



# EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 6 (916) Teisipäev, 16. aprill 1991

Hind 10 kopikat

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Jälle juhtus lk. 2
- ☛ Pärast remonti lk. 3
- ☛ Kelle oma on merepöhi? lk. 4
- ☛ Sadamaülema jutul lk. 5
- ☛ Eesti Meremeeste Ametiühingu programm lk. 6
- ☛ Meresõda Läänemeres IV lk. 7
- ☛ MerLe XVI lk. 7



Lihavõttelaupäeval tuli kokku Eesti Meremeeste Liidu üldkogu



# Eesti Meremeeste Liidus

Eesti Meremeeste Liidu üldkogu oli kokku kutsutud lihavõttelaupäevaks, mis pole just parim aeg koosolekute pidamiseks. "Arnold Veimer", kus terve mereuurijate sektsioon peal, oli vist alles sadamasse saamas ja saarlased tuulise ilmaga hoopistükkis teadmata kadunud. Ning eks suur hulk asjaosalisi oli muidugi lihtsalt merel nagu ikka ja alati. Ent 474 isiku puudumine 515 võimalikust tundus vähestele kohaletulnutele küll liig mis liig. Et põhikirjas on ette nähtud ka võimalus kirja või telegraafi teel hääletada, siis vajalike küsimuste puhul otsustatigi nii talitada. Põhikirjanõuet poole liikmekonna kohaloleku kohta kvoorumi saamiseks taheti aga üksmeelselt muuta, muidu see 22. paragrahv jääbki tegevust takistama. Nagu üt-

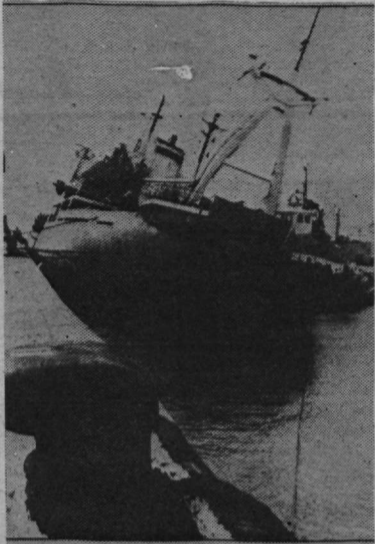
les Pärnu mees Lembit Song: ei saa ka selleks kvoorumit kokku, et tegevust lõpetada! Tegelikult ei olnud tõsimeelset lõpetamiskavatsust neist neljakümne ühest Mereklubisse kohaletulnust, kelle hulgas oli tosinkond teatud tuntu- ja tegevkaptenit ja koguni kaks daami, küll kellelgi. Akadeemilise vee- randtunni möödudes, pärast kapten Raudsalu koosoleku juhatajaks valimist ja lahkunud liikmete mälestamist, sai sõna liidu vanem Ants Pärna. 10. juunil 1989. aastal loodud Eesti Meremeeste Liidul oli 138 asutajaliiget. Eesmärk: koondada kõik eesti keelt oskavad merd sõitvad ja sõitnud mehed ja naised. Liikmeks vormistamisega pole praegu asjad korras. Näiteks Tallinna piirkonnas arvel olevast 337 inimesest

pole 118 maksnud ei sisseastumise- ega liikmemakse. Eriti kurb on, et koguni asutajaliikmete seas on 53 võlgnikku. Ja mõned on hoopiski unustanud, et on kord juba liikmeks astunud ning teist korda sisseastumise avalduse kirjutanud. Lähemal ajal võetakse kõigi arvelolijatega ühendust: kas nad soovivad liidu liikmed olla või tuleb nad välja arvata. Pärnumaal näiteks on viimatinimetatud toiming "surnud hingedega" juba tehtud. Peale 22. paragrahvi muutmise, mille Pärnu piirkonna mehed juba varem ette on pannud, tuleks põhikirjas veelgi muudatusi teha. Iseisvate piirkondlike osakondade kohta pole seal midagi kirjas, aga just need on tegelikult töös tähtsad. Nemad koguvad liikmemakse, millest

pool jääbki nende käsutusse. Väljaspool Tallinna on praegu Pärnu, Haapsalu ja Kuresaare osakonnad. Nende esimehed peaksid volikogusse kuuluma. "Arnold Veimeril", nagu juba nimetatud, on mereuurijate sektsioon. Kollektiivsed liikmed on projekteerimisfirma "Kalbur", "Lääne Kalur" ja "Oktoobri" kalurikolhoos. Millega siis sisuliselt on tegeldud? Suur töö oli Eesti Meremeeste Seaduse koostamine, sellest kõneleb hiljem Arno Kask. Teine tähtis asi on olnud merealase hariduse küsimuste arutamine. See peab olema kindlasti mitmeastmeline ja vaja on veel mitut eriala, mida praegu ei õpetata. Meremeeste Liidu viieliikmeline komisjon pole veel vasta-

va merehariduse kontseptsiooniga valmis jõudnud. Et ühe juba ilmunud ja veel mõne koostatava kontseptsiooniga konkureerida, tuleb seda tööd kiirendada. Oluline on olnud ka meremeeste rakenduse küsimus. Juba 1989. aastal ei saanud kõik lõpetajad tööd — meil on meremeeste ületootmine. Nüüd suletigi Pärnu Mere- kool, ka Merehariduse Keskus võttis vähem vastu, Leningradi suunamine on praktiliselt lõpetatud. Eestlaste osakaal Eesti Merelaevanduses on endiselt väike — 14%. Aastail 1986—1989 tuli tööle 323 inimest, neist 178 eestlast. Kõrgkoolidest tuli 206 meest, kellest eestlasi oli 24. Kapten Veskimäel oli ettepanek teha vähemalt ühel laeval eesti keelt (järg lk. 7)



Atraque de emergencia en el  
Baio de la Cádiz

Atraque de emergencia en Cádiz

**Mis juhtus?**

"Kõpu" oli Prantsusmaalt võtnud täislaadungi jahu, see oli plastkottides, 50 kg igas. Kotid on lamedad ja libedad ega ole pungil täis, seetõttu muudavad need oma vormi. Lähevad lühemaks ja pikemaks — seda massi ei saa laevas nii laduda, et oleks kindel, et last ei hakka liikuma. Suurem osa kotte oli slingis — rihmadega kokku pakitud, et oleks võimalik korraga tõsta ja poleks vaja ükshaaval laduda, nii on muidugi lihtsam laadida. Slingide koostamise eest on raha makstud, kuid et meil oli kogemusi sellise lasti ohtlikkusega, siis anti kaptenile luba osa slinge ära lahutada ja pakkide vahele üksikud kotid panna. Nii tehtigi. Umbes kolmveerand lasti olid slingid ja veerand lahtised kotid. Praegu on kõrge komisjon siin, üks nad siis otsusta, kuidas sellist kaupa peaks edaspidi vedama, et midagi ei juhtuks. Minu arvates oli meeskond teinud kõik, et laeva korralikult laadida.

"Kõpu" tuli Prantsusmaalt, võttis Ceutas kütust, 4. märtsi õhtul tuli Ceutast ja jõudis 5. märtsil kella kolme paiku päeval Cabo de São Vicente'ni, kus võetakse kurss põhja. Ilm: oli umbes 7-palline edelatuul ja 3–4-meetrine vana ummiklaine loodest. Ookeaniline, selles pole midagi ilmelikku. Pool neli, nagu ikka, hakati teed jooma; nõud seisis laual. Laev kõikus 5–7' mõlema parda poole.

Äkki, vist kell 15.40, vajus laev laine peal 15' paremale. See oli juba midagi erilist, üks seal nõud lendasid. Siis aga tõusis laev püsti ja sõitis edasi. Kell neli oli vahi vahetus. Kell 16.05 vajus laev jälle parema parda poole, aga tublisti rohkem, 20' või rohkemgi. Selle tagajärjel nihkus last ruumides, eriti teises ja kolmandas. Neljandas vähem, esimeses peaaegu mitte sugugi. Enam laev püsti ei tõusnud, jäi kreeni ja kõikumata 10'–40' vahel.

Kapten keeras laeva tagasi, sest edasi ei olnud seal kuhu-

# Jälle juhtus, seekord "Kõpuga"

Eesti Merelaevanduse dispetšeri juures oli märtsis eriti palju uudishimulikke küsijaid. Pidevalt pakses kaust pealkirjaga "Kõpu". Paaripäevase ärevuse järel siirdus meresõidumeti vanem-mereinspektor UNO LAUR kohapeale asja uurima, tema ülemus aga püüdis ärasõiduri jäänud tunni jooksul mõõda kabinetti käies teha midagi, et ärasõitjatele leitaks "Euroopas käibivat raha". Nüüd on tagasi nüühisti Uno Laur kui ka "Kõpu", sadamakapteni juures istub aga tähtis Moskva komisjon ja püüab juhtunust selgusele jõuda. Püüame meiega, Uno Lauri abiga.

gi minna, ning teatas laevandusse. Siin hakati otsima sadamakohta. Leningradi laev "Pavel Kortšagin" hakkas "Kõpu" saatma. Kohe anti häire, laev suleti nii hermeetiliselt kui võimalik. Uurit, kus on midagi juhtunud. Kui kõik, mis võimalik, tehtud, kogunesid vabavahi mehed vasaaku parda koridori. Tõmmati paaditekis üks parv igaks juhuks lahti. Paate poleks olnud võimalik vette lasta, sest üks oli täiesti vee ligi ja teine ülal kõrgel, kust enam alla ei saa.

Merelaevanduse abiga leiti sadam, kuhu sõita — Cadiz. Sellise kreeniga sõita, nii et masin töötaks ja õlid liiguksid, pole naljaasi. Püüti tankide abil kreeni natuke õendada, aga selleks olid võimalused minimaalsed, võib-olla paar-kolm kraadi jäi kreeni vähemaks, aga see oli ka kõik. Siis murdusid torud, 17 meetrit umbreelingut läks üle parda ja koos sellega kahe tanki torud. Sealt hakkas vesi sisse jooksma, nii et parema parda tankid said uuesti täis.



