende veel kiirpatrullkaater "Bulta" Lätist ja fregatt "Aukstaitis" Leedust - kinnitanud otsad Ventspilsis sadamakail. Sildumiskoha eest peab ütlema parimad tänusõnad Ventspilsis linnavalitsusele, sest kenasti korras kai keskaegse lossi läheduses ning loomulikult ka lipuehtes sõjalaevad meelitasid rahvahulki ligi.

Õppuste esimese osa, nn. sadamafaasi jooksul tutvusid meeskonnad üksteisega ja laevade varustusega, sooritasid kommunikatsiooniharjutusi, viisid läbi rutiinseid sadamatreeninguid ning õppuste-eel-seid nõupidamisi. Samuti jätkus aega spordi ja meelelahutuse jaoks. Nii käidi üheskoos tirus laskevõistlustel ning linnaekskursioonidel.

7. oktoobri varahommikul, pärast raadioside kontrolli klaarisid laevad otsad ja lahkusid üksteise järel merele. Võimas tunne oli jälgida pikas karavanis merele suunduvaid halle sõjalaevu. Ilm, nagu ikka BALTRONI üritustel, oli sügise kohta kaunis soodne, tuult parasjagu ja päikegi mere kohal säravas.

Esimeseks merepäevaks oli planeeritud *man exid* ehk manööverdamisharjutused. Ma-

nöövrite eesmärk on treenida laevajuhtimist nii standard- kui ka hädaolukordades, harjutada varustamist merel, pukseerimist, sõitmist formatsioonides. Ega asi nii lihtne olegi, nagu kõrvalt vaadates tunduda võib. Asjatundmatul maarotil võib tekkida mõte, et mida seal nitvaga harjutada, kuid algajal nõuab paraja tuule ja lainetusega iseenamagi laevalael vertikaalsel hoidmine üksjagu osavust. Saati siis puksiirtrossi heitmine ühelt kõlkuvalt laevalt teisele või laeva juhtimine tuule ja lainete kiuste just sellesse formatsiooni, mis operatsioonikäsus ette nähtud.

BALTRONI laevakomandörid on enamjaolt noored, äsja koolist tulnud ja esimesi aastaid komandöridena teenivad ohvitserid, kellel kogemusi ja merepraktikat vähevõitu. Kust mujalt aga kogemused tulevad, kui mitte pidevalt merd sõites ja õppustel kogetut kõrva taha panes. Jätuks ainult vahendeid, et laevu käigus hoida ja piisavalt merele saata.

Pukseerimisharjutusel näitles üks paarilistest mootoririkkega abivajajat ja teine üritas teda puksiirtrossi abil transportida. Esimese päeva programmi kuulusid veel tulekahjuhäire laevas, esmaabi andmine, haavatute evakueerimine ühelt laevalt teisele ja laevakere lappimine.

*Man exile* koos õhutõrjeõppusega oli kaasatud Läti õhujõudude lennuk ja, nagu komandörid hiljem ütlesid, oli see nende jaoks uus, kuid hea kogemus - harjutada õhutõrjet tõelise lennuki kaasabil. Loomulikult seekord kedagi alla ei tulistatud, laskemoon hoiti õppuste viimase päeva - pressipäeva *Gun ex* jaoks.

Videviku saabudes alustasid kõik 6 õppusel osalevat laeva RMP-ga (*Recognised Maritime Picture*). Maakeeli lahti seletatuna tähendab see, et laevade vahel jagati piirkonnad, kus pidi hommikuni patrullima ja radari ning visuaalse vaatluse abil märkima ja identifitseerima kõik laevad, mis selles piirkonnas viibisid. Staabilaeva "Vetra" ülesandeks oli koguda laevadelt raadio teel saadav info ja plottida kaardile. "Vetra" raadioruhvi ja kaardikambri vahel käis hilisõhtust varaste hommikutundideni seimine; laevade vahel ei puudunud ka väike võistlusmoment, kellel õnnestub rohkem objekte identifitseerida.

Peale selle oli "Vetra" salajane missioon märkamatu Ventspilsis suunduda, nii et ükski patrullivatest laevadest teda sõjalaevana ei suudaks identifitseerida. Pärast õõ läbi ringiseilamist õnnestuski "Vetra" patrullijad üle kavaldata ja hommikuhakul *tabamatult* Ventspilsis jõuda. RMP nõuab meremeestelt palju praktikat ja kogemusi, et *häd poisse* eristada *pahadest*. Tõelises kriisilukorras võib ellujäämine merel sõltuda sellest, kui kiiresti suudetakse vaenlasi sõpradest eristada.

Teise merepäeva hommikuks oli RMP lõpule viidud ning laevad jaotati kahte gruppi. Miinitraalerid alustasid traalimisharjutustega, ja Läti kiirpatrullpaat "Bulta" ning Leedu fregatt "Aukstaitis" ASUGa ehk pealveetõrjeõppusega. Meri ei arvesta aga vahel inimeste tehtud plaanidega, vaid kehtestab omad, looduse mängureeglid. Nii ei näidanud sügisilm seekord meremeestele oma lahkeimat palet ja traalimisharjutused tuli tugevneva tuule tõttu pooleli jätta.

Pärastlõunal koopereerusid õppuse merejõud aga taas ühiseks pääste- ja otsingutreeninguks. Merest tuli üles leida ja päästa Läti Rannakaitsepataljoni kaatril vette visatud päästevestid, mis markeerisid merehädalisi. Staabilaev "Vetra", olnud hommikupoolikul vaatleja rollis, võttis kursi ulgumerele,

toimetamaks kohale märklauda järgmise päeva laskeharjutuste tarvis. Kuna tuul tugevenes ja lainetust oli ka parasjagu, sai tekimeeskond märklauda merre toimetamisega üksjagu vaevanaha. Ülesanded edukalt täidetud, võtsid kõik sõjalaevad kursi Ventspilsis reidile, kus teiseks õppuseõks ankrusse jäadi. Õõ



Eesti laevade komandörid ja nende esimesed abid õppuste-eelisel konverentsil.



Eesti miinitraalerid "Olev" ja "Kalev" lipuehtes Ventspilsis sadam, valmistumas mereleminemiseks.



Miinitraaleri "Olev" meeskond harjutusel "Varustamine merel".



"Olev" õppusel konvoiharjutust sooritamas.

saabudes valbus tuul ja sügisõisel mustjal merepinnal peegeldusid ankrusse heitnud sõjalaevade ning taamal kutsuvalt sirava linna tuled. Ees seisis õppuse viimane merepäev.

9. oktoobri karge sügishommiku varajases hämaruses kandis kummipaati BALTRONI komandöri ja pressiohvitseri staabiliaevalt "Vetra" Leedu fregatile "Aukstaitis", mis sõitis Ventspilsis ajakirjanike järele. Ülejäänud laevad hiivasid ankrur ja võtsid kursi merele, et täita viimase õppusepäeva ülesandeid. Need olid sõit konvois ja läbi miinivälja ning *Gun ex*.

Merehuvilisi meediategelasi saabus nii Leedust kui Lätist, kahjuks jäi Eesti ajakirjanduse osavõtt transpordiprobleemi tõttu viimasel minutil ära. Kui "Aukstaitis" ajakirjanikega õppuste piirkonda saabus, tegelesid laevad BALTRONI miinitraaleri "Kalev" juhtimisel sõitmise-ga läbi miinivälja. Järgnes konvoiharjutus.

Kiire ja võimsa "Aukstaitise" kõrgelt tekilt, konvoeerituna 5 sõjalaevast, said ajakirjanikud suurepärase ülevaate mereväelase argipäevast, tutvusid meeskonna elu-oluga laevas, ronisid läbi fregati kõige põnevamad osad tulejuhtimiskeskusest kuni süvaveepommilaosi rakette. Ees seisis aga päeva oodatul osa - *Gun ex* ehk laskeharjutus.

Jõudnud lasketooni, alustas Leedu fregatt "Aukstaitis" harjutust 30 mm *Gatling*-kahurist. Üksteise järel sõitsid laevad tuld sülgavate pardarelvade tärsil sihtmärgi eest läbi ja harjutasid kätt ning silma.

Laskeharjutuse teises voorus "Aukstaitise" 57 mm kahurist lastud valang võttis ajakirjanikel, kes kohe kõrvu kinni katta ja suud lahti teha ei taibanud, tükiks ajaks kõrvad pilli ajama. Laskeharjutuse lõppedes võis julgelt öelda, et kõige täpsem silm oli sel korral BALTRONI miinitraaleri "Kalev" (Eesti) kahurimeeskonnal, kes niigi hõreda märklauda üsna auklikuks tulistasid. Laskeharjutuse lõppedes võtsid laevad kursi Ventspilsis sadamale, et üheskoos läbi arutada õppuste tulemused.

Laupäeva hommikul saabusid kohale "tähtsad ninad" - Eesti Mereväe ülema ja Läti Mereväe aseülema austasid oma osavõtuga õppuste lõppkonverentsi ja ütlesid tänusõnu tehtud meretöö eest. Kokkuvõtteks võib öelda, et õppusega võis rahule jääda. Oli see ju esimene kord BALTRONI staabi jaoks kõik otsast lõpuni iseseisvalt ette valmistada ja läbi viia. Oli asju, mis õnnestusid sajaprotsendiliselt, kuid tuli ette ka vajaka jäämisi nii planeerimise, läbiviimise kui ka osalemise poolelt. Selles aga selliste ühisõppuste mõte ongi, et oma vigadest õppida ja järgmine kord paremini teha ning oma kolleege naabermerevägedest paremini tundma saada. Selle tegusa nädala jooksul oli omandatud hulk väärtuslikke kogemusi, leitud uusi sõpru ja adutud, et Balti riikides leidub siiski veel fantastilisi, oma eriala armastavaid ning kogu südame ja hingega kodumaad teenivaid mereväelasi.

Ja oligi käes aeg hüvasti jätta. Tibutas peent uduvihma, veel viimast korda kõlas Ventspilsis tänavasillutisel meremeeste sammude kaja ning nukralt kostsid sadamast laevade lahkumissireenid. Kurss võeti kodusadamalle, et järgmine kord taas kokku tulla.

BALTRONI pressiohvitser  
Merike Kahju

# Mereväelased andsid truudusvande

Sõduri esmase väljaõppe lõpetanud mereväelased andsid 24. oktoobril Miinisadamas truudusvande pärast 10-nädalast sõduri baaskursuse (SBK-1) programmi läbimist. Selle kursuse käigus on noorsõduritele antud algteadmisi taktikast, laskmisest, kaitsevälase-

le vajalikest õigusaktidest, topograafiast ning ka mereasjandusest. Lisaks teoreetilisele väljaõppele on tehtud ka hulk praktilisi harjutusi.

Vande andmisele eelnes viimase proovikivina 70 km pikkune rännak, mille jooksul sõdurid pidid 36 tunni jooksul täit-

ma erinevaid taktikalisi ülesandeid. Kuna tavaliselt on noorsõdurite hulgas arvukalt mitte-eestlasi, on neile merevões korraldatud eesti keele tunnind. Hea tahtmisega korraldus on noormehed eesti keele üsna ruttu selgeks saanud, aga vägisi keelt suhu ei pane, nagu selgus vestlusest nendega, kes alates 26. oktoobrist reservi arvati.