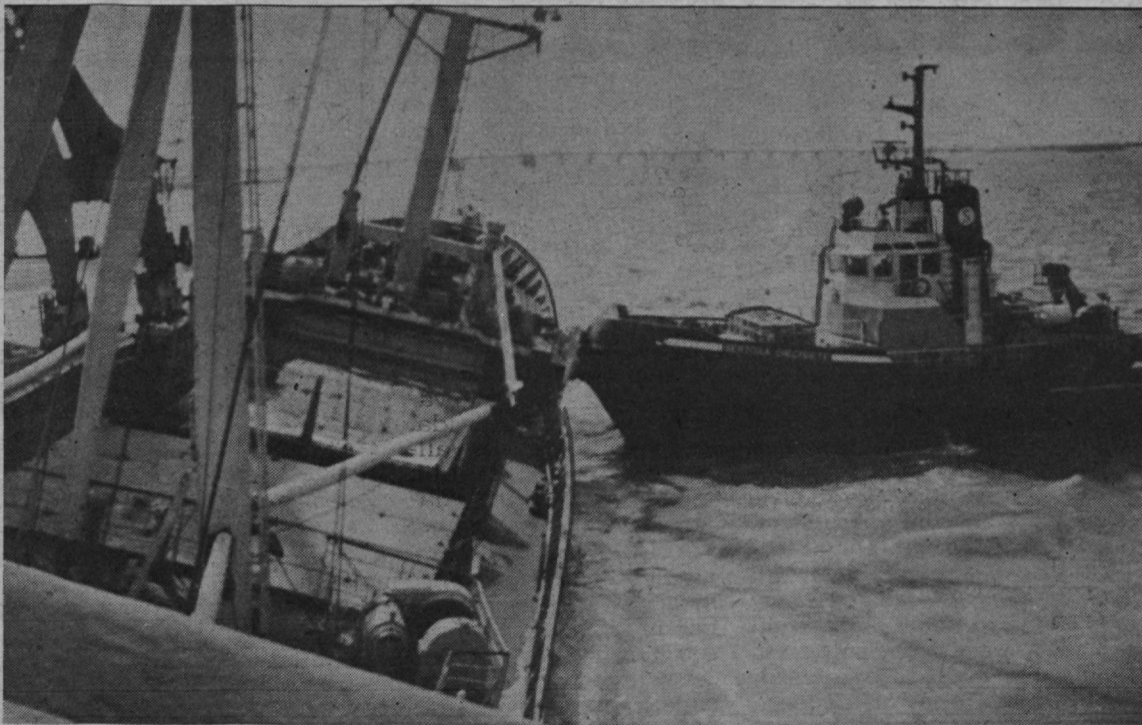
Dmitri Prantsu foto

kõik vahetekiid ja päris tühjaks 3. ruum, sest seal olid kütusetankid, mis oma viletsa olukorra tõttu naftat läbi lasid. Kreeni tõttu jooksis nafta paremasse pardasse ja alla pilssi. Kui kõik oli välja lossitud, siis oli alt puhas ja kuiv, kuid kõige hullem pilt oli 3. vahetekis, kus nafta oli

ti jäi maha, selle tõi ära "Maksim Litvinov". Nii tehti selleks, et olla kindel, et laev ohutult koju jõuab. Keegi ei teadnud ju, mis on lasti nihkumise ja kreeni saamise õige põhjus. Teame vaid, et "Povenets"-tüüpi laevad on halva püstivusega, seetõttu otsustati kuludele ja kahjudele vaatamata osa lasti teisele laevale jätta. Kuigi "Kõpu" on kahes kohas paremat ilma oodanud, mis oli muidugi õige tegu, pole kuuldavasti olnud mingeid muid probleeme siiajäädumisel.

**Mida Teie sinna tegema läksite?**

Minuga koos olid veel registri esindaja ja kaubatehnoloog. Meie ülesanne oli teha kõik selleks, et laev ohutult siia jõuaks. Me ei saanud seal mingit uurimist korraldada — oleksid võinud teab missugused kired lökkele puhkeda. Peaasi oli, et kõik vajalik ära tehtaks. Kohal käis ka sealse tehase esindaja, kes vaatas üle, mida oleks vaja teha. Nõudis 4 miljonit peseetat. Kui tehas oleks hakanud



Kui "Kõpu" järgmise päeva lõunapaiku Cadizi jõudis, oli kreen 28°. Sadamakapteni tingimus oli, et kaks pukserit tõukaksid laeva kogu aeg kai poole. Laev oli kõrgema pardaga kai ääres ja kreenipardaga mere poole. Oli vaja tõugata, et ümber ei läheks, kuni "Kõpu" kreen pole vähenenud 10°-ni.

8. märtsi õhtul, kui meie sinna jõudsimel, olid pukserid juba läinud. Laupäeval-pühapäeval midagi ei tehtud, esmaspäeval jätkati lossimist. Kreen vähenes vähehaaval ja paari päeva pärast oli mõnekraadne kreen juba vasaakusse pardasse. Lossiti välja

jooksunud paremasse pardasse ja rikkunud osa lasti, ka vett oli natuke sisse tulnud. Suurem osa lasti oli küll rikkumata, see pandi kaldale presentide alla, sest aeg-ajalt sadas vihma.

Siis hakkas ilm paranema, nii et lõpuks oli meil seal päris ilus suvi: üle 20° sooja ja päike paistis. Väga palju tööd tegi ära laeva meeskond. Tanki lagi parandati ära, selleks oli vaja kütusetankid puhastada. Murdunud torud keevitati tagasi, reelingu asemele tõmmati trossid. Kui kõik oli valmis, laaditi osa lasti tagasi, kuid 1., 2. ja 4. vahetekki jäeti tühjaks. Ligi 1000 t las-

seada tanki parandama, hoidku, nad oleksid selleks laeva ära lammutanud. Ega nemad tee nii, nagu meeskond tegi: kinnitas tsemendiga ja tegi kõik selleks, et kiiremini ära tülla. Lõpuks juhtuski nii, et kui laev 22. märtsil sealt ära tuli, oli see ka viimane päev, mil seda kaid saime kasutada. Niigi seisti seal üle kahe nädala. See oli täiesti uus kaid: suur laoplat ja kraanad, aga ei ühtki ladu; seda kaid polnudki veel õieti kasutusele võetud. Täpsemalt asus see Porto Realis, mitte päris Cadizis, kuigi samas lahes.

**Millega Te konkreetselt laeva aidata saite?**



La tripulación del barco 'Kypu' estuvo más de día y medio sin comer

Kaptenil oli tuge vaja: arutasime kõik ühiselt läbi. Oli vaja otsustada, mida teha: aitasin Tallinna ja Madridiga sidet pidada. See oli meie ettepanek — jätta osa lasti maha. Selleks, et laeva sealt ära tuua, oli vaja midagi otsustada ja teha.

**Kaptenil on vist praegugi väga närvesööv tulla niisuguse laevaga, pealegi teades, et ees ootab kõrge komisjon?**

Jah, ega see meeldiv ole. **Mis on Teie arvates juhtunu põhjus?**

Mina arvan, et see on lasti omadus, mida ei ole veel lõpuni uuritud. Pole lõplikult välja töötatud ka vedamise eeskirju.

**On see pakend uudne?**

Jah, need on kilekotid. Tavaliselt on jahu veetud džuu-kottides või on džuu-kott kilekoti peal. Muidugi, nüüdne kott ise on tugev — olen näinud, kui kukub, aga katki ei lähe. Plastkile on jahu kaitseks muidugi väga hea, aga vedamiseks... Esiteks libe, teiseks pehme ja vormitu. Raske öelda, kuidas peaks neid vedama laevas, kus pole pikivaheseinu. Näiteks "Leninskaja Gvardija"-tüüpi laevadel on pikivahesein, ning "Leninskaja Gvardija", mis lossib praegu samasugust lasti, polnud probleeme. Ilm oli parem ja pikivahesein ei lase lasti nihkuda. "Povenets"-tüüpi laevad, nagu "Kõpu", on aga viletsa püstivusega.

**Kas Teie jaoks ikka leiti "Euroopas käibivat raha"?**

Alles kohapeal, sinna jõudsimel aga ilma igasuguse rahata. Muidu oli meie eest küll hoolitsetud: Helsingis ootasid lennukipiletid København—Málaga, lennukis anti süüa ning Málaga ootas meid agent. Järgnes 350 km autosõitu mõõda Vahemere ja Atlandi rannikut. 22. märtsil hakkasime sama teed tagasi tulema.

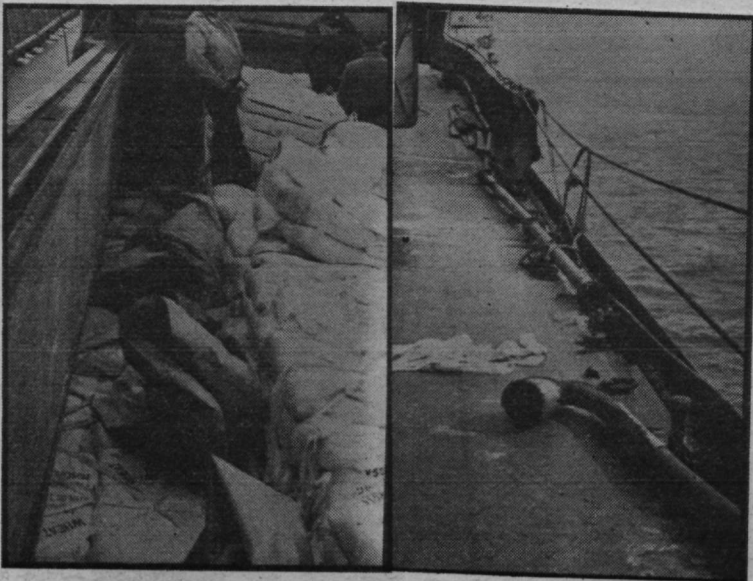
Cadiz on väga ilus ja väga vana linn. Asub poolsaare tipus, ümber müür ja poolsaare kitsaimas kohas vanalinna värav. Kogu müür on säilinud. Kirikuid on kindlasti kümme korda rohkem kui meil, aga torne neil pole. Peaaegu iga kümnes hoone on kirik ja igas majas on vähemalt kaks baari.

Talvel küll eriti siestat ei peeta, kuid elurütmis on sel siiski oma koht — tõeline elu käib õhtuti. Tänavad on siis rahvast täis, eriti palju on noori ja suurem osa neid minis. Musta värvi on riietuses hästi palju, majad seevastu on valged ja esimene korrus trellitatud.

**Teid jäädvustati hispaaniakeelse ajalehe fotol...**

Pühapäeval tuli daam, kelle seelik meenutas pigem laia vööd, ühe noormehega. Käisid ringi, vestlesid kapteniga ja tegid pilti.

**Madli Vitismann Francisco Garcia Izquierdo**



## Kaptenikommentaar

### "Köpu" kapten ÄRNI AEDMA, mida lisate?

Raske oli meile Cadizi sissesõit: sadama administratsioon käsikis reidile ankrusse jääda, aga et see oli sellise kreeniga võimatu, otsustasime ise edasi minna. Loots tuli peale alles kai nurga juures. Ise me kaikohta ei teadnud, poleks osanudki võõras sadamas edasi minna. Tuli vasakust pardast, ronis mööda laeva külge. Oli hirmunud näoga, kartis vist, et laev läheb ümber. Kui saime kai äärde, oli tal üsna kiire lahkumisega, kartis vist veel ka kai ääres ümberminekut.

### Kas tagasiteel lasti pärast hirmu ei olnud?

Osa lasti olime maha jätnud, ülejäänud oli laadruumis parema parda pool niivõrd kokku pressitud, et selle pärast enam karta polnud vaja. Olime ettevaatlikud ka: kui olime Cadizist välja tulnud, seisime järgmisest hommikust peale kaks päeva ankrus tormivarjus. Kui Kieli kanalist välja olime tulnud, seisime veel kolm päeva ankrus tormivarjus. Ei riskinud enam tormiga merele minna — tehtud remont oli ju ajutine, peasi, et Tallinna jõuaks.

### Mis tunne oli tulla, teades, et ees ootab arupärimine?

Ega eriti hea olnud. Palju pabereid tuli vormistada ja meestel oli suur närvipinget.

### Kas Moskva komisjon käitus Teiega humaanselt?

Tullime reede õhtul Tallinna, laupäeva hommikul oli komisjon juba kohal. Paar tunnikest saingi kodus magada. Just enne seda olime kaks ööd-päeva udus tulnud, magamata, aga ega nad seda eriti arvestanud. Kodunt ära olime möödunud aasta novembrist saadik, viis kuud.

### Mis nüüd edasi saab?

Laev läheb remonti, vist Loksale. Võib-olla kirjutatakse maha, täpselt ei tea.

### Mida Teie arvates peaks tegema?

Vist peaks maha kirjutama küll. "Köpu" on 1963. aastal ehitatud, nüüd juba 28 aastat vana.

### Kas see seal hämmastust ei põhjustanud? Või sõidetakse mujalgi nii vanade laevadega?

Nii vanade laevadega ikka enam ei sõideta. Kõik, kes meie laeva vaatasid, imestasid, et ta nii vana on. Registrimees juhtus mööda koridori minnes torule toetuma, aga see läks katki — mis siin enam rääkida.

### Nii et aukirja asemel arupärimine.

Madli Vitismann

# Pärast remonti

Märtsi lõpus saabus "Nord Estonia" ennetähtaegselt remondist. Tallinlased on juba harjunud Reisisadama muutunud ilmega ja õhtuti tuledes säravate laevadega. "Eesti Ekspress" on saanud näpuga näidata "Nord Estonia" hapukurgihooajale. "Estline'i" asjade seisu varakevadel nõustus selgitama "Estline-Eesti" peadirektori kt. HARRI ENULA.

### Mida remonditi?

See oli tavaline registri nõuete kohane ülevaatus ühes väikese kosmeetikaga, suurem töö oli ühe stabilisator remont. Kõik valmis kiiremini, kui arvasime — Stockholmis Finnboda laevatehases kulus 2 nädalat. Sisetöid ei tehtud, reisijateruumide ja kajutite remondiks kasutasime ootamatult tekkinud madalhoogaega.

### Kas madalseis hakkab mööda saama?

Õnneks küll. Halvad asjad lähevad inimestel kiiresti meelest. Kõik Baltikumis laineid lõõnud sündmused, mis meie reisijaturule mõju avaldasid, on nüüd möödas, samuti Pärsia lahe sõda.

### Kas kasutasite terrorismikartusel täiendavaid julgeolekumeetmeid?

Jah, aga praegu ei pea me neid enam vajalikeks.

### Kas teil otsest pommiähvardust ei ole olnud?

Ei. Saime küll mitut kanalit pidi infot, et Baltikumis sõitvate laevade vastu võidakse selliseid vahendeid kasutada, ja püüdsime selleks valmis olla.

### Kuidas mõjus teie firmale kahe rootslase surm Eestis?

Umbes samuti kui SAS-i ja "Aerofloti" reisijate hulgalet. Mõjus sündmuse suur ületähtsustamine, mis sai võimalikuks tänu sellele, et just enne seda olid tankid Baltikumis, see hirmutas niigi. Rootslased on üldse rahumeelsed inimesed ja hindavad väga oma turvalisust. Mingisugust riski nad enda peale võtta ei taha, kui on vähegi võimalik seda vältida. Loomulik, et puhkuseks valitakse garanteeritud rahulik paik. Kahjuks Tallinna viima-



sel ajal rahulikuks ja turvaliseks paigaks ei loeta, nii et oma pitseri see meie reisijate hulgale jättis. Praegu tundub, et olukord on stabilisee-



runud — aprilliks ja maiks on piletite ettetellimisi üllatavalt palju.

### Kas teie firma korraldab ka Rootsi-ekskursioone?

Jah, me püüame sellel transpordisillal hoida kahepoolset liiklust. Rootsi-pool korraldab väga aktiivselt 1- ja 2-päevaseid huvireise Tallinna ja lähiumbrusesse. Novembris hakkasime meiegi koostama "Estline'i" turismigruppe 1-päevasteks Rootsi-sõitudeks. Algas läks hästi, tundub, et huvi selle vastu

on ja meie pakkumine on konkurentsivõimeline spetsialiseerunud turismifirmade kõrval. Kui see end ära tasub ja inimestele meeldib, siis püüame niiviisi jätkata.

### Kuid selleka peab ju olema valuutat?

Meil reisib väga palju inimesi, kel endal valuutat ei ole, kuid nende asutusel on. Sel juhul maksab asutus kas ainult valuutaosa või kogu reisi kinni. Me peame ju nii busside ja giidide tasumiseks kui ka teedemaksude katteks võtma osa reisisasu valuutas.

### Kas eeldate tänavuse aasta lõpuks tulu või kahju?

Oleme oma stardikulutusel jaganud viiele esimesele tegevusaastale, nii et need annavad end veel kaua tunda. Reisijateäri ei ole kunagi kiire äri. Kui me tahame oma tegevust solidselt korraldada, siis ma ei vaataks 1991. aasta lõppu väga optimistlikult.

### Möödunud aastal oli teil vähe kaupa vedada, aga nüüd?

Jätkub, kaubavedu on möödunud aastaga võrreldes tunduvalt parem. Möödunud aastal olid suuremad ekspeditsioonid ja kaubaomanikud oma lepingud juba sõlminud, kui meie alles turule tulime. Selge, et meile jäid vaid nn. juhuveod. Nüüd aga, kui võrd laev sõidab ränges graafikus, pakub see huvi eeskätt kiireloomuliste ja garanteeritud kaubavedude korral.

### Kas uues sadamahoones on teil ruumi piisavalt?

Jah, töötame siin juba paar kuud. Kõik, mida vaja "Estline'i" Tallinna-poolseks tegevuseks, paikneb siin, meie silma ja kontrolli all. Maja ei ole küll veel ametlikult valmis, puudub ühendus Soome-terminaliga, kuid kõik tööd on lõppjärgus.

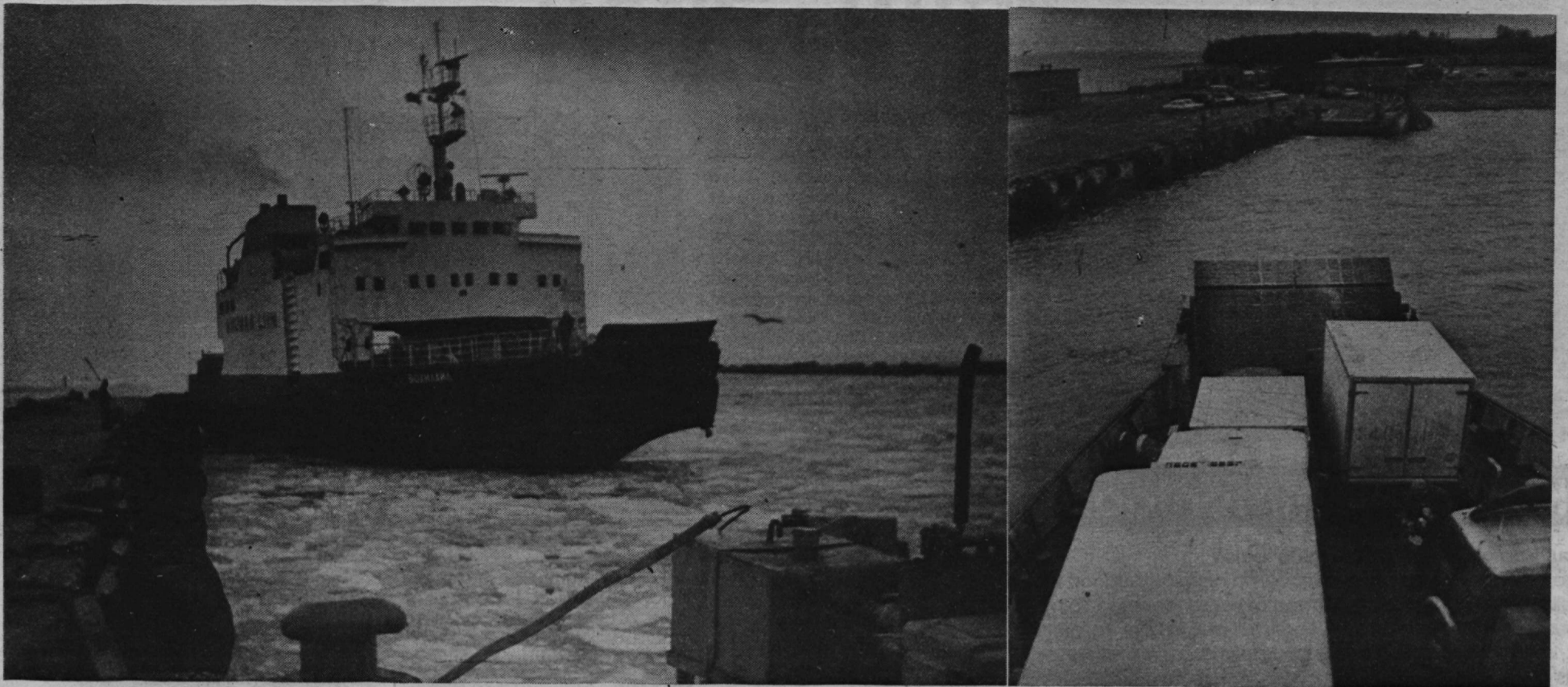
### Kas Stockholmiliinile tuleb teine laev juurde?

Midagi kindlat öelda ei tahaks, et mitte ära sõnuda. Eelmise aasta lõpus olime sellele otsusele väga lähedal, kuid jaanuarisündmused ja mõned N. Liidu presidendi ukaasid on seda entusiasmi vähendanud. Ka jaanuariveebruari turuseis ei olnud just kõige parem, et rääkida väga suurtest investeeringutest. Aga küsimus ei ole pävakorrast maha võetud — kõik head asjad tulevad õigel ajal või natuke hiljem. Nii et ilmselt tuleb "Estline'il" teine laev, kuid missugune ja millal, seda on praegu veel vara öelda.

Madli Vitismann

Dmitri Prantsu fotod





# Kelle oma on merepõhi?

## Pardakõnelusi "Vohilaiul"

Proovigu igaüks mõttes arutleda, millal on parem teada saada, et laeval on põhjas auk — kas enne sõitu, sõidu ajal või siis, kui juba sõidetuud. Mitte just väga suur auk, nii mõnikümme sentimeetrit pikk ja paar sentimeetrit lai, umbes nagu nõopauk. "Vohilaiul" on niisugune pragu põhjas, tõsi, laev sellest ei upu, sest põhi on kahekordne.

Pärast väljasõitu Rohukülast võisime imetleda jääle sivist hülgepoega, kuid peagi keskendas kapten Rein Oolmets oma tähelepanu. Järgnevat meenutas vigursõitu autoga, kus takistusest mõne sentimeetri kauguselt peab mööduma seda riivamata. Vahe vaid selles, et mõne sentimeetri asemel on mõni meetri. Nimelt on Rukkirahu kanalil ääres kivid ja nende vahelt läbi laveerida ei ole väiksem kunst kui auto vigursõit. Sõita tuleb täpselt mööda liini nagu mööda joonlauda. Takistuse riivamisest annabki tunnistust pragu "Vohilaiul" põhjas. Veel on vahe selles, et kui autode vigursõidus on takistused nähtavad, siis kivid merepõhjas välja ei paista, jää on aga poid laiaili kandnud. Ilusa ilmaga õnnestub sõit üsna hästi, aga udus ja pimedas on raskusi sõidukanaliga ülesleidmisega. On see ju mõnevõrra kitsam kui Kie-li kanal, pealegi pole veealusel kanalil nähtavaid kaldaid. Kirjade järgi peaks Rukkirahu kanal olema 5 m sügav, aga kui veidi üle kolmemeetrisel süvisel parvlaev põhja riivab, ei saa noid kirju hästi uskuda. Sellesama kanali äärel aga varitsevadki kivid. "Ahelaid" on just remondist saabunud — tuukrid lappisid pragu põhjas, seestpoolt kaeti see tsemendiga. Selleks oli aga vaja madalasse tanki ronida, ja kui keegi seda ei julgenud, pidi kapten Eduard Lozovoi ise ette näitama, kuidas seda teha.