Truudusvande andjaid oli merevões 69. Pärast vande andmist asuvad sõdurid, eelkõige mereharidusega ajateenijad, keda seekord on 22, teenistusse miinilaevade divisjonis ning osa jätkab teenistust rannakaitsekompaniis, kus neile antakse

vajalik erialane ja taktikaline väljaõpe. Kuuel paremal on võimalus jätkata kaitsevälise õpinguid Kaitseväe Lahingukoolis allohvitseride kursusel. Truudusvande andmise järel sai teoks ka esimene aastme-kõrgendus.

Truudusvande andmise tseremoonial osalenud mereväe-ülem kaptenleitnant Jaan Kapp soovis merevõe täiendusele edu nende teenistuses ning pani südamele, et isamaale antud töötus tähendab oma isamaale igas olukorras ustavaks jäämist. Jaan Kapp toonitas, et rohkem kui kusagil mujal on merel, aga ka merevões vaja ühtekuulu-

vustunnet ja ranget distsipliini, millela meresõit on lihtsalt võimatu. Ta avaldas lootust, et alustajast mõned ka rahva teenimise ja kaitsmise raskele rajale jäävad ning neist merevõe tubli täiendus kasvab.

Vande andmise päeval oli mereväebaasis lahtiste uste päev. Jooksujalu tseremooniale hiljaksjõudnud jõeajal oli märgata. Noormeeste sõjaväe relvavendade hulka arvamise pidulikele päevale oli kaasa elama tulnud nii vanavanemaid, vanemaid kui ka noorrahvast. Hiljem sai koos üle vaadatud teenistuspaik.

26. oktoobrist arvati reservi ajateenistuse edukalt lõpetanud.

Reet Naber



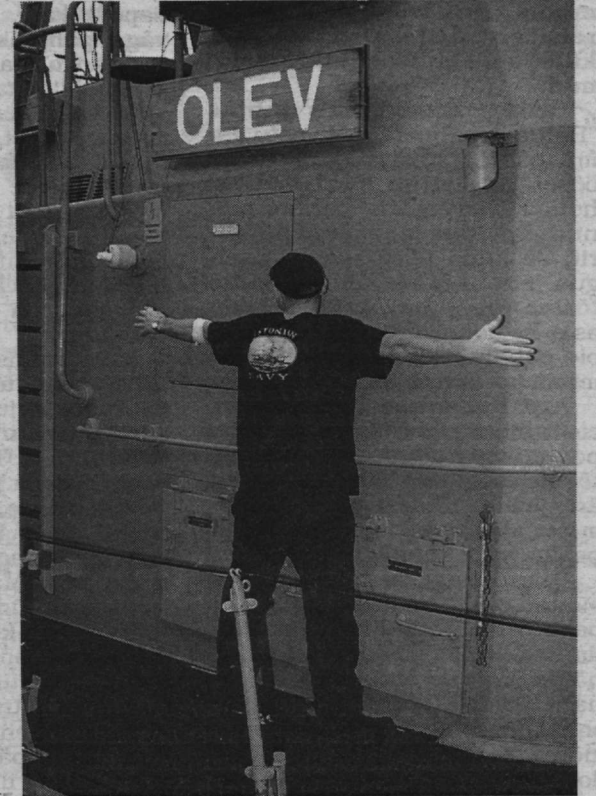
Miinisadamas on paraadürituseks piisavalt ruumi.



Sõdurifolkloori kohaselt on raskeim aeg möödas.

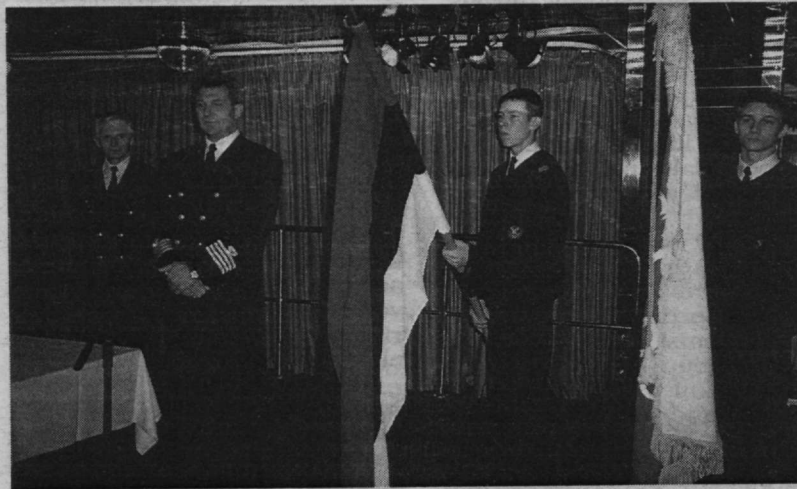


Alustaja kirjutab alla vande tekstile, «Olevi» meeskonna «firmasärgi» omanik on tänaseks juba re-servväelane.



Urmus Saksa fotod

## Kadetid andsid vande



Immatrikuleeritud tervitab «Fantaasia» kapten Rein Erlach. Elvo Admanni foto

## Väärt leiud Meremuuseumile

Tallinna Vanasadamas käivad teatavasti juba mitmendat kuud suurejoonelised süvendus- ja rekonstrueerimistööd. Võimsad kopad ammutavad basseini nr. 1 põhjast tuhandeid tonne muda, mis Eesti Meremuuseumi teadurite ootuste kohaselt ka merenduslikku leiuainet sisaldab. Nii ongi sealt välja tõstetud hulk lausa hiiglaslike ankruid ja kaks eestlaetavat malmsuurtükki.

Kaks eset, üks ankur ja väiksem laevasuurtükk kõitsidki muuseumitöötajate tähelepanu kui vanimad ja seetõttu enam huvi pakuvad. Eriti tore on seni veel teadmata päritolu malmsuurtükk, mis ilmselt pronksuurtüki vormi valati ja millel on rohkem kaunistusi kui hilisematel ning väljanägemiselt hoopis lihtsamatel malmsuurtükkidel.

Kuuldavasti kavatakse Tallinna Sadam leitud ankruid ja vanu relvi oskuslikult kasutada sadama territooriumi kaunistamiseks. Seda hinnatavam on sadama juhtkonna otsus kahe uurijate tähelepanu kõitnud eseme tasuta üleandmiseks muuseumile. Selle ilmselgelt kultuurilise otsuse realiseeris lausa üllatavalt sadama hooldusosakond, kes raskekaalulised leiud ilma pikema jututa veoautole laadis ja kraana saatel Suure Rannavärava poole teele saatis, kus need siis üle kõrge kivimüüri otse Paksu Margareeta si-sehoovi tõsteti.

Ankur jääb kaunistama sinna juba aastate jooksul kogunenud kollektsiooni, suurtükk aga leiab pärast puhastamist ilmselt koha muuseumi püsikspositsioonis.

Vello Mäss

30. oktoobril andsid «Fantaasia» kadetivande Eesti Merehariduskeskuse esmakursuslased. Rektoriilt said õpinguraamatut 55 tulevast laevajuhti ja 55 mehaanikut, 18 sadamainseneri ja 20 kalatööstuse tehnoloogid ning 15 meteoroloogid ja 15 hüdrograafid. Vande luges ette Jaanis Künnap, selle andmist kinnitasid laevakella löögid.

Immatrikuleeritud kōnelestit rektor Peeter Veegen, Märt Aasmäe haridusministeeriumist, Kalaliidu juhatuses esimees Jaan Jalakas, «Fantaasia» kapten Rein Erlach ja Eesti Mere-laevanduse peakapten Enn Neidre. Kadettide nimel tänas külalislahket laeva Kalli Siilivälja. Ürituse lõpetas tavakohane ekskursioon roolikambriisse ja masinaruumi.

Madli Vitismann

## Lootsi jutustus

### Kui meri Kihnu juures äkki ära lõpeb

Pärnu laht on kord selline, et neid, kes seda hästi ei tunne ja temasse mõneti üleolevaltki suhtuvad, eksitab ta ära. Eksitab nii ära, et annab mäletada. Lootsil. Kaptenil. Piirivalvel. Koter-mannil.

Ei ole igapäevane asi, et üks Austria laev, nimeks «ELKE-K», kodusadam Viini, riigilipp ahtris ja puha, septembri keskpaiku Pärnu turbaterminali kai ääres silduma peaks. Agendi andmeil on kindel, et ta tuleb. Ent tulek viibib.

Kell 22 pidi ta lootsijaamas olema. Kell kümme õhtul on septembrikuisel lahel juba pime. Loots oli vastas ja ootas, kuid «ELKE-K»-d ei olnud näha

ega kuulda. Pole ka ime, sest pärast selgus: noorel poolakast kaptenil olla olnud selline kaart, millel Saaremaa torukujuliseks aetud labakätte ära mahub ja Kihnut katab ükskõik kumma kae nimetissõrm.

Nii siis tuligi, et laev juba mitu tundi Ruhnu piirivalveradari vaateväljast Pärnu poole kaldunud oli, lootsi kutsungile aga ei vastanud. Alles Pärnust paberipuu lastiga väljunud «Sumpfo-ni» vahendusel saadi «ELKE-K» õigest asukohast teada: oli trii-vis umbes kolm miili Hääde-meeste rannikust.

Laev oli uus ja moodne. Poolast radari püsiremondil pärast tulnud, ent kotermann oli tal ikka veel sees, müttas ja möllas seal, ajas kõik segamini ja tegi

ekraani pimedaks. Mõni ime siis, et kapten usaldas ainult valgelt ajal koos lootsiga – nagu peabki – sadamasse sisse sõita. Ja sadamasse ta lõpuks sai.

Pole muidugi ime, kui niisugusel puhul agent pommitab lootsi, kes milleski süüdi ei ole. Agendil ju oma vastutus ja mure.

Laadungit võttes telliti firma kulul Saksamaalt kohale poola spetsialist, kes radari korda tegi. See laev oli 88 m pikk, 12,8 m lai ja süvis oli tal 5,47 m. Ainult et kui ta lastis ja lubatud süvisega lahkus, tuli põhjast üks kirsasäärk lagedale...

Ott Taul

## Aasta pikimal ööl

### Seltskonnakroonika

24. oktoobril tähistas tavapärase sügisballiga kümnendat aastapäeva Eesti vanim ärkamisaegne meremeesteorganisatsioon – Eesti Kaptenite Klubi.

Mööda laeva liikuva balli avas konverentsisaalis klubi president Erich Moik. Pidu «Fantaasia» algas laeva sõiduplaanist tulenevalt hilisõhtul ja lõppes kellakeeramise ajaks. Selle aja sees jõuti eesti sisekujundusega laeva vaadata, laevaköögi hõrgutisi proovida, mustkunstnik Tõnu Oja trikke imestada ja tublisti tantsida. Muusikute Ain Vallimäe ja Tarvi Jaago väsimatu kahemeheband laulis-mängis sobiva nimega kohvikus «Nostalg» kuue- ja seitsmeküm-nendate hitte, mis saja paarikümnele kokkutulnule noorust meenutasid.

Kaptenid abikaasadega rühmitusid laudkondadesse enamasti merekooli lendude kaupa. Kaptenite klubi muutumise märgina oli enamik pidutsejast praegugi töötavad kaptenid, vähemalt kolmandik neist eestlased. «Viimne valss» kõlas parasjagu Moskva ajast loobumise tunnil ja kevadest saadik varukshoitud tunniga jõudsid pidulised koju.

Madli Vitismann

**Baltic News Service'i** peatoimetaja AINAR RUUSSAAR, kui suur osa uudistest ise ja hite ja kui palju neid nõ. kohale tuleb?

Neid, mida sõna otseses mõttes ise teeme, on umbes 40% – mis rajanevad mingil viisil, loomulikult arutelul, toimetajate eneste ajutöö. See tähendab, et püüame alati sündmustega minna lõpuni: ei saa välistada, et homme tuleb uudis, mis puudutab näiteks nelja aasta tagust lindiskandaali.

Agaga vihjetest saavad toepoolst päris paljud uudised alguse.

**Prægusel mobiiltelefonide ajastul peavad näiteks laevafirmad valmis olema, et veerand tundi pärast seda, kui mõnel laeval midagi ebatavalist juhtub, helistab mõni toimetuse firmasse, sest mõni reisija on tuttavale ajakirjanikule sellekohase vihje andnud.**

Sellea seoses, mis juhtus "Baltic Kristinaga" õöl vastu esmaspäeva, helistati mulle kell 3 öösel. Aga minu käed jäid sel hetkel lühikeseks – paraku polnud mul kapteni mobiili numbri. Ja kuna telefonikõnest selgus, et asi ei ole üldsegi mitte tõsine, siis ei hakanud ma seda asja ka kohe öösel ajama. Me ei ole pahatahtlikud ja tondi kohe maailma ei hakka.

Aga kui mulle helistatakse, et Tallinna lennujaamale tehti pommiähvareid, siis on see tõsine asi, sest lennud võivad ära jääda, millest tekib hilinemiste ahelreaktsioon jne. Sinna peaks juba kohale minema.

Ühesõnaga, on toimetaja otustada, kui tõsiseks ta vihjet peab. Aga loomulikult kontrollime kõiki üle. Täna hommiku näide: kui eile õhtul suri Tallinnas üks tuntud Rootsi diplomaat, siis oli meil väga tõsine nõupidamine, kas üldse selle loo teeme, millises vormis teeme jne.

Näiteks kriminaaludistes ei kasuta me perekonnanimesid, sest see on ebaetiline. Välja arvatud siis, kui asi on jõudnud kohtusse või on tegemist täiesti kindla fakti ja eriti tähtsa isikuga. Näiteks: kõigile tuntud poliitik X tegi purjus peaga avari. Kui olen näinud politseireportit selle kohta, siis kirjutan ka perekonnanime.

**Kui kiiresti peab uudis valmistama?**

On uudiseid, millega eriti ei kiirusta, sest kestavad ajateljel kauem. Kui inimene kirjutab, et ülikool saab 366 aastaseks ja soovib endale teusta selgemaks teha, et asja lugejale paremini esitada, siis tehku seda tund aega. Aga kui sünnib midagi olulist, näiteks kas nimetatakse uus välisminister just täna või juhtub mingi õnnetus, siis kerivad sekundid. Siis on minutite küsimus, et jõuda info esimesena ära teatada. Niisugustel puhkudel niikuin meie info ei kasutata rohkem kui ainult taustaks. Raadiod vahest kasutavad, aga ajalehed panevad oma meeskonnad tööle, mis on täiesti loomulik.

Oleme isegi korraldanud õp-  
pusi ja võin nüüd kindlalt öelda – mistahes ööpäevatuulil jõuab 25-30 minutiga meie täismeeskond bürosse ja alustab tööd – see on vajalik, kui on tegu näiteks mingi õnnetusega. "Estonia" huku ajal polnud meil veel seda taset, käivitumine võttis aega.

Nii et kiirust ma ei alahindaks. See on üks meie põhinõue. Lühidalt, kiiresti, täpselt ja viies keeles – kui toimub midagi olulist. BNS töötab ju inglise, vene, eesti, läti ja leedu keeles. Täpselt samasugune büroo nagu siin on Riias ja Vilniuses, veidi väiksem on Kaliningradis, ja Moskvast. Kaliningradis on kuus ajakirjanikku; see on meie jaoks strateegiliselt väga oluline koht

– Venemaast hüljatud ääremaa, kes väga vaatab Läände ja igatseb Taivani staatust. Näeme seal puht-ärilist perspektiivi.

**Ja ülejäänud 60% uudiseid tuleb nõ. omal jalal kohale?**  
Jah, arvuti ja faksi teel. Sinna hulka kuuluvaiks pean küll ka neid uudiseid, mida tehakse selle põhjal, mille toimumisest teame: riigikogu istungid, valitsuse pressikonverentsid, pressiteateis ja ka välisagentuuride materjalides sisalduv. Presidendi kõnet loevad toimetajad väga põhjalikult – uurivad iga sõna, iga silpi – ja otsivad nüansse, millest võib välja lugeda näiteks viiteid lähiaja välispoliitikal. Kõnesid tuleb väga põhjalikult lugeda, seda teeb kogu maailm.

Satelliidi kaudu saame reaalselt välisagentuuride – Associated Press, Reuteri, France Pressi, Interfaxi – uudiseid. Samuti Soome STT-lt. Rootsiga meil lepingut ei ole, aga aastate vältel on tekkinud väga head isiklikud kontaktid TT ajakirjanikega. Stockholmis ja Washingtonis on meil oma korrespondent.

Mõni uudis jääb ka tegemata. Näiteks ülele oli "Izvestijas" pikk kirjutis "Regina Baltica". "Izvestija" ajakirjanik oli rääkinud "Regina Baltica" pootsmaniga ja artikli üles ehitanud sellele, et kõik on küll korras, aga kui juhtub sama mis "Estoniaga", siis upub samamoodi... Ma olen kaks päeva tulutult püüdnud sellele loole "Estline'ist", kommentaare saada. Et see on jama või... Väga palju vene lugejaid on saanud sedalaadi totrat informatsiooni, et kui inimene hüppab kuenedalt tekil päästevestiga vette, siis saab ta ilmtingimata tõsise trauma. Ma arvan ka, et võib saada trauma, aga kas just tõsise, jne. See näitab, kui raske meil vahel on – kui ei saa õigel ajal tagasisidet, siis ei ole võimalik isegi mitte eesti meremehe kaitsta.

**Kuidas uudist kontrollitakse?**

Laias laastus võttes on meil välisloimetus, sisetoimetus ja majandustoimetus. Kõigis neis toimub see ühtmoodi. On neli toimetajat, kel on absoluutne õigus ja absoluutne vastutus uudis välja saata. Nemat vastutavad nõ. naha ja karvadega, et uudis oleks korrektne, täpne, kiire, huvitav.

Reporterid, kes uudise teevad, annavad selle alati toimetajale. Toimetaja teeb uudisega tööd. Meil on küll väga tublid reporterid, aga toimetaja ülesanne ei ole isegi mitte niivõrd seda keeleliselt siluda – selleks on stiilitoimetajad – kui vaadata, kas arvud klapiivad, kas ei puudu allikaviide, valdavalt peaks olema ka tsitaat, sest see ilmestab uudist. Kunagi ei tohi kirjutada: "BNS-ile teadaolevaid andmeid..." BNS-il ei ole mingisuguseid andmeid. Välja arvatud juhul, kui toimetaja tuleb riiklusest puudutava dokumendiga, mida ei saa avaldada. No siis võime niimoodi kirjutada, sest meil on see dokument olemas.

**Meie ajalehe kurb kogemus näitab, et sellegipoolest teete ka viga.**

Õnneks ei ole neid asju palju, aga on. See ei ole muidugi lohus, aga leian neid ka Reuterist, AP-st ja France Pressist. See on niisugune bisnis, et töötatakse kiiruse peale ja väga palju tehniliste sidevahenditega. Mobiilil mobiilile helistades võib tekkida müra; toimetaja võib olla närvis, sest peab selle info kiiresti edasi andma, ja teab, et järjekorras ootab tal veel üks uudis; võib-olla on ta laupäeval-pühapäeval olnud

BNS-i valvetoimetaja, st. ühek-  
sandat päeva järjest töö; võib-  
olla naine helistas talle ja ütles,  
et sa oled BNS-iga abielus, mit-  
te minuga...

Üks hullemaid juhtumeid on meil too, kui tõlkeviha, mil toimetaja tõlkis Läti uudises Tailandi Taivaniks, oleks äärepealt põhjustanud diplomaatilise skandaali. Meie Moskva toimetuse asutas Hiina saatkonnalt kommentaari küsima, Läti toimetuse Läti välisministeriumilt jne. Kuni me vea avastasime, oli see lümpel juba veerema hakanud. Püüdsime seda kõigest väest peatada, tegime tohutut lobytööd Läti ja Hiina diplomaatidega, et juhtunut siluda. Läti-Hiina sõda siiski ei puhkenud...



Ainar Ruussaar

Juhtub, jah. Nae, juhtub. Võin öelda, et seda ei tohi juhtuda, aga ei saa öelda, et edaspidi juhtuma ei hakka. Piloodidki teevad inimlikke vigu, ega sellepärast keegi lennukiga lendamata ei jäta. Lenduril on meist raskem. Aga ma ei alahinda meie vea negatiivset mõju. Me ei ole ajaleht, mida loeb 200 000 inimest, me ei saa panna järgmisel päeval raami sisse jupikest pealkirjaga "Vikade parandus". Meie kontaktid arv on kohutavalt suur, ja kui viga veel võõras keeles peaks minema... Õnneks on see ahel niimoodi seatud, et võõrkeeles satub vigu haruharva. Tõlk on ka ikkagi toimetaja, ja seega on ühe teksti taga juba kolm inimest.

Mis puutub "Meremehesse" – loeme seda ajalehte huviga ja püüame paremini kasutada. Hakkasime tänava tellima, kokkupuude oli Andi Meistri raamatu toimetamise ajast.

**Kust leiate ajakirjanikke, kes on rasket tööd tehes nõus jääma ka veel anonüümseks?**

Jah, meil ei ole rahva seas tuntud staare, aga nad on väga tuntud ajakirjanike endi, samuti poliitiliste, ametnike ja kõigi teiste seas, kellega nad töötavad. Uudisteagentuuri töö on meeskonnatöö. Siin Tallinna büroos on kolm ajakirjandus-  
haridusega inimest, ülejäänud olemas võtnud tööle konkursi korras. See on tugev sõel, ja olen väga rahul, sest oleme saanud suurepäraseid töötajaid. Teeme seda üsna tihti. Juhtub, et inimesed lähevad ära rahulkumale tööle – tasuvamale tööle ei saa öelda, sest seda vaevalt. Esineb kindlasti ka täiesti positiivset edevuse varianti – ajakirjanik tahab oma nime kirjutükki all näha.

Tallinnas on kirjutajaid 40 ümber – võrreldav ühe suure päevalehe toimetusega. Aga toodame päevas rohkem tekstimahtu kui ükski Eesti päevaleht.

**Kuidas inimesed jaksavad päevast päeva vastutusrikkalt kiirustada?**

Kui ma näen, et mul hakkab toimetaja *kustuma*, aga ta on väga hea toimetaja, eks ma siis istutan ta näiteks presidendi lennukile ja saadan koos presidendiga näiteks nädalaks ajaks Türki. Vähemasti rutiinist välja. Või lähevad mõnele pikemale seminarile.

Püüan inimesi roteerida, et ei tekiks rutiini. Et inimene ei tunneks: olen pool aastat teinud üht ja sama. Sest tegelikult on see niisugune tehase töö, suhteliselt šabloonne tegevus. Eriti kui on ridamisi päevi, mil midagi suurepäraselt, midagi vapustavat ei juhtu. Siis võib toimetajal küll tunne olla, et täna olen teinud 26 mutrikest. Ma ei taha, et tal selline tunne tekib.