Ega seal polegi midagi imestada, leiab kapten Oolmets — parvlaevad on kujunenud omamoodi väljaõppekeskusteks. Saab mees ameti sel-

geks ja tunneb, et tiivad kannavad, läheb ta kaugsõitu. Tuleb jälle uus välja õpetada. Ometi on parvlaevade elektriosa nii keeruline, et nõuab kõrget kvalifikatsiooni, eriti elektromehaanikuilt. Millegipärast ei jääda parvlaevadele pikemalt pidama: voorimehete töö mandri ja Hiiumaa vahel pole just kerge. 4 edasi-tagasi reisi päevas, puhkepause praktiliselt pole. Nii kaks nädalat järjest, siis saab kaheks nädalaks puhkama.

Aga kelle oma on ikkagi merepõhi? Parvlaevad kuuluvad Eesti Merelaevandusele, ja parvlaevade löhkumise kahjud kannab merelaevandus. Kivide vastu see aga ei aita.

## Sadamaülema jutul

Samad kivid teevad murelikuks Rohuküla sadama ülema Endel Susi. Kuigi merepõhi Rukkirahu kanalil ei kuulu ka Rohuküla sadamale, oli hr. Susi õnnetu kivid leidmiseks sügisel tuukrid kohale tellinud. Laevad peaksid saama sõita kaardi järgi, kaartide koostamine ja täpsustamine ning takistuste tähistamine looduses, samuti laevateede korrasid on N. Liidu sõjalaevastiku hüdrograafiaameti töö. Ometi nõudis hüdrograafiaamet nendesamade kivide, mis tuukrid üles leidsid, kaardile kandmise eest, s.t. täpsustatud kaardi eest, Eesti Merelaevanduselt vähemalt 10 000 rubla. Mis sest, et täpsete kaartide koostamine ongi nende otse- ne töökohustus.

Loogiline oleks, et merepõhi on riigi oma. Aga missuguse riigi? Suveräänsusdeklaratsioonist peale peaks Rukkirahu kanali põhi olema nüüdse Eesti Vabariigi oma, kuid sel riigil puudub palju muu puuduvat hulgas ka oma hüdrograafiaameti. N. Liit arvab, et Rukkirahu kanali põhi on tema oma. Tal on sellega tegelemiseks vastav talituskil olemas — sõjaväestatud hüdrograafiaameti. Aga nüüd on tekkinud paradoksaalne olukord — nagu muudestki eluvaldkondades santažeerib monopolist. Kui Eesti Merelaevandus rohkem omi laevu

lõhkuda ei taha, siis maksu, palju küsitakse. Sellise loogika järgi on sealne merepõhi Eesti Merelaevanduse oma.

Endel Susil on Rohuküla sadamas muidki omandiprobleeme. Nimelt selgus, et maa, millel sadam asub, on N. Karotamm 22. jaanuaril 1945 andnud Balti Sõjalise Merehituse Valitsusele. Selle määruse 2. punkt teeb Eesti Merelaevandusest maa rentija ning paneb talle kohustuse hoida sadamaehitised korras. Sõjavägi pole tegelikult seda maad kunagi valdama ega haldama asunud, nii peaks see minema tegeliku omaniku kätte. Kui sadam korda saaks, peaks see paljusid huvitama, eeskätt valitsust. Maavalitsusel peaks ka mingi oma osa olema. Praegu ei ole küll kellelgi muul raha peale Eesti Merelaevanduse ja Tallinna Kaubasadama, et asjast osa võtta — praegu ei ole Rohuküla sadam tulus ettevõtte. Kui valmiks uus kai, oleks peale parvlaevade võimalik teisigi laevu vastu võtta.

Tulus ettevõtte pole ka voorimehete saarte ja mandri vahel. Seni kahtis kahjumi Moskva mereministeerium raha ümberjagamise abil. Nüüd, kui igale asjale pütakse õige hinnasilt külge panna, see enam ei sobi. Ja eraldaski valitsus saarte omavalitsusele 4 miljonit rubla dotatsiooniks, Hiiumaa sai selle jagamise juures kõige suurema osa. Nii tulebki välja, et hiidlase auto ülevõtu on odavam kui mandrimehel. Oleks küll muidki võimalusi. Kui sõidupileti hind peaks katma tegelikud kulud, paneks see inimesi oma vajadusi paremini järele kaaluma. Võib-olla selguks, et polegi vaja autot selleks kaasa võtta, et Haapsalus poes käia. Doteerida võiks hiidlast ja vormsilasi kuidagi teisiti, kasvõi nende palka suurendades. Hr. Susi tõmbab paralleeli Taanis kogetuga: seal tehakse saareelanikele maksusoodustusi ning doteeritakse väikesaarte kaubavedu. Kuulates pahandamist, kui parvlaevad vahel graafikust kinni pidada ei suuda ja

arvestades kaptenite laveerimist kivide vahel, ei taha hr. Susi kuidagi nõustuda nendega, kes arvavad, et ülesõit peaks olema hoopis tasuta — nagu maantee jätk.

Kaks ja pool aastat sadamaülema ametit pidanud Endel Susi on jõudnud selle aja- ga kõik valupunktid asjaosalistele teadvustada, kuid see sunnib nukralt nentima, et pisikesed asjad lahendatakse ära, suuri ei taha keegi ette võtta. Tegu on kohalike ettevõtetega, kes võimaluste piires aitavad, ja kohalike võimudega, kes (vahel võimalusi arvestamata) nõuavad. Oma- valitsused paneb sadama- ülema ritta asjalikest hääleka- teni ja lisab lähemaks iseloo- mustuseks: Läänemaal aru- tati koosolekul võimalused läbi, pandi paberile ja nüüd- seks on peaaegu kõik proble- mid lahendatud. Hiiumaal pannakse ka koosolekuil aru- tatu paberile, tehtud aga eri- ti midagi ei saa.

Näite selle kohta, kuidas pi- siasju suurejooneliselt lahenda- da saab, toob hr. Susi üsna lähedalt. Rohuküla tagumine märk oli puudesse kasvanud, sest keegi polnud selle eest 30 aastat hoolitsenud. 30 aasta- ga jõuavad puud aga üsna suureks kasvada ning inimesed unustada, kuidas see paik varem välja nägi. Siis

aga sekkusid rohelised: ei lubanud puud maha võtta, sest külale tekib tuulekoridor. Taheti teha külakoosolek kihutuskõnedega puude kaitsjailt ja vastastelt, õnneks laabus jutuaajamine külalainikega sellelagi ja nad said asjast aru.

Rohuküla sadamahoonet ennast vaadates tekib aga küsimus, kas see, kes nii suurte akendega maja nii tuulisesse kohta kavandas, pole üldse mere ääres käinud ega kalurimaju näinud. Ega olegi: jõelaevanduse tüüpprojekt on kavandatud kuskil Volgamaa lõunaosas. Ja veel üks mõistatus: miks on sadama- ülema kabinetis maast laeni ja seinast seinani vaade ühiselamule — kas selleks, et näha, kes üle õue käib. Ei, hoopis projekti sidumisel on majal vale külg mere poole pööratud. Ka küttesüsteem oli valepidi. Ja selgus see alles siis, kui hoolega otsiti põhjust, miks ühiselamu soojaks ei lähe. Et nii suurt juhumust on eriti raske olefada, siis selgus see alles kolmandal katsel sooja majja saada. Soe tuli majja, aga ega maja ennast enam õigetpidi keera.

25.—26. märts  
Madli Vitismann



## Telefoni- jutt

Hiiumaal käies oli märgata, et Heltermaal ei valvata piiri enam endise põhjalikkusega. Kas nüüd on riigipiir nihkunud Hiiumaast lääne poole?

### Tallinna piirivalvepunktist vastati küsijale:

Riigipiir on endistviisi merel Hiiumaast lääne pool. Piiritsooni režiimi kaotas aga NSV Liidu valitsus kogu Baltikumis Eestis, Läti ja Leedu valitsuste palvel. Piirivalvurid valvasid viimasel ajal Heltermaal Hiiumaa omavalitsuse palvel, et kaitsta saare loodust ja rahu. Ka rohelised on palunud saartele kaitset. Mandril on samuti piiritsoon kaotatud: riigipiir on merel, rannas võib rahulikult supelda ja kala püüda.

Aprilli algul lõpetasid piirivalvurid Kuivastus ja Heltermaal valvamise. Maakonnad korraldavad ise maakonna piiri valvamist.

Helistas Madli Vitismann

# Sadamaülema jutul

Märtsi kolmandal nädalal valitseb Pärnu sadamas jälne vaikelu. Sadama olevikust ja tulevikust räägib sadamaülem IGOR RUDNEV.

Meie juriidiline omanik on "Pärnu Kalur", nii et oleme õieti kooperatiivne sadam. Vana struktuuri järgi kuulusime kalatööstuse ministereeriumi alluvusse, aga Eestis seda viimast enam ei ole, nüüd on Kalandusliit. Oleme lahtine sadam, aga oma piirivalvet ei olnud, ja sellest tekkisid mitmed probleemid, mis nüüd tasapisi lahenevad.

Kaubavahetus linna seni eriti ei huvitanud — ise vana hansalinn —, vaid ainult turism.

Oma töös peame konkureerima Tallinna sadamaga, ja mõnes asjas see juba õnnestub. Nüüd aga olime kolm kuud jääs. Merelaevandusel, kalalaevandusel, suurtel sadamatel ja päästeteenistusel on oma puksiirid. Aga teistelt pole võimalik tellida, peame ise endale soetama. Need tuleb nüüd Läänest muretseda, ega Idast enam õnnestu. Meil on mingid väljavaated olemas, millest praegu vara rääkida. Loodame, et sügisest tuleb korralik puksiiriteenistus. Me peame navigatsiooni pikendama.

Mis puudutab juhtumit "Hannaga" möödunud aasta lõpus, siis ega see polnudki õieti äpardus. Ise tellisin Riias puksiiri, keegi teine ei suvatsenud appi tulla. Hakkasime Kaliningradist peale ja Tallinnani välja... Meie loots läks jõululaupäeva õhtul Tallinnas ilusti peale ja maha tuli 2. jaanuaril, aga läks ju üheks päevaks. See polnud tema äpardus. Asi oles Rootsi kaptenist, tema ei riskinud jää sisse minna. Kaks korda proovis ja jättis järele. Samal ajal tuli sama tüüpi laev, 70-aastane saksa vanahärra kapteniks peal. Tema jaoks probleemi ei olnud. Rootsi ja saksa tööstilid on erinevad, rootslased on mugavad, harjunud, et kõik ette-taha ära tehakse. Samal

ajal sõelusid kalalaevad kõrval edasi-tagasi, polnud neil häda midagi.

Meie olulisim probleem on sadama väljaehitamine, see on täielikult amortiseerunud. Linn meile rohkem maad ei eralda, uusi ladusid me ilmselt ei ehita, vanad on olemas. Transiidi jaoks on meil perspektiivi, raudtee Pärnus on.

Reisilaevandus läheb loodetavasti ka käima, vanasti oli ju ka. Aga ma ei usu, et korrapäraseid liine tuleb — ei



majanda ära —, pigem merematked. Ütleme, et laev toob kord kuus 400—500 puhkajat. Aga hotelle ega midagi ei ole. Kuid see on aja küsimus, perspektiivis muidugi kõik tuleb, selles ma üldse ei kahtle.

Kooperatiivid tegelevad kohalike lõbureisidega, "West" näiteks on korralik laev, võtab korraga peale 70 reisiijat.