**Aga võimu aspekt: mina olen see, kes võtab peaministri maha?**

Ei, meie ei ole need, kes võtavad peaministri maha, paraku. Sellist ambitsiooni ei ole. Aga teadvustame endale küll seda rolli, et uudiste kaudu on võimalik probleemi muuta niivõrd palju avalikuks, et nii- või teistsugust asja ei saaks, ei tohiks enam juhtuda. Viimast näide: kui teisaldajad visid valesti pargitud auto koos imikuga minema. Niisugust asja tuleb piisavalt kaua avalikkuse ees hoida, et tekiks mingi resonants. Sellisel juhul täidame küll mingil määral neljanda võimu funktsiooni.

**Kuhu oma uudised edastate? Kõigepealt teistesse keeltesse?**

Oleme valmis oma uudiseid tõlkima ka suulu keelde, kui leidub ostja, kes nende eest maksab. Lähtume ikkagi turust. Meil on tohtul hulgal tellijaid, ja meedia on sellest vaid väike osa. Väga palju on välis-tellijaid. Üllatus-üllatus, aga juba kuues aasta on meie tellijad kaks suurt Jaapani päevalehte. Tellivad pangad, lennukompaniid, kinnisvarafirmad kodu- ja välismaal.

Väga palju on eraisikuist tellijaid, just väliseestlasid, välislät-lasi ja -leedulasi. Palju tahetakse spetsiifilisi uudiseid. Väga palju on neid, kes tellivad uudiseid lähialajal, arvatavasti teadustöö jaoks – kui poliitoloog Ameerikas kirjutab näiteks teadustööd Balti poliitilise mõtte ajaloost lähiaastatel, siis tal on kasulik seda tellida.

**Kuivõrd teil on tagasisidet oma uudiste kasutamise kohta? Seda võib ju vaja olla oma töö planeerimisel.**

Kasutamist kontrollida muidugi ei jõua. Püüame pigem vaadata, kui palju on ajalehtedes neid uudiseid, mida nad ise on hankinud – mis on uudiseväärtuslikud, mille meie oleme a) maha maganud, b) ei ole teada saanud. Ühesõnaga, pigem huvitab meid see, kas meil on uudisteajakirjanduse turul konkurentsi – kas näiteks mõni leht hakkab meile pakkuma konkurentsi. Esialgu nii ei ole, aga seda jälgin küll põhjalikult.

Peana muidugi täiesti normaalseks, et uudisteagentuuri kasutatakse taustaks: seda on vaja, et teada saada, mis sünnib ja siis hakata asjaga ise edasi tegelema. "Sõnumilehe" peatoimetajana ütlesin ka kõigile, et katsuge agentuuriuudiseid võimalikult vähe trükkida, aga lugege väga hoolikalt.

**Teil on ka veel ärikanal, mille uudiseid keegi ei ära trüki, vaid mida kasutavad majanduses tegelejad.**

Jah, pangad, investorid... Meil on eraldi isegi börsiuudised. Nagu öeldud, tegeleme kõigea, millel on turgu. Kui Eesti oleks hästi palju tellijaid, kes maksaksid kollaste uudiste eest, siis olen kindel, et võtaksin tööle kolm seltskonnaare-

porterit, kes hakkaksid tegema kollaseid uudiseid teemal kes kellega käib ja kes kellest lahutab. Muidugi mitte kuulujutu tasemel, mitte ajalehte "Post", vaid sellest, mis tegelikult aset leiab.

Kui oleks tellijaid, kes ostaksid meilt fototeenust, siis teeksime sedagi. See on gigantne investeering, mis meie arvates ei tooks praegu tagasi. Fotosid telliks trükkimeedia. Aga sel on valdavalt olemas väga hea fototeenistus. See peaks olema üüratu investeering, et hakata nendega konkureerima.

Näeme võimalust müüa fotosid välismaal, ainult et Eesti ei ole selline koht, kust need tohtu eduga välismaale läheksid. Näiteks Reuteri fotolindid järgi on võimalik teha statistikat, kui palju viimase aasta jooksul on olnud fotosid Eestist. Ilmselt üksikud. Ja kui juhtub midagi niisugust, et siis on fotot vaja, siis on siin professionaalsed fotograafid, kel on otsesidemed ja kellele võidakse agentuuri iga ajal helistada ning tellida, mida vajatakse.

Nii et püüame pigem midagi muud arendada. Meie majandus- ja börsiuudiste lindil on seni väga hea minek.

**Kui hea tehnoloogia teie käsutuses on?**

Oma büroode vahel ringlevad uudised 24 tundi. See on nagu ämblikuvõrk, ja isegi dubleeritud. Kui näiteks Läti-Eesti kilusõja tulemusel katkesid riikidevahelised sideliinid, siis meie *taldrükute* kaudu käiv side ei katke. See on riigi julgeoleku seisukohalt äärmiselt oluline aspekt. BNS-i puhul pole võimalik näiteks see, mis jaanuaris 1991 Vilniuses, kui Vene sõjaväelased võtsid ära lihtsalt mingi telefoni peajaama, ja oligi *krõška* – välismaale ei saanud neistada. Meie punul peaks selle punkti vallutama.

**Teil on siis jalgrattaga generaator ka keldris?**

See on probleem. Hiljuti oli kolmetunnine elektrikatkkestus. Me pidasime vastu tund kaks-kümment, siis kustusime ära.

**Eesti kaitsepoliitika on ju üles ehitatud sellele, et võimalikult kiiresti ja kõvasti jõuaks appi karjuda.**

Absoluutselt. Augustiputši ajal oli BNS üks selline kanal, mis väga võimsalt uudiseid edasi andis, ka Läände. Leedus, kus oht kõige suurem oli, kollis BNS isegi ühte maakohata, kus polnud nii ohtlik.

Ma arvan, et kui Eestis peaks tekkima tõsine elektrikatkkestus, siis läheks natuke aega, kuni BNS-i omanikud investeeriksid mõnda diiselekt-rijaama. Aga jah, praegu on elektriprobleem.

**Internetiajastul ei peaks nagu õnnestuma kellelegi suukorvi pähe tõmmata, aga ka laptopide akud saavad tühjaks, mobiilide akud saavad tühjaks, ja ongi kõik.**

Julgeolekupoliitika seisukohast võib täiesti niimoodi juhtuda, et kui Eesti jäetakse elektrita, siis on ta mõne tunni pärast kotis. Haiglad küll töötavad diiselekt-rijaamadega, aga Eestist ei kuulda väljaspool enam midagi. Ja Eesti sees ei kuulda ka midagi, sest raadioja telejaamad ei tööta.

**Aga see on väga must stsenaarium ja ei usu, et see saab juhtuda.**

**Mis võlu oma praeguses töös leiate? Kas uudiste sisse ära ei upu?**

Ütleme nii, et käisin BNS-ist korra ära. Kuidagi nii on läinud, et olen alati uudistes olnud. Ülikooli II kursusel alustasin praktikandina Rakvere ajalehe "Punane Täht" uudisteosakonnas 1987. aastal. Siis olin "Noorte Hääl", seejärel tulin BNS-i. Aastakese olin vahepeal ära "Sõnumilehes". Pä-

# Riigikogu ei vabastanud laevaperede toitlustamist

## tulumaksust

Riigikogu ei nõustunud 20. oktoobril Riigikogu liikme Vootele Hanseni ettepanekuga vabastada laevaperede kollektiivtoitlustamine tulumaksust.

Rahanduskomisjon otsustas pärast eelnõu esimest lugemist 15. oktoobril toimunud eelnõu arutelul teha parlamendi täiskogule ettepaneku arvata tulumaksuseaduse muutmise eelnõu menetlusest välja.

Riigikogu 20. oktoobril toimunud istungil tegi komisjoni esimees Olev Raju (Koonderakond) ettepaneku arvata eelnõu parlamendi menetlusest välja. Ettepanekut toetas 36 Riigikogu valdavalt valitsusliitu kuuluvat liiget, vastu oli 31 opositsionää-

ri ja kolm saadikut jäid erapooletuks. 11 parlamendiliiget jätsid aga hoopis hääletamata.

Eelnõu väljahäätamist pooldasid lisaks valitsuskolitsiooni neljale parteile ka Keskraktsioon ja Ühinenud Vene fraktsioon. Laevaperede soodustuste andmist toetasid ja olid eelnõu menetlusest väljahäätamise vastu Rahvaerakonna, Isamaaliidu, Mõõdukate, Reformierakonna ja Arengupartei liikmed.

Olev Raju ütles hääletuse eel, et eelnõud arutades on rahanduskomisjon jõudnud järeldu-

sele, et kui anda tulumaksuvabastus laevadele, siis kerkib üles küsimus ka piirivalves, piirivalvelaevadel, Riigikaitseakadeemias ja mujalgi. Raju hinnangul ületaks siis selle summa suurus 100 miljonit krooni.

"Me ei osanud samuti tõmmata piiri, kellele anda soodustusi, ja leidsime, et eelnõu on tehniliselt niisugune, et me lihtsalt ei saa seda antud kujul toetada," väitis Raju.

Eelnõu autor Vootele Hansen (Rahvaerakond) tuletas meelde, et ei meremeheid ega lendurid saa oma töö eest väljaspool oma

asulat, kodupiirkonda töölahtusraha.

"On väga vana meretava, et meremeestele antakse nende reisi peal süüa ja seda mitte nende omal kulul, vaid laevaomanike kulul," ütles Hansen. "Ma ei tooks siia alla riigilaevu ja riigilaevastikku, vaid räägiks pigem tsiviil-laevadest, mis kuuluvad "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" alla."

Ettepaneku kohaselt poleks laevaperedele antav tasuta kollektiivtoitlustamise ratsioon reisidel viibimise ajal riigisestest töölahtudest päevarahade

alampiirides kuulunud makstavate erisoodustuste hulka.

Hansen ütles, et alles mõned kuud tagasi, kevadel vabastas Riigikogu nimetatud summad sotsiaalmaksu alt ja nüüd tuleks viia sotsiaalmaksuseadus ja tulumaksuseadus loogilisse kooskõlla. Hanseni sõnul oleks seadusmuudatus suurendanud kalanduse ja laevanduse rahvusvahelist konkurentsivõimet.

Hansen algatas laevaperede toitlustamist puudutava eelnõu 18. juunil, just enne parlamendi suvepuhkest. Eelnõu järgi oleks muudatus jõustunud järgmise aasta 1. jaanuarist.

Rein Kuusik, ETA

# "Mis sina, maamees, merest tead?"

Nõnda ütleb laulusalm. Ja õigesti ütleb. Ega ikka ei tea küll. Viimane ehe näide on see, kuidas Eestis kavandatakse meremeeste toidurahade maksumust.

Seda, et mõni mees võib ka natuke teistmoodi elada kui teeb seda igal hommikul tööle töttav ja öhtul koju kõndiv mees malsmaal, on mõnel ikka tõesti raske aru saada. Miks see meremees peab mingi erand olema? No kui tuleb merel söögisu peale, siis pidagu laev kinni astuga lähemasse restorani, pirukabaari või McDonaldsisse - nii kuidas rahakott kannatab. Ainult maamees, võib seda asja niimoodi ette kujutada. Ja ma ütleksin: juhm maamees.

Merel on see söögiasi alati pisut teistmoodi olnud korraldatud. Nii vanal hallil rootsi, tsaa-ri, vana vabariigi kui isegi tol neetud vene okupatsiooni ajal taibati, et meremees on ikka üks isesorti mees, kellele tuleb laeva kulul süüa anda.

Jah, juba Peeter I kehtestas 1724. aastal välja antud "Mereseaduses" kindlad normid, kui palju meremees peab päevas süüa saama. Need normid kehtisid ka Eestimaa kohta. Mõõdunud sajandil väljaantud "Kaubandusseaduses", mis reguleeris ka meresõitu, on 977. paragrahvis öeldud: "Laevnik peab andma laevateenistujale iga päev eluks vajalikke toiduaineid nii palju, et nad rahul oleksid; omalt poolt ei ole neil õigus nõuda laevnikult igale inimesele rohkemat, kui on lisan äratoodud normid." Nelja nädala tarbeks oli igale meremehele ette nähtud 14 naela liha, 45 naela kuivikuid, 10 naela herneid, 5 naela tatratangu, 10 naela odratangu, 6 naela võid, 28 topsi veini, 1,5 naela soola ja pool toopi äädikat.

Lõppeva sajandi algul koostas Riia kaugsõidulaevameeste selts proviantitabelid, mida hakati kasutama ka Eesti laevadel. Kõrvuti nendega olid kasu-

tusel ka Saksa kaubalaevastiku toidunormid.

Iseseisvas Eesti Vabariigis võeti 1928. aastal vastu "Meremeeste seadus", mis hakkas kehtima 1. maist. Selle 18. paragrahvis on kirjas: "Lisaks rahapalgale antakse laevaperede tasuta toit, kui ei ole kokku lepitut teisiti. Toidunormid määratakse Vabariigi Valitsuse määrusega." Seda täiendas paragrahv 57, kus oli kirjas: "Laevajuhi hooleks on, et laevapere toidetakse hästi ning küllaldaselt, vastavalt selle kohta käivatele eeskirjadele. Kui laevapere on oma toidul, on laevajuhi kohus selle järele valvata, et laevas küllalt moona oleks reisis." Leiab laevajuht reistajal tarvilikuks vähendada toidunormi, siis tuleb laeva toidul olevale laevaperedele anda vastav asetasu.

Laevajuht võib ilmastikulistel ja tervishoidlikudel põhjustel ette kirjutada vastava vahelduse toitmises tingimuse, et selle tagajärjel ei kannataks laevapere huvid.

Moona väljajagamisel on meeskonnal õigus kontrollida kaalu.



Meremehe toidulaua on läbi aegade olnud kala. Kas ka E-ained, pole teada. Madli Vitismanni foto laevaköögist - kambüüsisst.

Laevajuhi on keelatud korraldada meeskonnale toidumist oma isikliku kasutoova ettevõttega.

Laevapere toidunormid määrati kindlaks Vabariigi Valitsuse 1928. aasta 22. augusti määrusega. Need normid laevapere toitlustamisel kehtisid siis, kui laevapere ise ei soovinud olla oma toidul. Nimelt võis laevapere otsustada, et nad muretsevad ja valmistavad ise toidu. Mõnes laevas seda ka tehti. Sellist võimalust arvestati ka palganormide kehtestamisel, kus oli alati märges, kas need on arvestatud laevapere oma toidu korral või toitlustamisel laeva poolt.

Küsimus oli aastaid vaieldav. 1937. aasta 1. aprillist laevaomanike ning Eesti Meremeeste Ühingu vahel sõlmitud kollektiivlepingu alusel jäi laevatoidu küsimus meeskonna otsustada, mida tehti kinnise hääletamise teel. Vastuvõetud otsuse alusel hakati toitlustama pooleteise kuu pärast ja see kehtis kuus kuud, mille möödudes tuli uuesti hääletada. Kui toit oli laeva poolt, oli palk selle võrra väiksem. Enamikus laevades oli toit siiski laeva poolt. Kolmekümnendate aastate lõpus jäi kehtima kord, et kaugsõidulae-

vades nende suurusest hoolimata ja üle 500 brt ligisõidulaevades oli toit kindlasti laeva poolt. Alla 500 brt ligisõidulaevades korraldati toitlustamine vastavalt meeskonnaliikme ja laevaomaniku vahel munsterrolli sõlmimisel.

Sellel toidurahalt teadaolevalt tollal küll keegi maksu ei võtnud. Ju siis kaldamehed põlnud veel nii targaks saanud.

Tasuta süüa said mehed laevades ka nõukogude ajal. Ja hästi said. Seda võin omast kogemusest öelda. Ja keegi ei võtnud mult selle pealt ka maksu.

Toit laevas on laevaomaniku kulu laeva ülalpidamiseks. Nii nagu on seda talle mootorikütus, remondimaterjalid või ka meeskonna tööriist. Jah, siin ongi meie tarkade meeste jaoks veel üks võimalus oma tarkust näidata ja hakata ka tööriiete pealt tulumaksu võtma. Ja miks mitte võtta seda laevas tasuta elamiseks pealt! Arvutaks ikka välja meremehe koikoha hinna, voodipesu kulud, joogivee tarbimise ... Näiteks 1928. aastal kehtestatud toidunormides nähti aurulaevades mehe kohta nädalas ette 70 liitrit vürsket vett joomiseks ja toidu valmistamiseks. Kuus seega 280 liitrit. Kui palju seda nüüd kulub? Kui ikka arvestaks kõik rahasse ümber ja maksustaks ära, kus siis alles vaene riigikassa täieneks.

Enamik meie meremehe töötavad nii, et on kaks nädalat tööl ja kaks kodus või siis üks kuu tööl ja teine kodus. Kodus olles nad laeva toitu ei saa. Huvitav oleks teada, kes ja kuidas seda maksumust korraldada arvestama hakkab. Muuseas, Soomes makstakse meremehele toiduraha ka siis, kui ta kodus on. Ja pole kuulda olnud, et selle pealt maksu võetakse.

Jah, elus juhtub vahel tõesti imelikke asju.

Eesti Meremeeste Liidu vanem Ants Pärna

## Määrus laevapere toidunormide kohta

(Riigi Teataja nr. 71 - 1928.)

Alus: Meremeeste seaduse (art. 145 - RT nr. 28 - 1928) § 18.

§ 1. Meremeesteseaduses § 18 ette nähtud toidunormid määratakse järgmiselt:

Iga mees laevaperes saab nädalas:

- 1) Pehmet rukkileiba - 4,2 kg, valget leiba - 1,4 kg; nende asemel kuivikuid - 4,0 kg või jahu 4,0 kg; 2) tangu - 0,4 kg või herneid - 0,35 kg; 3) riisi - 0,350 või makarone - 0,300 kg; 4) loomaliha - 2,0 kg (soolatud või värsket); 5) konserveeritud karbaliha 0,6 kg või värsket liha 0,8 kg või värsket kala 1,6 kg, või kuivatatud kala 0,8 kg; 6) sealih - 0,6 kg või pekki 0,4 kg; 7) soolakala - 0,4 kg; 8) sulatatud rasva - 0,05 kg; 9) võid või I sordi margariini 0,4 kg; 10) kartuleid - 6,0 kg või kuivatatud kartuleid 0,6 kg; 11) juur- ja aiavilja 2,5 kg või kuivatatud aiavilja 0,25 kg; 12) sibulaid - 0,050 kg; 13) vürtsi 0,015 kg; 14) soola - 0,250 kg; 15) nisujahu - 0,280 kg; 16) kartullijahu - 0,020 kg; 17) piima - 1 liiter või kondenseeritud piima 0,25 kg; 18) suhkrut - 0,400 kg või 0,300 kg suhkrut ja 0,300 kg siirupit; 19) kohvi - 0,150 kg; 20) teed - 0,025 kg; 21) kuivatatud puuvilja - 0,100 kg; 22) merel toidu valmistamiseks ja joomiseks värsket vett - purjelaevadel 50 liitrit, aurulaevadel 70 liitrit.

§ 2. Laeva juhtkonnale antakse peale § 1 ette nähtud normide veel toiduaineid juurde 50% nende normide koguväärtusest.

§ 3. Laeva seisul ajal sadamas antakse laevaperedele vähemalt kaks korda nädalas toitu värsket lihast või kalast ja võimalust mööda värsket aiaviljast.

4. Pikemal reisel, iseäranis troopikavöös, antakse meeskonnale peale toidunormi iga mehe peale päevas 0,5 dl sidrunimahla (limonjuice).

Riigivanem J.Tõnisson.  
Teedeministri k.t. N.Reek.  
Riigisekretär K.Terras.

## Ametiühingu-kommentaar

Lugupeetud Riigikogu rahanduskomisjoni esimees Olev Raju ei valda ilmselgelt praegust situatsiooni rahvusvahelisel laevandustegevuse turul ja konkurentsis. Sellesse probleemistikku ei puutu mingilgi määral piirivalves, sisekaitseakadeemia ega lendurid.

Jutt käib ennekõike mingitegi

## Laevapere ühistoitlustamise vabastamine tulumaksust

maksusoodustuste tegemiseks meremeestele, kes 2/3 ja enamgi aega aastast veedavad merel, mil neil pole võimalust kasutada maapealseid sotsiaalseid hüvesid. Reisi- ja kaubalaevastiku meremehed täidavad tagasihoidlike arvestuste kohaselt igal aastal vähemalt 200 miljoni krooniga riigikassat otseste,

palgarahalt laekuvate maksude näol.

Tahaks teada, kas hr. Raju oskab näiteks tuua veel mõne maksumaksjate rühma, kes umbes 4000 inimesega jätkuvalt ja kohusetundlikult täidab riigikassat sama suure summaga ilma riigilt midagi vastu saamata. Selle raha eest ei ole me-

reemeste hüvanguks Eesti Vabariigis lillilegi liigutatud. Ei ole ühtki seadusandlikku akti, mis otseselt reguleeriks meremeeste töö-, puhke- ja olmetingimusi merel. Pole töötud meremehe abistamise fondi, mille vahendid moodustuvad tsiviilseeritud riikides 50% ulatuses riigieelarvest.

Ühistoitlustamise maksumuste soodustus oleks kindlustanud ka meie laevaomanike positsiooni konkurentide poolt kõikumalöödud pinnasel. Pea kõigis Euroopa riikides, kus merendusega tegu, toimib reederite otsene või kaudne subsidierimine 18-100% ulatuses meremeeste tulu- ja sotsiaalmaksumummadelt.

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esimees Jüri Lember

# Eestlaste purjelaevastik Rootsisis rajutuules

Eestlaste purjelaevastik sai alguse juba enne pärisorjuse lõppu, vist aastal 1861, kui Pärnumaal ehitati esimene suurem purjelaev, 140 netoregister-tonnine "Julie".

Tegelikult algasid eesti rannatalupoegade meresõidud oma purjekatel juba varem. Saaremaal olid kasutusel uisud ja põhjarannikul jaalad. Jaaladega veeti Soomest odavat soola, aga ka küttepuid ja rannakalureid kala Tallinna. Et Soomest soola osta, viidi sinna suitsuliha ja muidki toiduaineid. Hiljem veeti Soome kartulit. Ka käidi jaaladega Soomes kalastamas. Jaalasse lastiti kalavõrgud ja paar paati, et kala püüda. Kalastama sõitsid küla kõik mehed ja naised; koju jäid vaid vanad inimesed ja lapsed.