Jaanipäevaks ehk saame oma kaubalaeva — PTS-tüüpi "Hanilaiu". Seda ehitame juba kaks aastat. Pikemaks küll teda ei teinud, nagu mõned Tallinna mehed oma aluseid. Majanduslikult see võib-olla ei tasugi ära, aga me ei mõelnud selle peale. Las me kanname praegu natuke kahju, aga me teeme seda prestiiži pärast. Meil on Taa-nis-Rootsis palju sõpruslinnu, selle pärast peame oma Pärnu laeva käima panema. Saame väikesi kaubapartiisid

vedada, Eesti Merelaevandus ei hakka seesugustega kunagi tegelema. Algajad firmad ei suuda maksta nõutavat prahiraha. Aga meie oleme nõus. Praegu on mõte selles, et saatja peab suutma välismaal oma sadamakulud ise ära tasuda.

Suured agendifirmad ei taha küll niisuguste pisikeste "putukatega" tegelda. Aga agendist sõltub kogu operatsiooni

edu. Ja veel üks mure. Meil ei ole korralikku telefonisidet. Enne, kui laev välja läheb, pean ma ju kauba saajat ja agenti informeerima.

Sadama pidamine on kolhoosile kulukas. Praegu hakkame oma esimesi vaju sisse taguma. Vana projekti maksumus oli miljon kaheksasada tuhat, eks nüüdsel ajal tuleb vähemalt kolmeka korrutada, ja saamegi viis miljonit... Ka ei ole enam ju ehitusmaterjali võtta, ei metalli ega midagi muud. Anna aga siga vastu (hinnaga 1.90 kilo). Või siis juba kulda... Linn peaks asjast ka osa võtma, aitama sadamat välja ehitada. Kas aktsiaseltsina või kuidagi teisiti. Ja siis andma rendile näiteks stiviori- ja reisikompaniidele.

On teisisgi probleeme. Rahvusvaheline sadam peab iga laeva kindlustama vee ja toiduga. Ning kütusega. Tuleb laev sisse, 2 tonni kütust peal, no mis sellest saab. Tal peab olema võimalik meilt lisa saada. Kütusega varustab aga "Sovbunker" Tallinnas, autodega seda siia ei too.

Brežnevi ajal avati Tallinna ja Pärnu sadamad Ameerika laevadele. Mereõigusega käib see nii, et näiteks 10 Ameerika sadamat avatakse N. Liidu laevadele ja 10 N. Liidu sadamat vastavalt Ameerika omadele. Pärnu sattus sinna hulka muidugi sellepärast, et niikuini siia keegi ei tule. Jätkid siin igatahes seni veel käinud ei ole.

Väliskapitali pole ka keegi meile pakkunud. Kõik jälgi-vad Eesti olukorda; ei tea, mis juhtub, kes see oma kapitali ikka niimoodi siia toob.

Eks see meil siin praktiliselt ühepoolne kauplemine ole ja tule. Siit läheb tooraine välja. Rootsist siiski põllumajandustehnikat toodi. Idast tuleb liiva, soola, puitu. Kohalikud kooperatiivid ei tee ka midagi eriti väljaviidavat, ehkki neid on Pärnus sama palju kui Tallinnas. Kui on midagi ekspordiks, siis väga väikesed partiid. Mina olen nõus iga-suguste firmadega, mida rohkem meid koormavad, seda parem. Peaasi, et paberid korralikult vormistatud. "Sojuzvneštrans" näiteks ei suuda sellega kuidagi hakkama saada. Ja see selgub ikka siis, kui laev juba peaaegu mereklaar.

Selge on, et iga sadam peab saama ise oma asju korraldada, kohalikele on olukord kõige selgem. Muidu on nii nagu Uussadam — seitse natšalnikut ja streigid... Meil Pärnus vähemalt seda viimast häda ei ole. Möödunud aastal käis meil 477 laeva.

Me peame kõvasti tööd tegema, peame rohkem tööd tegema kui Koreas, kui tahame praegu Eestis midagi saavutada.

Jää on nüüd läinud ja esimene kaubalaev, Eesti Merelaevanduse "Fritzis Rozin", tuli sisse 9. aprillil. Tema järel Soome laev "Victoria J". Töö on käima läinud.

# Norralane Pärnus ehk mida plaanite, härra Lunde?



Stein O. Lunde ja Sergei Ignatenko

Samal päeval külastas Pärnu sadamat ja käis sadamaülema jutul külaline Norrast — kompanii S.O.L. "Shipping" tegevusdirektor Stein O. Lunde, kaasas "Eesti Mereagentuuri" juhid.

Ärimees tuleb teadagi äri ajama, aga kuidas sattusite just Eestisse?

Olin Tallinnas esmakordselt 1973. aastal. Tutvusin kapten Kasega, kes tol ajal esindas Eesti Merelaevanduse huve Norras agendina, samuti kohtasin kapten Nurmetalo. Kui tema alustas oma kompaniiga, organiseerisin mina samal ajal oma kompanii. Leidsime ühised ärihuvid, millega olin kogu aeg tegelema — minu tegevusvald on transiitveod läbi N. Liidu, eeskätt Skandinaaviamaadest Iraani. Nii alustasime möödunud aasta novembris koostööd ja selle ajaga oleme vedanud hulga kaupa läbi Tallinna sadama. Tänapäeva äris on eriti olulised inimestevahelised kontaktid. Arvan, et üksteist sageli külastades on meil kergem ühitada oma huvid ja leida kokkupuutepunkte. Olin Tallinnas viimati veebruari algul ja Sergei Ignatenko "Estmast" Oslos veebruari lõpus. Tihedad kontaktid ei tähenda ju ainult minu siinkäimisi, ka partnereid käivad meil.

Missugust huvi pakub Teile Pärnu sadam?

Pärnu sadama avamine välisveostele ja transiitveo korraldamine annab võimaluse meie suhteid arendada. Siin juhatab "Eesti Mereagentuuri" filiaali kapten Kask, keda tunnen juba ammu, seetõttu loodan, et meie koostöö hakkab hästi laabuma.

Kapten Kase sõnul oli Pärnu 1872. aastal Eesti suurim sadam, aga mida loodate praegusest Pärnu sadamast?

Tean, et Pärnus on piiranguid laevade vastuvõtmisel, kuid tahame leida teid, kuidas selle sadamaga töötada. Tuleb valida sobivate mootmetega laevad ja sobivad veosed. Nägime võimalusi ja seda, mida vaja teha, et Pärnut läbida. Tundub, et Pärnu sadamavõimud ja avalikkus on väga huvitatud sadama toetamisest ja uutest ettevõtmistest.

Kavatsen järgmine kord siia tulla pärast jääminekut, et näha, kuidas edeneb meie koostöö ja leida selleks uusi võimalusi. Arvan, on väga tähtis, et Tallinna Kaubasadam ja Uussadam tunneksid, et on olemas normaalne sadamatevaheline konkurent. Siis nad taipavad, et kauba

eest on vaja võidelda. Võib-olla nad siis alandavad veoste töötlemise hindu ja leiavad võimalusi tuua sadamasse rohkem laeva ja kaupa.

Tallinn ja Pärnu pole ju ainsad sadamalinnad?

Olen kuulnud, et enne Teist maailmasõda oli Eestis palju välislaevadele avatud sadamaid, nüüd aga ainult 2—3. Võib-olla saab saarte ja Põhja-Eesti sadamadki välislaevadele avada. Arvan, et lähemas tulevikus võiksid needki praegustele sadamatele konkurentsi pakkuda. See on Eesti arenguks väga tähtis — transiitveod mitte ainult läbi N. Liidu, vaid ka Liitu. Arvan, et niihästi Eestil kui ka Lätil ja Leedul on head võimalused transiitveoanduse arendamiseks, seda enam, et Leningradi ja Kaliningradi sadamail on probleeme veosetööstuse kiire ja ladusa korraldamisega.

Kuidas julgete siiski siin äri ajada, kui Eesti olukord ja suhted N. Liiduga pole piisavalt selged?

See on muidugi keeruline ja raske küsimus. Mulle on aga soodsam mulje jätnud olukorra muutus Eestis, see erineb tunduvalt teistest Balti riikidest. Pean silmas, et teil on parem enesevalitsus, samud on rohkem läbimõeldud ja te ei lähe tänavale võitlema, kuigi eesmärk on sama mis teistelgi. See annab suurema usalduse teie vastu, kui arendame transpordi- ja kaubandusoperatsioone, seevastu Leeduga ja ka Lätiga suheldes peame olema ettevaatlikud.

Olen transpordi alal tegutsenud juba 20 aastat ja tean, et poliitilised sündmused mõjutavad alati iga äri. Transpordibisniss otsib alati võimalusi vedudeks, aga see tähendab ju rahva varustamist vajalike kaupadega. See on minu töö ja sellest lähtudes püüangi veenda Skandinaaviamaade inimesi, et Tallinnast on võimalik kaupu läbi vedada.

Muidugi on siin probleeme, kuid olen "Eesti Mereagentuuri" töötajatega isiklikult tuttav ja usaldan neid, lahendamise oma probleemid koos. Niisuguse kompanii tegevus lubab lüüa mõra Moskva monopoli selles tegevusvallas. Siinkohal tootsin näite, et meil vedeleb Kaliningradis transiitveos juba terve aasta. Siin on aga meeldiv töötada ja puhata.

Kas Te siin ei karda, kas Teile pere ei muretse, kui siin olete?

Peate vist silmas juhtumit rootslastega? Olin sel ajal Tallinnas. Tean, et need kaks vanahärrat, olles enne joonud, läksid... kuidas nüüd öelda; tüdrukutesse. Olukord Eestis ja N. Liidus on selline, et välismaalased ei peaks nii toimima. Kes on siin varemgi käinud, see seda teab. Mis oli varem võimalik, pole seda enam nüüd. Vabandan, kuid see on nii. Püüan seda ka oma töö juures selgitada. Norra ajalehtedes oli see valgustatud veidi teisiti, rääkisid töö juures ka sellest. See ei ole poliitika. Kui Norra laevaomanikud saatsid laeva Leningradi, õpetasin neid, et nad oma meremehe hoia-taksid: olge ettevaatlikud, sest selline asi võib juhtuda Leningradis sama hästi kui San Juanis, New Yorgis või Hongkongis, aga poliitikaga pole sel midagi pistmist.



# EESTI MEREMEESTE AMETIÜHINGU PROGRAMM

Eesti Meremeeste Ametiühing (EMA) peab Eesti ametiühingute ühiseks ülesandeks osalemist majanduspoliitika ümberkorraldamises. Ainult tootmisele suunatud majanduspoliitika peab muutuma inimkeskseks. Iga inimene peab saama (muutuma) oma tööjõu pemeheks ja omandama põhilise osa selle maksimumest.

Konkreetselt meremeeste puhul väljendusi uuendusi meremeeste ametiühingu ja Eesti laevaliikluse ühistute (kompaniide) vaheliste lepingute sõlmimises, mis võiks olla vähemalt analoogsed lepingutega, mis sõlmatakse Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni (ITF) ja laevaomanike vahel, kes kasutavad laevu mugavusliipu all.

See EMA seisukoht oleks meie tegevuse maksimumprogramm, mille jõustumine on võimalik ainult Eesti Vabariigi eduka majandusliku arengu puhul. Kõik ülejäänud nõudmised, mis Eesti Meremeeste Ametiühing püstitab, on organisatsiooni miinimumprogramm, mille ellurakendamine on võimalik juba lähimatel kuudel.

## I EESTI MEREMEESTE AMETIÜHINGU JA EESTI VEETRANSPORDITÖÖTAJATE AMETIÜHINGUTE FÖDERATSIOON

Eesti Meremeeste Ametiühing toetab Eesti Veetransporditöötajate Ametiühingute Föderatsiooni tegevuse programmi. EMA arvab, et föderatsioon, koordineerides meremeeste, sadamatöölise ja laevaremontijate tegevust, suudab meie huviseid vabariigi valitsuse ees kõige paremini kaitsta. Peab arvestama, et vabariiklik föderatsioon on üleliidulise Veetransporditöötajate AÜ Föderatsiooni liige, siitkaudu on meil avanev võimalus saada ITF-i liikmeks niipea, kui üleliiduline föderatsioon sinna vastu võetakse. Siis avaneb EMA-l võimalus esitada laevaomanikele nõudmisi ITF-i tasemel. Kuidas me neid õigusi siis kasutama hakkame, on olemas meid endast.

Olles föderatsiooni liige, säilitab EMA tegevusvabaduse, mis on vajalik oma ülesannete täitmiseks. Meremeeste ametiühing koondab peamised jõupingutused laevaomanikega õiglaste kollektiiv- ja individuaalsete sõlmimisele ja võitlusele meremeeste tööpuudusega.

## II EESTI MEREMEESTE AMETIÜHINGU JA EESTI LAVALIIKLUSÜHISTUDE (KOMPANIID)

EMA hakkab taotlema vabariigi laevaliiklusühistutega kollektiivlepingute sõlmimist, kus on määratletud töötasu miinimumpiirid, ületunnitöö ja lisatööde tasustamine, tootlustamiseks eraldatavad summad, väljamaksed õnnetusjuhtumite korral, miinimumpühikused, vastuvõetavad töötingimused jne.

Meremehe ja laevaomaniku vahelise individuaalsete lepingute ning meeskonna ja laevaomaniku vahelise kollektiivlepingu tingimused ei tohi olla halvemad tingimustest, mis on miinimummäärade kohta käivas lepingus.

Arvata võib, et kollektiivle-

ping Eesti Merelaevandusega saab aluseks miinimummäärade kohta käiva lepingu piiritlemisel. Nimelt sellest kollektiivlepingust olenevad edaspidised töövõtutingimused vabariigi teistesse laevaliiklusühistutesse. Seetõttu tahab EMA Eesti Merelaevandusega sõlmitava kollektiivlepingusse suhtuda suurima tähelepanuga ja väljendada siinjuures ülimat tahtekindlust.

Selleks, et saavutada ühelt poolt oma nõudmiste maksimumne rahuldamine ja teiselt poolt mitte ületada laevanduse võimalusi, hakkab EMA nõudma ammendavat infot laevanduse majandustegevuse kohta. See õigus on sätestatud Eesti Vabariigi Ametiühingute Seaduses ja EMA rakendab seda õigust. Vajaduse korral kutsume meid konsulteerima sõltumatu spetsialiste.

Minimaalmäärade lepingu sõlmimisel (kollektiivleping Eesti Merelaevandusega) hakkame taotlema vähemalt:

1) töötasu tõstmist vastavalt inflatsiooni kasvule;  
2) praeguste valuuta-väljamaksete süsteemi muutmist: valuutas tuleb osa töötasust meremehele maksta alates laevale määramisest kuni tema laevalt maha maksimiseni;

3) rannavetes töötavate laevade meeskondadele osalise töötasu väljamaksmist valuutas;

4) tasu väljateenitud aastate eest;

5) lisatööde tasustamist valuutas vähemalt 50% ulatuses;

6) Eesti Vabariigi riigipühadel, laupäevadel ja pühapäevadel tehtud töö tasustamist koefitsiendiga 1,8;

7) troopikareiside tasustamist koefitsiendiga 1,3;

8) sõjategevuse ja epidemiaohu piirkonnas viibimise eest topelt tasustamist, sealhulgas ka valuutas;

9) tootlustamiskulude päevanormide suurendamist vastavalt toiduainete hinna tõusule vabariigis;

10) õigust kiirestriknevate toiduainete ostmiseks välis-sadamates, olenemata laeva Eesti sadamast väljasõidu ajast;

11) meremeestele ohutute töötingimuste tagamist;

12) ajakohaste individuaal-päästevahenditega varustust vastavalt laeva tööpiirkonnale;

13) meremehe surma korral lähimatele sugulastele 40 000 rubla väljamaksmist, pluss 10 000 rubla iga alaealise lapse kohta; see summa peab kasvama vastavalt inflatsiooni kasvule ja tuleb rahreformi korral ümber arvestada kroonidesse. (Märkus. ITF-i kollektiivlepingus laevaomanikega on analoogiline kompensatsioon mugavusliipu all sõitvate laevade meeskondade liikmetele vastavalt 40 000 ja 10 000 \$.);

14) iga-aastase intressi väljamaksmist meremehele, kes töölepingu ajal on õnnetusjuhtumisse kannatanud ja kaotanud töövõime; intressi summa peab sõltuma töövõime kaotuse astmest ja välja makstama lisaks invaliidsuspensionile;

15) hüvituse maksimist veteraanidele, kes pensionile lähevad;

16) vajaliku meeskonna komplekteerimist selliselt, et oleks tagatud laeva normaalne eksploatatsioon ja meremeestele talutav koormus — inimeste tervise arvelt on kokkuhoid lubamatu.

## III TÖÖTUKS JÄÄMISE ÄRAHOIDMINE (töötühingute vormistamine)

Eesti Merelaevanduse (EML) laevastiku vananemine ja uuendusvõimaluste puudumine võivad lähemal ajal põhjustada meremeeste tööpuudust. Osalist tööpuudust on juba nüüd varjatud kujul märgata. EMA astub välja meremeeste koondamise vastu üksikõik millisel viisakal ettekaändel. EMA arvab, et ümberõpe, mida praegu peetakse parimaks vahendiks võitluses tööpuudusega, ei tohi hõlmata Eesti meremehi. Koondamine ja ümberõpe tekitavad endiste meremeeste elatusaseme järsu languse. Ka jätab see vabariigi ilma kvalifitseeritud tööjõust, mida Eestil kui mereriigil peatselt jälle vaja läheb. Eesti meremeeste ametiühing näeb probleemi lahendamiseks järgmisi kompleksseid võimalusi.

1. Välismaal töötamine, kusjuures ajutiselt välismaal töötamise ajal peaks olema ette nähtud ka võimalus Eesti laevanduses koha säilitamiseks.

2. Töönädala lühendamise, mis läänemaades on laialt levinud. Meie tingimustes tähendaks see reisivõimise aja lühendamist ja vahetuse meeskondade arvu suurendamist.

3. Uute laevandusettevõtete (ühistute) teke vabariigis. EMA püüab mõistvalt suhtuda uute ettevõtjate kasvuraskustesse ja nende konkurentsivõime säilitamise huvides ei hakka algaastatel esitada kõrgemaid nõudmisi kui miinimumlepingus määratletud.

4. Vabariigi laevastike laevameeskondi tohib komplekteerida ainult EMA liikmete hulgast valides ja EMA vastava kontrolli all.

Lisaks eelöeldule näeb Eesti Meremeeste Ametiühing ühena oma esmastest ülesannetest Töötute Meremeeste Abistamise Fondi loomist.

## IV EESTI MEREMEESTE AMETIÜHINGU VASTASTIKUSTEST SUHETEST LAEVADE

### ADMINISTRATSIOONI JA KAPTENITE KLUBIGA

Laevadel on ametiühingu pädevuses:

— kontrollida, kuidas laevade administratsioonid täidavad nii kollektiiv- kui ka individuaalsete lepingute; — kaitsta EMA liikmete au ja väarikust.

Uue ametiühingu loomine aitab kahtlemata kaasa laevameeskondade normaalse õhkkonna loomisele, kuna laeva meeskonna liikmed teadvustavad, et neil on tugev kaitse, laeva juhtkond (administratsioon) aga on kindel, et see kaitsja tegutseb rangelt seaduste raames, vastavalt lepingule EMA ja laevaomaniku vahel, põhikirja ja reeglite alusel, mis selles ühistus (kompaniis) kehtivad.

EMA ei taotle mingil juhul meeskonna ja kapteni vastandamist, seda enam, et

kapten ise võib olla ametiühingu liige. EMA arvab, et konfliktid, mis tekivad merel, tuleb üldreeglina lahendada mandril (sadamas). Sellise konfliktide lahendamise tagamiseks hakkab ametiühing püüdlema vastastikuse koostöö saavutamise poole Kaptenite Klubiga. Ainult juhul, kui läbirääkimised Kaptenite Klubi ja seejärel administratsiooniga ei anna tulemusi, on EMA sunnitud kasutama äärmisi meetmeid. Üks neist võib olla ametiühingu liikme keeldumine töötada koos kapteniga, kes on rikkunud kollektiiv- või individuaalset lepingut või riivanud meremehe au ja väarikust.

Püüeldes koostöö ja vastastikuste suhete loomisele Eesti Kaptenite Klubiga, loodab EMA klubi abile meremeeste tööerakendamisel nii vabariigis kui välismaa laevakompaniides.

## V EESTI JA NSV LIIDU MEREMEESTE AMETIÜHINGUD

Juhul, kui alustab tegevust NSV Liidu meremeeste ametiühing, püüab EMA sellega koostöövõimalusi leida. Sidemete loomine on olemas loodava organisatsiooni tegevuse efektiivsusest. Põhiliseks motiiviks koostöö arendamisel on edaspidine sidemete loomine ka ITF-ga.

Ühtaegu on meremeestel vaja endale teadvustada, et ettevõtete iseseisvumisel ja turumajanduse tingimustes me ei tohi loota Moskva abile, vaid saame arvestada ikka rohkem oma tegevusega ja koostööga sadama- ja laevaremonditöölise ning teiste vabariigi ametiühingutega.

## VI DEFITSIIDI JAOTAMISEST

Vanade ametiühingute töö sisuks oli peamiselt ainult defitsiitsete kaupade ja tuusiku riike jaotamine. Nüüd, kui riik võtab kõik sotsiaalabi funktsioonid (haigusrahad jne.) enda kanda, tuleb ka defitsiidi jaotamine (kuni kestab praegune olukord) üle anda kohalikule omavalitsusele. EMA Nõukogu liikmed tuleb igal juhul vabastada jaotusfunktsioonidest.

Ametiühingu palgal võib olla 1–2 ametnikku, kelle au. konverents määrab praegusi tingimusi arvestades osalema defitsiidi jaotamisel. EMA Nõukogu ainult kontrollib nende ametnike tegevust.

\* \* \*

## SELGITUSEKS

Initsiatiivgrupp esitab meremeestele arutamiseks oma poolse Eesti Meremeeste Ametiühingu (EMA) põhikirja programmi projekti.

Mõlema dokumendi ettevalmistamisel on üldistatud viimase poolse aasta jooksul laekunud ettepanekud meeskondadelt ja ka üksikutelt meremeestelt. Lisaks nendele ettepanekutele on kasutatud veel ka ITF-i konventsiooni laevaomanike ja mugavusliipu all sõitvate meeskondade vahel, Eesti Veetranspordi Töötajate Ametiühingute Föderatsiooni programmi ja põhikirja, samuti Eesti lendurite ja teiste sõltumatute ametiühingute dokumente.

Loodame, et esitatavate dokumendiprojektide alusel on võimalik luua meremeeste organisatsioon, mis on suuteline kaitsma meie õigusi uutest

tingimustest. See ametiühing suudaks laevaomanikelt nõuda meie panuse seaduslikku hüvitamist ja kaitsta meid töötuks jäämisel.

Millest on olemas organisatsiooni teovõime? Kõigepealt huvid ühtsusest, sellest tuleb elukutseliste meremeeste ja ainult nende organisatsioon. Teiseks on see eelkõige finantsiliselt sõltumatu ühing. Kolmandaks organisatsiooni tegevuse aluseks on selle demokraatlikkus. Konkreetset väljendub see liidrite otsustes valimistes, iga ametiühingurupi otsustavas sõnaõiguses jooksvate küsimuste lahendamisel. Demokraatlike printsiipide rakendamine peab tagama täieliku usalduse, a. liikmete veendumuse, et nende selja taga ei toimu mingeid mahhinatsioone.