Jaala oli kahemastiline, umbes 10 brt. Esimesed jaalad olid teki ja kajutita. Tüürimine käis tüürimelariaga. Jaala tagumine mast oli tahapoole kalduv, puri oli poomipuri. Esimene puri oli väiksem ja seda hoidis üleval priistang. Pärast ja keulas olid väikesed kolmnurksed kajutid, mille kõrgus ei ulatunud üle parda. Sinna võis paigutada vettkartvat kraami varjule või paar meest magama. Ajaga arenes seegi veesõiduk: tuli jaala kattev tekk ja tahaossa laevakajut, tuli kinnine tüür ja rooiiratas. Järgmine arenguaste oli juba jaht.

Saaremaa uiskudega veeti mandrilt vajalikku kaupa ja võeti pardale ka nõ. reisijaid. Kõige enam on uisud tuntud kui postipaadid. Uisk oli ühemastiline ja raapurjega, mis pärineb varasemast ajast kui priistang ja poomipuri.

Purjelaevade ehitamine läks hoogu, kui rannatalupojad said oma rendimaad pärisomandiks osta. 1868. aastal ehitati Eesti randades 11 üle 100 nrt purjekat. Jahtide ja kaljaste kohta, mis olid alla 100 brt, andmed puuduvad.

Saarlastest laevameistrid rändasid Põhja-Eesti randades, otsides laevaehtustööd. Nad mitte üksnes ei ehitanud laevu, vaid ka saagisid valmis laevakere plangud, kaared ja tekiplangud. Ka otsisid nad metsast väl-

ja laeva mastipuud. Iga puu, eriti maltspuu, mastiks ei kõlvanud. Mastipuu pidi olema tihe sõõg, et see tormituulte puhanguitele vastu peaks ega murduks.

1873. aastal ehitati randades 82 suuremat purjelaeva; ajavahemikul 1861-1889 ehitati neid kokku 225. Kõigis randades oli laevaehtus käigus. Ehitati suuri puulaevu, aga ka väiksemaid jahte ja kaljaseid rannasõiduks.

19. sajandil kurtsid mõisnikud, et eestlased olla rumalad ja laisad. Kui saadi maad pärisomandiks, suurenes põllusaaduste tootmine. Muretseti põllutöömehesid. Randades saeti ja raiuti ning ehitati oma maa peal purjelaevu, olgugi et maailma meredele ilmusid raudsed aurikud. Maailmasõja alguseks oli ka eestlastel 39 raudlaeva - aurikut.

Pärast Eesti iseseisvumist tehti 1923. aastal rannikumetsades selle kohta inventuur, kus on järel nn. laevametsad. Need pandi suurelt osalt kaitse alla. 8. märtsil 1923 võttis riigikogu vastu "Puulaevade ehitamise toetamise seaduse".

**Paragraf 2. Metsaalad, mis sisaldavad peaaesjalikult laevaehtuseks kõlblikku puid ja on soosate laevaehtusekohtade vaheluses või võimaldavad metsamaterjali vedu või parveta mist laevaehtuse kohtadesse, samuti ka riigimaadel samsugustel kohtadel kasvavad laevaehtuseks kõlblikud tammed, kuulutatakse põllutööstri ettepanekul teedeministri kokkuleppel Vabariigi valitsuse poolt laevametsaks või laevapuudeks.**

**Paragraf 3. Laevametsade kasutamise ja järelvalve jäät metsade peavalitsuse hooldes. Nende metsade raieringiks määratakse 140-160 aastat.**

Seaduses on 12 paragrahvi, mis määravad metsade kasutamise, väljavedamise, puude kvaliteedi ja palju muud. Sellele seadusele on alla kirjutanud riigikogu abiesimees K. Virma ja sekretär T. Kalbus. Seadus kuulutati välja 8. märtsil 1923

ja ilmus "Riigi Teatajas" nr. 43, lk. 319.

Metsad, mida ei kasutatud laevaehtuseks ja kuulusid selle seaduse alla, saeti maha N. Lildu okupatsioonil ajal.

1939. aasta lõpul kuulus Eesti purjelaevastikku 152 üle 100 brt. purjekat, peale selle veel hulk jahte ja kaljaseid, mis vedasid rannasõidus puitu, telliseid ja muud tarvilikku ühest kohast teise. Tallinn vajab talvel palju küttepuid ja suurem osa sellest veeti kohale just väikeste purjekatega.

Purjelaevade arv kasvas kiiresti. Vaja oli laevajuhte, kel oleksid vastavad pädevused oku- kutseala kohta. Väikestes purjekates sõitsid tihti ilma kutsehariduseta mehed. Riigikogu võttis vastu "Kaubalaevanduse seadus paragraf 182 muutmise seaduse".

**Paragraf 182. Isikud, kellel laevajuhi kutse puudub, võivad Soome ja Riia lahase ning Baltimeres kuni Lindenäsi meridiaanini purjelaeva juhtida kuni kaheksanne registertonni suuruse ni. Purjelaevad, mis kaheksanne registertonni suurused, võivad seal- samas juhtida isikud, kel vähemalt 60 kaud meresõitu ja kelle**

teadmised sellekohase komisjoni poolt läbi katsutud ja küllal- daseks tunnistatud.

**Komisjoni kolme katseõidu kapteni koosseisus määrab teedeminister vajadust mööda mereasjanduse peavalitsuse ettepanekul. Katsete kohta käivad määrused kinnitab teedeminister kokkuleppel haridusministri- ga.**

Need, kel puudus 60-kuune meresõidukogemus, olid kohustatud läbi tegema kursuse mõnes Eesti merekoolis. Hiljem nõuti ka kuni 20 registertonni- te rannasõidupurjekate juhtimiseks tunnistust. Kes juba pikemat aega rannasõidus olnud, pidid kursustel õppima navigeerimist, merekaartide tundmist ning majakate ja toodrite tähendust meresõidus.

Kui N. Liit Eesti okupeeris, natsionaliseeriti 8. oktoobri 1940 seadusega 50 registertonni- st suuremad purjelaevad. Väiksemad jäid lühikeseks ajaks veel omanike kasutada, kuid peatselt natsionaliseeriti needki.

Sakslaste sissetungi järel tahtsid eestlased nõukogude okupatsiooni ajal natsionaliseeritud laevu tagasi, kuid saks- lased sellega ei soostunud. Mere-

mehed rakendati neile siiski tööle ja kogu Eesti purjelaevastik pandi käiku. Aga et sakslas- tel oli laevu vaja, hakati mele kolmemastilisi ja ka väiksemad purjekaid Saksamaale vedama. Kuulduste kohaselt olevat üks laevatranspord Hiiumaa kohal tormi jäänud ja laevad hukku- nud. Andmed puuduvad, kui palju neid üldse ära veeti. Kuid Eesti purjelaevandus hakkas kahanema.

Uusi purjekaid enam juurde ei ehitatud, lõpetati vaid need, mis juba nõukogude okupa- tsiooni ajal töös olid. Omanikud arvasid, et ka ehitatavad alused kuuluvad natsionaliseeritud nimekirja. Kuid 1944. aastal rinde Eestile lähenedes võeti ehitustegevus üles ja osa neist purjekaid jõudis põgenikega Rootsi.

Kui sakslased hakkasid lah- kuma, vallandas see Eestis suure põgenemislaine Rootsi ja Soome. Rootsi saabus umbes 750 veesõidukit. Kui palju sel- lest oli purjekaid, pole teada. Rootslased võtsid sinna saabunud laevad ja paadid üle. Algul olid laevadel eestlastest vahimehed, kuid siis võtsid läänide valitsused laevad üle ja eest- lased saadeti karantini laagrisse või metsatööle.

(Järgneb)

Eralt Art

**Toimetuselt.** Fotol raama- tust "Eesti põgenikud Rootsis" (Borås, 1946) on purjelaeva ah- ter jäänud vastu valgust tume- daks. Aga hoosial uurimisel võib sealt leida laeva nime "Pärnumaa".

1937. a. laevaregistri andmeil oli kolmemastiline kaljas "Pärnumaa" 36,7 m pikk ja 8,82 m lai; BRT 291,66; NRT 249,10. Laev oli ehitatud 1923. a. Ora- jões, omanikud olid registri and- meil A. Klein, M. Meier, T. Mar- tinson ja M. Kurgo. Eesti Mere- muuseumis on ka teada, et "Pärnumaa" toodi Eestisse ta- gasi ja uputati Vana Kalasada- ma sissesõidu vasakpoolsesse külge.

*te maine tugevalt langenud. Meie pangad on nende käes, ajalehed on norralaste omad, Eesti Merelaevandus kuulda- vasti samuti, puudub vaid, et nad nütud omavahel kiskuma ei lähe, tahtes meie laevu muga- vusliipu alla panna."*

"Estonia" peaks tõesti rahu saama. Aga ei lasta ju! Ega'se, kui "Meremees" kõik maail- mas "Estonia" kohta ilmuva maha vaikib, neid artikleid ja raamatuid veel olematuks tee. Oleme tahtnud inimestele, keda teema huvitab, need ma- terjalid lihtsalt kättesaadavaks teha.

Meil on kuus suurt ja mitu väiksemat liinireisilaeva. Suure reisilaeva laevaperes on ligi kolmsada inimest, kellest um- bes veerand on kutselised mere- mehed. Kõik ülejäanud on teen- ndav personal, kenad noored eesti inimesed, kes teevad merel ausalt oma rasket tööd. Muide, päris suur osa meie lehe luge- jaid on ka nemad.

No ja mis "müüki" puudutab, siis reisilaevandus ei ela ju mitte piletirahast, vaid hoopis sel- lest, kui hästi needamad kokad, kelnerid, baarimehed ja -daamid, kruisijuhid, poe- muüjad, infoneid, hotelliteeni- jad ja veel paljud teised oma tee- nuseid pakkuda suudavad.

Toimetus



## Kirjad toimetusele

*seltsimehi". Laskugem nüüd toi- metuse tasemele ja mainigem, et nende ridade autor on "ühes- tilikoolist" saanud koguni kolm dip- lomit: eesti filoloogi, filoloogika- kandidaadi ja filosoofidoktori oma. Nüüd juba kuraditosina aastaid õppejõuna töötanud, võin öelda, et iga ülikool, ka end mainekaks pidav, toodab praaki. /.../"*

"Gruppi seltsimehi" ei anna toimetuse koosseis päris hästi välja: kõigest kaks meid ongi, kolmas aitab muu töö kõrvalt. "Meremehe" püsijugeja teab seda; ühtainsat lehenumbrit näinud professor muidugi mitte. Ja vahel harva esinev allkiri "Toimetus" tähendab lihtsalt nende kolme ühist seisukoha- võttu.

Lühivastused kirjutaja mär- kuste:

\* Eksimuse vast pro vahest võtame omaks, samuti kui Va- bariikliku Õigekeelsuskomisjoni kirjutamise läbiva suurtähga - eks mõju lõpuks meilegi päevast päeva nähtav suurte algustäh- tedega liialdamine, olgu tegu kas mõne asutuse osakonnaga või mittetäieliku nimega nagu Vabariigi Valitsus.

\* Helsinki ja Turu on loomuli- kult "õiged". Nagu ka Helsinki ja

Turku. Ning nagu tõepoolest ka Pskov ja Riga.

Kruisi tekkelugu selgitasime- põhjendasime eelmises lehe- numbri. Arvame endiselt, et seda merenduses nüüd juba õige paljukasutatavat sõna on aeg hakata kirjutama nii, nagu laevaperedes ja firmakontorites tegelikult hääldatakse. Suulis- ses kõnes on laensõnastumus näiteks ka laevaköök kambüüs - järjest rohkem võib laevadel kuulda öeldavat kambus.

\* \* \*

Teine kiri on lehelugejate vanalt tuttavalt **Otto Tauililt, kai- madruselt Pärnust**, nagu ta end varem korduvalt nimeta- nud. "Tavaeestlasele on ikka nn. kodumaine hääldusviis kõi- ge armsam ja omasem, seepä- rast ei saa aru, miks ta peaks nüüd HELSINGI asemel HEL- SINKI ütlemas ja TURU asemel TURKU. Lausa loomuvastane näib olevat teda selleks mingite normide järgi kõnelema sunni- da. Loomulikult on "kruis" üldse üks turumajandusliku elu vasti- kumatest sõnadest, mis eesti kirjalpilti üldse tunginud ja on vanapagan ise teab kust niisu- gune nurisunnitus pärin, aga ees- ti kirjaviis on ta ikkagi "kruis",

vähemalt seni, kui sellele pole täpsemat omasõna välja mõel- dud. Kuna meie keel on endale võtnud vene terrorikeele aseme- le inglise oma, peab valvas ole- ma ka selle kui samuti impeeri- mi keele suhtes, kustkaudu või- vad meie omasse sattuda niisu- gused mõisted ja väljendid, mille- le täpseid, loomulikke vasteid ei leita.

"Meremehe" enda keele vastu pole midagi. See on küllalt ladu- selt, loetav. Näib, et selles lehes osatakse meie eestit aus hoida ja rohkem pole vajagi.

Mida "Meremehest" enam lu- geda ei tahaks? Seesama ok- toobri leht on kõige muu kõrval paksult õnnetu "ESTONIA" täis. /.../ Võiks ehk selle õnnetu ükskord merepõhja rahule jätta ja mitte enam tust tuututada. Nüüsama vastuvõtmata allakirju- tanu seisukohast on, kui agaralt meile Stockholmisse sõõde- takse, otsekui oleks ta mõni maailmalinn või mis. Või üles- mukitud baaridaame- kelner- id- kelnerinna- kokki meie nn. "kruisilaevadel", kuidas üks või teine mingi võistluse või- tis või kuidas laev ennast "müüb", otsekui oleks ta mõni libu. Ei tea, vast ehk selle pärast on minu silmis Rootsi ja rootslas-

Suvi 1998

# Viikingite väljasõit rahva hulka

Merelinn Stockholm pakub merelisi üritusi mitte üksnes veefestivali ajal. Mai keskpaigast augusti keskpaigani pakuti "Wasa" muuseumi kaidel üldpealkirja all "Paadikultuur '98" pea igal nädalalõpul eripalgelisi üritusi: eri tüüpi paatide kogunemisi, võistlusi ja näitusi.

**Ameerika viiking**

1. augusti ürituse pealkirjaga "Viikingid tulevad!" korraldasid Stockholm Meremuuseum, Riiklik Ajaloomuuseum ja Riigi Antikvaariumet. Kes teadsid, mis suunas vaadata, said näha Vabasadamast "Wasa" muuseumi juurde purjetanud viikingilaeva koopiate värvilisi purjeid. Muuseumikaidele kogunenud rahvahulga jalge ees sildus esimeste hulgas "Anund" – ehitatud 1993-1996, 12 m pikk ja 3,9 m lai, kahvelpuri 45 m ja 8 aeru, viikingihõlstitides sõudjatel nahkpaelaga kaelas sarvest viled.

Kilpidega kaitstud parrastega "Norsemani" kodusadam oli koguni Philadelphia. Võis muidugi arvata, et laevuke ei tulnud nii kaugelt oma "käiguga", aga tuli siiski kaugelt – Göteborgist. Sel-

legipoolsest pani muigama purjetükiga fotoaparaadi objektiivil puhastav viiking, moodne käekell hõlstivarrukast välkumas. Et ta seejärel betoonkaile astumiseks moekad tossud jalga tõmbas, et kilpidega parrast kaitsetid tänapäevased jahivendrid või et sõudepingkastides olid päästevestid, sellest on isegi ajaloolise töö nimel ilmselt võimatu loobuda.

**Kirjanikviiking**

Ameeriklaste kiivrite-mööka-de kõrval tundus märksa ausam "Viking Plum", kodusadam Täby. Selle paadi purjetajail-sõudjail olid seljas punased viikingiselti kirjadega vormipusad ja -jopid, jalas sintsed embleemiga kummikud. Tuules parkunud kalamehenäod ning lakist läikivas viikingijastu kujuga purjepaadis (ehitatud 1912) tulekustuti ja päästepol.

Päästepaadist loobunud, asendati see ohutuse huvides päästevestidega, sedasama ohutust teenib ka abimasin, mille juhtimispuul on sõudepingi all. Kõik selleks, et noored, kelle hulgas ajaloo propageerimiseks asi mõeldud on, ei jõua

kaua sõuda, kuigi paat "klaarib" ka halva ilmaga hästi. Saarestikust väljapoole, avamerale sellega siiski ei sõideta.

Ameerika viikingilaeva lootsinud habemik Täby "Viking Plum" meremees Lars Elenborg on ametilt maamootja. Ent 15 põlve samas paigas elanud suguvõsa liikmena oma kodukohta hästi tundev ja aastaid ekskursioonijuhina huviliste teadmisanu rahuldanud Lars Elenborg pole üksnes viikingiselti juht. Ta on kirjutanud ka toeka raamatu "Svitjods saga", milles esitab poolilukirjanduslikus vormis vanemat Rootsi ajalugu, kokkupuuteid varjaagidega ja kuningasoo põlvnemist.

Kompromiss paadi ajaloolise välimuse ja tänapäevase ohutustase vahel on Lars Elenborgi meelest vältimatu ega takista viikingijastusse sisseelamist. Nii võiski näha paljasjalgeid või ülikeeruliste pastelidega ja väga töepärastes karusnahaga ääristatud linastes ja villastes rõivastes asjaosalisi, aga ka neid, kes ajaloosse leebemalt suhtusid.

**Ratastooliga pontoonil**

Muuseumi juures sildunud viikingilaeva ja -paate oli kümnekond, uudistajaid aga sadu. Peale paatide vaatamise pakuti pisinäitusi, -müüke ja etendusi. Võis näha viikingite mõõgavõitlust, ääsil naelu taguvat seppa ja teatrilt. Müüa pakuti peamiselt raamatuid, aga ka pilte-postkaarte-suveenire ning viikingiaegseid toiduretsepte, mille juurde pakuti maitsta kivi-kõva viikingileiba.

Rahvast oli nii palju, et kaid ja ujupontoonid olid servast servani täis ning rohketel pildistajatel ülliraste laevukeste juures sobivat asendit võtta. Inimesed liikusid täiskilutud kaidel tigu-sammul vastassuundades, sellest hoolimata taanduti ja tehti rahvamurrus ruumi ratastooli lükkavale naisele, sest ka liikumisvõimetul mehel oli täisõigus puhkepäevast ilupilti nautida.

Võib arvata, et paljud neist, kes laupäeval muuseumikaidele tulnud, ei jätanud vaatamata ka mõnd naabruses asuvaist muuseumidest. Laadahallis ülesseatud paadinäitusega oli kesklinnale lähemale tulnud ka Stockholm Meremuuseum.

**Neegerviiking**

Kõige esimesena oli näituseplatsile purjetanud maailma suurim viikingilaev, tänavu juunis valminud "Svea Viking". 39-meetrise tammepuust laeva tekil on purjeriided varikatuse all lauad-pingid ja baarilett. Laadruumis on samuti lauad, aga küünlavalgel, ja sealsamas on ka roostevabast terasest läikiv elektripliitidega köök ning moodsad tualettruumid. Esimene ettekandja, kes kõõgitre-

pil vastu tuleb, on viikingikleidis ... neegritar.

Külastajad on kõik vabad lauad hõivanud ja mõnulevad päikesepaistes, süües puualustelt kättega või puukahvliga tõhusa lihatuskiga roogi, hammustades peale terveid sibula- ja tillivarsi ning rüübates savikruusidest õlut. Ka kohvi võib kõrvata savikruusis saada, seisab kaua soe ja maitseb täiesti tänapäevasealt pingi alt kõlarist kostva muusika saatel.

Et restoranlaev teeb ka ette-tellitud söögireise, on omal kohal kolm suurt päästeparve ja laevamasina tibatillukesed juhtimiseadmed. Nagu külmkapidki kõõglis.

Sellegipoolsest jätab viikingiteatri kõrval sümpaatsema mulje vastaskail seisev Rootsi suurim sõitev purjelaev "Marite". Ehitatud Prantsusmaal Normandias 1923. a. ja teeninud kalalaevade emalaevana Newfoundlandis, uppus see 47 m pikkune kolmemastiline pistitasa Fääri saartel unustusse, kuni entusiastid teda 1978. a.

taastama hakkasid. Nüüd ren-direise pakkuv moodsate mugavustega laev on ausam kompromiss vana ja uue vahel ning uued masinaheebled maitsekalt vana rooliratta ja kompassi kõrvale sobitatud.

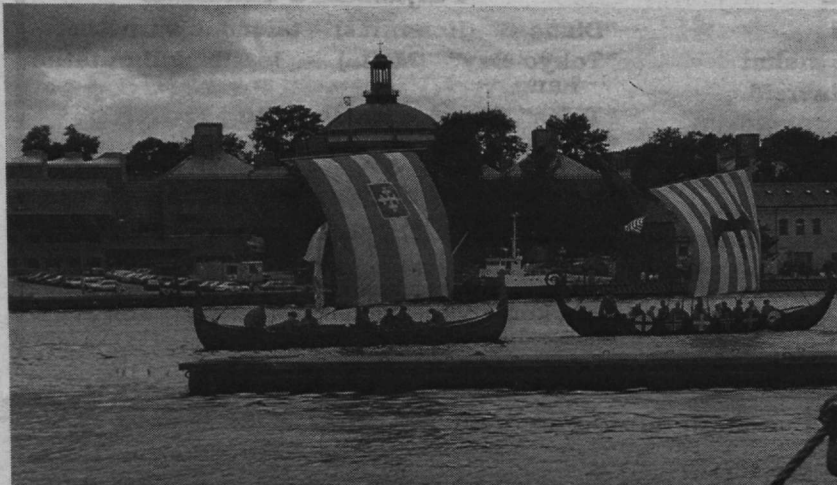
**Meie pole viikingid**

Rahvahulgas võis silmata ka üht "Regina Baltica" laevapere-liiget. Vaevalt, et neid seal rohkem oli. Vaevalt, et seal üldse rohkem eestlasi oli, saati siis "Meremehe" lugejaid. Aga kui ajakirjanik tunneb end lugeja silmade-kõrvadena, püüab ta edastada kõike nähtut, mis lugejatele huvi võiks pakkuda.

\*\*\*

Stockholm pole ehk tõesti teab mis maailmalinn, nagu Ott Taul eespool väidab. Aga on ikkagi kõige kättesaadavam suur-linn, kus meie toimetuse mee-lest jälle midagi õppimisväärt aset leidis.

Madli Vitismann



Punasetriibuliste purjede all...