Meremehed jõudsid harjuda vana ametiühinguga, "kommunisti kooliga", mis tegeles peamiselt nappide materiaalsete hüvede jaotamisega. Nüüd, turumajanduse hakul, peame kõik endale teadvustama, et vana süsteem on end ammendanud, ja mis kõige tähtsam — seda on võimatu kosmeetiliste trikkide abil (ainult liidreid ja silti vahetades) uutest tingimustest rakendada. Me vajame põhimõtteliselt uut, Lääne eeskujul loodud organisatsiooni, mille põhiülesandeks on töötajate huvide kaitsmine suhetes tööandjaga.

On teada, et valmistatakse ette ka analoogilisi üleliidulisi dokumente. Siiski ei pea initsiatiivgrupp oma tööd asjatuks, sest meremeestel avaneb võimalus vähemalt võrrelda ja valida. Eelöeldule lisaks arvestagem veel kaht asja. Esiteks on üleliidulised dokumendid paratamatult meie omadest üldisemad, nad hakkavad kajastama põhiliselt suurte laevastike probleeme. Teiseks — seal tegelevad uue loomisega vanad funktsionäärid, kes õigel ajal tabasid enda jaoks vajaliku tuule suuna. Eesti Meremeeste Ametiühingu programmi ja põhikirja projektide ettevalmistamisest ja arutelu võtsid osa ujuvkoosseisu kaheteistkümne erinevat tüüpi laevade meeskondade esindajad E. Atspol, K. Baranov, I. Vetjutnev, B. Hofmekler, G. Zamatajev, K. Kutšura, I. Kvon, S. Lepezin, M. Laurisaar, A. Mitt, I. Mufel, I. Suržikov, V. Toodo ja V. Frolov.

Kui laevanduse laevade meeskondadest enamik toetab programmi ja põhikirja projektides esitatud põhilisi seisukohti, on aeg hakata looma Eesti Meremeeste Ametiühingut (EMA). Sel juhul on initsiatiivgrupp koos nendega, kes avaldavad soovi osaleda projektide viimistlemises, valmis alustama tööd paranduste ja märkuste sisseviimisega esitatud projektidesse ja seejärel uue ametiühingu asutamiskonverentsi kokkukutsumise ettevalmistamisega.

Telegrammid ettepanekute ja märkustega dokumendiprojektide kohta palume saata aadressil:

TALLINN-10, A/k. 511, INITSIATIIVGRUPP.

Toetusteogrammide koo- piad palume saata ujuvkoosseisu a. komiteesse Štseko- tini nimele.

# Elmar Pettai

## Meresõda Läänemere põhjaosas

(Algus 26. veebruari "Eesti Meremees")

### "Erna"

P. O. Ekman kirjeldab oma raamatus kommunistide poolt korraldatud valimistsirkust, küüditamist ja mobilisatsiooni. Ta märgib, et suurem osa eestlasi hoidis end "mopist" eemale, varjates end metsavendadena metsades. Samal ajal toodi pataljon "Erna" koosseisus Soomest tagasi sinna põgenenud eesti mehi, kelle ülesandeks oli võidelda venelaste rinde tagalas. Sakslaste rünnakkiil jaotas N. Liidu 8. armeed kaheks, mille tagajärjel 10. laskurkorpus liikus Tallinna kaitsejoonele. Tallinna 90 km pikkusel kaitselinil oli nüüd 27 000 meest, neist 16 000 mereväelast.

Ranna- ja laevapatareide toetus Tallinna pütkonnas oli tugev. Aegnal oli venelastel neli 305mm kahurit ja lisaks üks 152mm patareid. Rohumel üks ja Naissaarel kaks patareid kokku kaheteistkümmene 152mm kahuriga. Kuusteist 100mm kahurit oli rannapatareidel Naissaarel, Aegnal, Suurupis, Paljassaarel ja Pringil (Viimsi). "Kirovil" oli üheksa 180mm kahurit, hävitajail kokku kolmkümmend kaks 130mm ja neliteist 102mm kahurit. Ohukaitsekahureid oli Tallinna ümbruses

üle 200. Viimasel saatuslikul Tallinna nädalal tulistati Saksa sõjaväekolonnade pihta 10 296 granaati, mis aga ei suutnud nende edasitungimist peatada. Tallinn vallutati 28. augustil 1941.

### Hävitus

Mereväe peastaabist saadi 26. augustil Tallinna evakueerimisluba, mis asetas Tributsi raske ülesande ette. Saksa armee eelväed olid eeslinnades ja idas käisid võitlused juba Kadrioru pargis. Laevaminek oli määratud 27. augustiks ja Tributs palus peastaabilt õhujõudude kaitset ja allveelaevade hävitajaid. Järgmisel päeval teatati sealt, et Soome lahe kohale saadetakse jahilennukeid ja Leningradist laevastikule abiks kaheksa patrull-laeva.

Kuid seegi vähene abi oli hiline, sest evakueerimislaevastik oli juba teele asunud. 27. augustil laaditi viimased laevad ja sõideti välja mandri ja Naissaare vahele. Takistuseks oli tugev kirde-torm, mis kestis kuus tundi. Alles pärast selle vaibumist toimus lõplik ärasõit 28. augusti keskpäeval, kusjuures arvestati, et Jumindast mõeldakse pimeduse katte all.

Kaubalaevad olid jaotatud nelja konvoisse ja sõjalaevad kolme gruppi, millest suurimat

juhtis "Kirov". Koidu ajal viis "Pikker" punalaevastiku sõjanõukogu liikmed ristilejale ja masti heisati Tributsi kahe viisnurgaga viitseadmiraali lipp — hulljulge ärasõit võis alata. Staabiülem Pantelejev korraldas viimseid lastimisi ja asus konvoi lipulaevale "Minsk". Enam kui 150 laevale oli paigutatud umbes 23 000 meest ja 66 000 tonni mitmesugust materjali.

Tallinna sadamas aga uputati raudteevaguneid, igasuguseid sõidukeid ja põletati tulekartlikku materjali. Lõpuks heideti korvettidelt "Burja", "Sneg", "Tsiklon" ja "Vaindlo" merre 112 miini. Rannapatareid koos laske-moonaga lasti õhku — hävitustöö oli seega põhjalik. Õhukijad ise, umbes 250 meest, toodi laevale Viimsist ja Paljassaarelt. Tallinna jäid maha vaid eraisikud ja väejooksikud.

### Konvoid

Lõuna ajal hüivasid ankru hävitajad "Svirepõl", "Surovõi" ja valvelaevad "Ametist", "Kasatka" ja "Saturn", sõites merele koos viie miiniotsija ja seitsme mootorlaevaga. See oli 1. konvoi julgestusüksus. Konvoisse kuulusid vananenud laevad: eesti reisislaev "Vironia", mille pardal olid parteifunktsionäärid, eesti kaubalaevad "Ella", "Järvamaa"; läti

jäälõhkaja "Kristjanis Valdemars", aurikud "Atis Kronvaldis" ja "Kalpakas" /.../

K. 14 järgnes väiksem 4. konvoi kahurlaeva "Razvedšiku" juhtimisel. Konvoisse kuulus kolm mootorkuunarit ja ükssteist mootorlaeva. "Jaan Teär" 500 poliitvangiga pardal ei pääsenud masinavea tõttu liikuma ja nii pääsesid need inimesed eluga.

K. 15 järgnes 2. konvoi suurte vene kaubalaevadega /.../, eesti laevad "Naissaar" ja "Argonautis" /.../.

K. 15.20 startis 3. konvoi, kuhu kuulusid vene motorlaev /.../ ja aurikud /.../, eesti laevad "Lake Lucerne", "Kumari", "Ausma" /.../.

K. 16 sturdusid merele peajõud, olles koondunud lipulaeva "Kirov" ümber. Konvoisse kuulus lipulaev "Leningrad", hävitajad /.../, allveelaevad /.../ "Kalev" ja "Lembit" /.../, "Pikker" ja "Suur Tõll". Aegna saare kohal anti sadama kaitseks kattetuli, mis kestis kuni k. 17.15. Siis hüvati ankrud ja sõideti laskeulatusest kaugemale.

Admiral Pantelejevi laevastik järgnes peajõududele kolme meremiili kaugusel. /.../

Taanduivat laevastikku kaitseks kontradmiral Rall, kelle lipp oli heisatud hävitaja "Kalinin" masti. /.../ Nad lahkusid Tallinnast k. 21, jättes enda taha põleva ja osalt rudes linna. (järgneb)

(algus lk. 1)

valdav meeskond. Aga Eesti Merelaevanduse vastuses on tõetera: siis teistele laevadele ei jää ühtki eestlast.

Kõige selle tõttu püüavad paljud meremehe välismaale tööle saada. Firmed, kes nende saatmisega tegelevad, võtsid meeste palgast endale algul 30—40%, nüüd 10—20%. On avaldatud soovi, et Eesti Meremeeste Liit hakkaks selle tööga ise tegelema. Aga leitakse, et olgu selleks ikka riiklik organisatsioon. Sel teemal on valitsusele esitatud märgukiri. Tegeleja võiks olla Veeteede Amet ja tulu peaks laekuma näiteks abivajavate meremeeste fondi.

On pöördutud Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni (ITF) poole sooviga selle liikmeks saada.

Ülemnõukogu poole on pöördutud ettepanekutega pensioniseaduse asjus.

Taotletakse Meremeeste Kodu vanema koha loomist valitsuse poolt. Siin oleks tegu õieti terve riikliku ametiga. Selle teemaga seoses on põhjust meenutada 1922. aastal loodud Meremeeste Koduks nimetatud riiklikku asutust, mille põhikirjaliseks ülesandeks oli meremeeste registreerimine ja munsterdamine paljudes eesti sadamais. Ta oli vahetalitaja koha otsimisel, tegeles meremeeste kaitse, hoolekande ja kultuurilise teenindamisega. Meremeeste Kodu andis ulualust 38 toas, tal oli oma raamatukogu ja 25 laevadel rändavat raamatukogu.

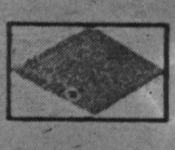
Keerukate asjaolude tõttu pole seni rakendunud nelja stipendiumi maksmine merelaevadele õppivaile eesti noortele.

Suur küsimus on, kuidas ikkagi liidu lihtliikmeid tööse kaasa tõmmata. Oma lehte välja anda ei suudeta, "Eesti Meremees" on seni hästi aidanud. Ei ole tööruume. Nüüd on lootust Merekol- (järg lk. 8)

# MERLE

## F

### Foxtrot



tud dioptrilised valguskiiri peegeldavad ja murdvad klaasläätsete tõid põhjaliku pöörde tuletornide valgustusüsteemi.

front, kahe kõrvutise erisuguse veemassi piiriala, milles vee füüsikalised, keemilised, bioloogilised jms. karakteristikud järsult muutuvad.