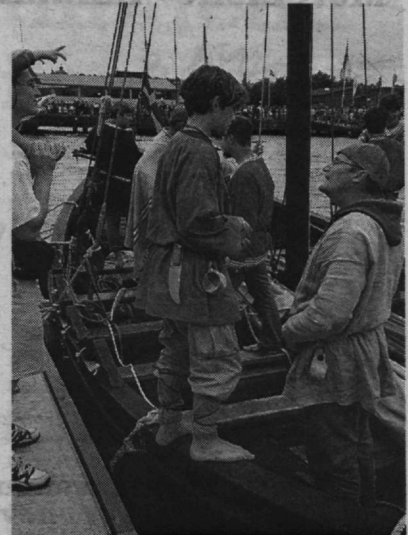
... ja aerude ja tüüriiga manööverdades.



Parrast varjava kilbi varjus on tulekustuti ja masina juhtpuul – kompromiss ajalooaga.



Aerujõul sildus Täby «Viking Plum».



Huvi ajaloo vastu kasvatatakse ka väikestes «viikingites».

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12								13		
14									15	
16		17					18			
19	20			21		22		23		
24				25		26			27	
28		29	30			31				
32		33			34			35	36	
37						38				39
40		41	42							
43		44		45					46	
47				48			49			

## "Meremehe" ristsõna

**PAREMALE:** 1. Tacituse poolt I saj. esmamainitud Läänemere-äärsed hõimud, kelle järgi on nime saanud eestlased. 7. 1939. a. septembris Tallinna sadamasse tulnud Poola allveelaev, millega asetleitud juhtumit kasutas NSV Liit ettekäändena oma sõjaväebaaside rajamiseks Eestis. 12. 1827. a. peetud merelahing, milles Briti, Prantsuse ja Vene laevastik võitsid Türgi ja Egiptuse laevastikku. 13. Jaapani soomuslaev, oli maailma suurim ja kiireim. 14. Kalapüügi vahend. 15. See (inglise k.). 16. India riigitäht. 17. Osseedi esivanem. 18. Meie sugulaskeeled. 19. ... väin - Sörve meri. 21. Halvemad, räbalamad. 24. ...noot e. pöörinoot. 25. Noot. 26. Veega ümbritsetud maismaaos. 28. Liitiumi sümbol. 29. Salv. 31. Praam (vene k.). 32. Seadis ankrutõstmiseks tali abil tekile. 37. Keelavad sõnad. 38. Vene geograaf ja loodusteadlane, Araali ja Kaspia mere uurija (1876-1950; eesnime esitähht ja nimi). 40. Või muud sellist (lühend). 42. Teatud marsruut. 43. Taipamishüüd. 44. Kuulatada; kuuluda (soome k.). 47. Päevad (inglise k.). 48. ...kärbes. 49. Eesti riigitäht.

**Alla:** 1. Üldnimetus Vana-Kreeka ja -Rooma kultuuri-piirkonnas kasutatud laevade kohta. 2. Teenima (inglise k.). 3. Tekilt jääkvee eemaldamiseks kasutatav narmas-hari. 4. Saksa hõbemünt, millest pärineb dollari nimetus. 5. Ühe Euroopa ja ühe Ameerika saareriigi saksa-keelsed nimed. 6. Nii mõneski Vahemere äärses riigis oste tehes tuleb kasutada ... 7. Amuuri lähtejõgi. 8. Ahtri alaosas paiknev püsttoru, mida läbib baller, nim. ka helmpordi toruks. 9. Parv (hispaania k.). 10. Meeskond. 11. Leedu rahatähed. 20. ...-Pfalz - Saksa liidumaa. 22. Vaikse ookeani avastajaks peetav hispaania konkistador (u. 1475-1517). 23. Meri (hispaania k.). 27. Rott (inglise k.). 30. Tarkus, nutikus. 33. Kiloliitri täht. 34. "Meremehe" Pärnu korrespondent (nimi ja eesnime esitähht). 35. ...hüpped - spordiala. 36. Hele, pimestav. 39. Belgia sadamalinn. 41. Taevast (inglise k.). 45. Universal Time - universaal- e. Greenwichi aeg (lühend). 46. Raitse, raisk (rootsi k.).

Koostanud Märt Kullo

## Eelmises "Meremehe" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Jaan Kapp. 9. "Ausma". 19. Viires. 21. Nall. "Ada". 12. Oengo. 13. Liinid. 23. Lest. 24. U.S.S. 25. ... naa. 14. Hr. 15. Tuulik. 17. Kee. 18. 26. Leel. 27. Appil. 29. ES. 30.

1	J	2	A	3	A	4	N	5	K	6	A	7	P	8	P	9	A	10	D	11	A
12	O	E	N	G	O	L	I	I	N	I	D										
14	H	R	T	U	U	L	I	K	K	E	E										
18	A	U	S	M	A	V	I	I	R	E	S										
21	N	A	L	I	L	E	S	T	U	S	S										
25	N	A	A	L	E	E	L	A	P	P	I										
29	E	S	A	J	N	F	A	S	O	A	I										
34	S	I	N	O	D	I	M	A	I	R	V										
37	K	A	E	V	E	L	I	N	G	U	A										
41	E	L	O	A	R	M	U	D	U	N	E										
45	R	O	T	T	B	I	S	K	A	I	A										
49	T	E	S	T	I	D	K	Õ	M	D	I										

Aj. 31. NF. 32. Aso... 33. Ail. 34. Sinod. 35. Ima. 36. Irv. 37. Kaeve. 38. Lingua. 41. Elo. 43. Arm. 44. Udune. 45. Rott. 46. Biskala. 49. Testid. 50. Kõmdi.

ALLA: 1. Johannes Kert. 2. Aeru... 3. Ants Laaneots. 4. N. Gumiljov. 5. Ko. 6. Alveefilmid. 7. Pii. 8. Pikitasand. 9. Ankrupoi. 10. Dices. 11. Adessiiv. 16. U. Alender. 20. Islami usk. 22. Aasia. 28. Parunid. 39. Guam. 40. Ael. 42. Loc. 43. Att. 46. Bi-. 47. KÕ. 48. a.i.

## Nemad teevad...

Algus lk. 12

rast viit aastat BNS-is tundsin, et midagi muud on vaja. Aga ei, ma tulin tagasi.

Mis mind võib? Olla hästi informeeritud. Arvan, et ei eksi, kui ütlen, et meie toimetajad on iga päev Eesti ühed paremini informeeritud inimesed - paremini, kui teised kolleegid-ajakirjanikud, ametnikud ja keskmised poliitikud. Arvan, et võivad võistelda salateenistustega - nende inimestega, kelle ülesanne on olla informeeritud. Jutt ei ole muidugi spetsiifilisest informatsioonist.

Võlub ka töö rahvusvahelises keskkonnas. Üldse on see töö inimese jaoks, kellele meeldib, et elu keeb. Ja elu keeb ju. BNS on selliste inimeste paik, kel on kogu aeg säde silmis ja isegi suitsu rahulikult ei tee.

20. november

Mari Vamba  
Madli Vitismann

## KUKU

Tallinnas 100,7 Mhz  
Järvamaal 100,5 MHz  
Mulgimaal 100,8 MHz  
Haapsalus 100,9 MHz  
Tartumaal 101,2 MHz  
Otepääl 102,4 MHz  
Niitväljal 102,7 MHz



LAUPÄEVAL

KELL 8 - 9

## MERETUND

### 2. novembril seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

#### Vanasadamas

"Akth" (Kreeka) - laadib malmi  
"Dipson" (Kampuchea) - laadib malmi  
"Kalana" (Eesti) - lossib konteinereid

#### Muuga sadamas

Tanker "Virgo" (Küpros) - laadib naftat  
Tanker "Vicenzina" (Malta) - laadib naftat  
Tanker "Esterre" (Küpros) - laadib naftat  
Tanker "Kapitan Tkatsenko" (Liberia) - laadib naftat  
Külmutuslaev "Andra" (Panama) - lossib külmutatud kanu

#### Paljassaare sadamas

"Diana-3" (Honduras) - täiendab varustust  
"Tokyo-Bay" (Malta) - lossib külmutatud kanu  
"Tulos" (Vene) - laadib puitu  
"Sierksdorf" (Antigua) - lossib jahu

#### Paldiski sadamas

"Poleslavets" (Marshalli saared) - laadib vararauda  
Märkus: Kampuchea lipu all sõitev laev on esimest korda Vanasadamas; meeskond küll 100% vene rahvusest.

## Kes meil käivad

### Restoran vanal aurulaeval

mugav tasuta parkla laeva kõrval  
privaatsed salongid 6-10 külalisele  
peasalong 40 külalisele  
elav muusika ja tantsulava  
päeva a la carte menüü

perelõunad puhkepäevadel soodushindadega

Reisisadam, Admiraliteedi basseini, Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres  
Tel 6411155, Fax 6318444

### «Meremehe» ilmumist rahastavad:



TALLINK



Linda Line

EstLine



### Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 2. novembril

"ELMAR KIVISTIK" - remondis Riias  
"MILLENNIUM ALEKSANDER" - Lake Charlesis  
"PAUL KERES" - teel Djakartast Rotterdami  
"KRISTJAN PALUSALU" - Trincomalees  
"GUSTAV SULE" - Hamiltonis  
"ALEKSANDER KOLMPERE" - Klaipedas  
"HAAPSALU" - Kaliningradis  
"VILJANDI" - teel Camdenist Peterburi  
"RAKVERE" - Århusis  
"NARVA" - Riias  
"VALGA" - tee Kaliningradist Camdenisse  
"SAKALA" - Halifaxis  
"SOMPA" - teel Dunkerque'ist Lomesse  
"KUIVASTU" - teel Abidjanist Dakari

### Neile, kes ootavad...

"RAKKE" - teel Rouenist Doualasse  
"VALKLA" - Vene-Balti sadamas  
"PIHTLA" - Amsterdamis  
"VIIDU" - teel Antwerpenist Banjuli  
"NAISSAAR" - Rouenis  
"VAINDLO" - teel Peterburist Tyne Docki  
"KASSARI" - teel Tallinnast Temasse  
"MUHU" - teel Setubalist Peterburi  
"ABRUKA" - Constantzas  
"VILSANDI" - teel Antwerpenist Izmiri  
"SOODLA" - teel Tallinnast Monfalconesse  
"KLOOGA" - teel Nakskovist Riiga  
"MUUGA" - teel Stockholmist Rotterdami  
"VIRTUSU" - teel Tallinnast Helsinkisse  
"KALANA" - Vanasadamas  
"KURKSE" - teel Corkist Hundstedi

"DIRHAMI" - Felixstowe's  
"KAPTEN KONGA" - teel Riist New Holland Docki  
"KAPTEN VOOLENS" - teel Riist Limericki  
"MEHAANIK KRULL" - Ystadis  
"LEHOLA" - teel Kroonlinnast Eemshavenisse  
"LEMBITU" - Dartfordis  
"VARBOLA" - Vlissingenis  
"CALIBUR" - teel Kopenhagenist Helsinkisse  
"TRANSESTONIA" - teel Tallinnast Kieli  
"TRANSBALTICA" - Åbenrås  
"NEPTUNIA" - Bekkeri sadamas  
"DONATA" - teel Riist Helsinkisse

Väljaandja  
Eesti  
Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuseumi kassast.

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Kersti Sõel ja Kaia Suun

Järgmine number ilmub novembris

Toimetuse postiaadress: Toimetuse asukoht:  
EE0001 Tallinn, Tatari 64  
Pikk 70, "Meremees" tel./faks 6 461 318  
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18  
e-mail: meremees@online.ee

Mobiiltelefon:  
8-25-238 088;  
peiler 11454  
(operaatorikeskus  
8-25811 951)

«Printal»  
Tellimuse nr. 4528  
Toimetaja  
MADLI VITSMANN