"Fryderyk Chopin", Eesti kalapüügibaaslaev, veeväljasurvel (19 590) Eesti suurim laev (koos sõsarlaeva "Stanislaw Moniuszkoga"); valminud 1965 Gdanskis. Ühe sõukruviga külmuurumidega mootorlaev; 13 638 brt, L 165,5, B 21,3 m. Jõuseadme võimsus 6250 hj (4600 kW), see võimaldab kiirust 15 sõlme. Laevaperes olenevalt reisiülesandest 200—248 in. Püügilaevadelt vastuvõetud kala võib külmutada, töödelda fileeks või konserviks. Töötlemissjäätmest ja mittestandardsest kalast tehakse kalajahu. Üheaegselt kala vastuvõtuga varustab "F. C." püügilaevu proviandi, kütuse ja mageda veega. Vajaduse korral saab laevalt arstiabi; ambulatooriumi sisseseaded lubavad sooritada lihtsamaid kirurgilisi operatsioone. Baaslaeva spetsialistid (lukksepp, teial, keevitaja jne.) aitavad püügilaevade meeskondadel teha väiksemaid remonttöid. "F. C." peamine tööpiirkond on Atlandi ookean. Reisid on ulatunud

Islandi, Kanaari saarte ja Angoolani.

**Fulton**, Robert (14. XI 1765 Little Britain (praegu F.), Pennsylvania — 24. II 1815 New York), ameerika kunstnik, leidur ja insener, esimese maj. kasumiga töötava auriku looja ja aurulaevaliini asutaja. Saabunud 1786 Inglismaale kunstipingutele huvitus tehnikast, tegeles kanalite ja liüside ehitusega, konstrueeris auru- jm. masinaid. 1800 ehitas Prantsusmaal allveelaeva "Nautilus". Pärast esialgset ebaõnnestumist (laev murdus aurumasinna raskuse all), demonstree-ris 1803 Seine jõel üsna aeglaselt liikuvat aurikut. Naas-nud Ameerikasse ehitas auriku "Clermont" ja avas laevaliini Hudsoni jõel. F-i ehit. laevad tegutsesid kõigil USA aurulaevaliinidel. Planeeris kanali rajamist Suurelt Järvisult New Yorki. Projektee-ris omapärase ehitusega esimese auru jõul liikuva sõjalaeva "Demologos", selle ainuke sõuratas paiknes laevakere keskosas lähivas kae-vus, olles seega kaitstud laeva konstruktsiooniga.

**Toimetused.** Kes soovib, et tema MerLe märksõnastik täielikum oleks, peab ostma ka nädalalehte "Tänapäev". Seal ilmub samuti MerLe, kuid märksõnad ei ole päris samad.

**fokkpuri**, ka fo k k s e i l (holl fokkezeil), täisraapurjese-tusega (purjestus) fokkmasti alumine raapuri; on ülaser-vaga kinnitatud fokkraa jak-taagi külge.

**fokkraa** (holl fokke ra), fokkmasti kõige alumine ra; on kinnitatud marssaa-lingu (saaling) all alama-sti (mast) esiküljele ja kannab fokkpurje.

**"Folkboot"**, Skandinaavia monootüüpklass, millesse kuuluvad puidust või klaas-plastist kerega kolmemehe kiiljahid (L 7,6, LWL 6,0, B 2,22, T 1,2, S 22,0 m<sup>2</sup>, kere mass 2150 kg). Konstrueeri-tud Skandinaavia Purjespor-diliidus (Rootsi). "F-e" kasut. nii võistlusteks kui turisoi-tudeks. "F-e" on ehit. ka Tal-linna Spordilaevade Eksperi-mentaaltehases.

**"Fram"** (norra 'edasi'), norra polaaruurimislaev, 3-mastili-ne kuunar. Ehit. F. Nanseni tellimusel 1890 Larviki läh., L 39, B 11, H 4,9 m, veevälja-surve 402 t. Jääsõitmiseks 3-kihiline tammeplangutus (paksus 70—80 cm), arvukalt

põikpalke parda kindlustu-seks ja 1,25 m paksused tää-vid; abiaurumasin 162 kW, 9 purje pindalaga 600 m<sup>2</sup>. A-tel 1893—96 triivis Arktikas Uus-Siberi saartest põhja-poolle Teravmägesid (86° 56' N) F. Nanseni (a-ni 1895) ja O. Sverdrupi (1854—1930) juh-timisel. 1898—1902 sooritas O. Sverdrup "F-1" uurimisrei-si Kanada Arktikasse. 1910—12 uuris R. Amundsen "F-1" Antarktikat. 1936 a-st Oslo läh. muuseumipaviljoniks.

**B:F. Nansen. "Fram" polaar-meres.** Tln., 1969.

**fregatt**, 1. 13.—16. saj. 6—20 aerupaadiga galeer. — 2. 16.—17. saj. Hispaanias vä-ke (veeväljasurve kuni 200 t) ja kiire kullaveopurjekas. — 3. 18.—19. saj. 3-mastiline raapurjedega, kuni 60 suur-tükiga (2-1 patareitekil) kiire sõjalaev pms. luure otstar-beks. Aurumasinaga varus-tatud ja ka soomustatud f-st kujunes ristileja. — 4. täna-päeval valvelaeva nimetus mitme riigi sõjalaevastikus. F. on relvastatud allvee- ja õhutõrjeraketidega. NATO sõjalaevade ühtse liigituse

(1975) kohaselt arvati suured f-d ristilejaiks, väikesed hävi-tajaiks (liidreiks).

**fregattlinnud**, pelikaniliste seltsi kuuluvad suured troo-pilised merelinnud; 5 liiki. Sulestik tume, pulmarüüs isaslinnul on täispuhutav pu-nane pugukott. Enamiku oma elust veedavad f. ookeani kohal lennates, nad ei uju ega sukeldu; maismaal on nad üsna abitud, pesitsevad puudel, põõsastel või maapinnal. F. toituvad lendava-test kaladest ja lennul veepin-nalt haaratavatest selgrootu-test; täiskasvanud isendid jä-litavad teisi linde (pms. suu-lasid), et neilt toitu ära võtta.

**Fresnel**, Augustin Jean (10. V 1788 Broglie, Eure dep. — 14. VII 1827 Ville D'Avray, Pa-riisi läh.), prantsuse füüsik, TA liige (1823). Pühendus in-seneritehnika probleemidele, olles sildade ja maanteede šeff-insener ning tuletornide komisjoni sekretär Pariisis. Tema uurimused valguse lai-netusteooria, interferentsi, polarisatsiooni ja kaksikmur-dumise alal ning tema leiuta-

(algus lk. 1 ja 7)  
ledzis, neid saada. Siis tekib võimalus kinniseks klubiks,



➔ Põhiettekande esitas Ants Pärna. Meie ajalehe järgmises numbris käsitleb ta lähemalt Meremeeste Kodu

➔ Meie ajaleht leidis üldkogul piisavalt austajaid

infotundideks jne.

Praegu on väikesel koha-kaaslaste palgal raamatupidaja ja asjur, vaja oleks tegevemeest.

Küsimus on, missuguseks liit edasi areneb. Kas hakatakse ametiühingu ülesandeid täitma? Eks aeg näitab. Tuleb ära oodata, kuidas ametiühingud kujunevad.

Seejärel tegi väga põhjaliku ja kriitilise aruande revisjonikomisjoni esimees **Olaf Vaarmaa**. Ta ütles, et organisatsiooniline töö on tehtud ja alustatud põhikirjalise tööga. Puudutades sisseastumise- ja liikmemaksude küsimust, küsis ta muuseas, kas keegi teab, kust ja kellelt on laekunud mingid 220 rubla — saatjat pole kirjas. Kapten Vaarmaa tehtud hulga mõttekate ettepanekute seas oli kaks eriti tähelepanuväärset: eraldada neli õpestipendiumi Eesti Meremeeste Liidu liikmeile või noorliikmeile; taotleda Eesti territooriumil paiknevate asutuste ja ettevõtete merelaevadel Eesti Vabariigi lipu heiskamise õigust.

**Arno Kask** kõneles Eesti Meremeeste Seaduse eelnõu koostamisest. Ta ütles, et

lähtuti Inglismaa (seal tehti esimene niisugune seadus 1300. aastal), Soome, omaaegse Eesti Vabariigi vastavate seadustest ja N. Liidu ametkondlikest aktidest. See on mõeldud kõigi Eesti Vabariigi kodanike kaitseks, kes sõidavad meie laevadel. Inglismaal ja Soomes ei loeta kapteneid laevapere liikmeiks. Meie seaduse koostajad arvavad, et kaptenid on omanike esindajad, aga kaitset vajavad ikkagi, ja nii käib osa paragrahve ka nende kohta. Pärast eelnõu avaldamist on tulnud kolmelt mere-mehelt ettepanekuid, millest osa võiks arvesse võtta.

Pika arutelu tulemusena jõuti üksmeelele, et kaptenil peaks olema kindlasti õigus meeskonda valida, aga see küsimus ei puutu kõnesolevasse seadusse. See tuleneb Eesti Kaubandusliku Meresõidu Koodeksist, mille koostamisega tegeles Veeeteede Amet ja mis juba õige ammu ootab ülemnõukogus oma järke.

Sõnavõttudes pöörduti korduvalt tagasi kooskõlmistest osavõtu juurde, mis ei ole kiita ka osakondades. Lääne-maa piirkonna esimees, Rohuküla sadama ülem **Endel Susi** ütles, et kõike ollakse harjutud tegema ettekirjutuste järgi, puudub seltsielu kogemus.

Pärnu piirkonna esimees **Lembit Song** väitis, et raske on inimestest stagnaivimu välja puhuda. Küsitakse: mis me sest saame? Kui ise midagi ei tee, ega siis saagi. Kui midagi hakkab paremini välja tulema, siis teatakse küll: mina olen ka liige!

**Kalju Sepp** leidis, et siin on kohal aktiiv, mitte üldkogul.

Volikogu liige **Ants Sepp** teadis rääkida, et ka volikogu ei saa kunagi kvoorumit kokku ja seetõttu peaks selle liikmeil olema õigus oma häält volitada. **Kapten Karl Leemet** tões, et tema põlvkonnast pole rohkem kedagi kohal. Juhtus siiski ehk nii, et informatsioon polnud küllal-

dane? "Minul on päris kurb vaadata saali. Kui liidu asutamiseks kokku tulime, oli saal täis. Milles viga? Aga olen siiski rõõmus, et selles saalis jälle eesti keeles rääkida saan. Seda pole väga kaua siin juhtunud."

**Ago Sepp** tuletas veel meelde, et 28. augustil möödub 50 aastat suurest meretragediast Tallinna ja Leningradi vahel, milles hukkus väga palju noori mehi. On vaja saada laev, millega sõita Juminda piirkonda hukkunuid mälestama. Seni on sel päeval vaid Tallinna lahele välja sõidetud.

Paaril korral kõlas ka veel üks mõte liidu võimaliku tuleviku kohta: ehk oleks otsustavaks muutuda erakonnaks nagu hiljuti Maaliit? (**Lembit Song**, **Arne Lööke**). Viimatinimetatu oli juhatause ülesandel tegelnud võimaliku ametiühinguks muutmise küsimusega ja oli nii Soome kui Inglise ametiühingutegelastega suhtlemise järel veendunud, et seesugust üht rahvast esindavat ametiühingut luua pole küll mõtetas.

Koosoleku lõpul toimusid volikogu täiendavad valimised. Kahele vabale kohale liisandus kolmas — Eesti Me-

relaevanduse ülem **Toivo Niinas** palus end seoses suure töökoormusega volikoguametist vabastada. Uuteks volikogu liikmeteks said kolm piirkondlikku esimeest: mereurijate poolt **Jaana Koit**, Pärnust **Lembit Song** ja Haapsalust **Endel Susi**.

Otsuse ellurakendamiseks tuleb saada kvoorum kirja teel. **Mari Vamba**



**Kapten Karl Leemetil** läks vene keelt tõeliselt tarvis, kui ta pärast sõda Eesti Merelaevanduses tööle asus, nii et õppima pidi täiskasvanuna. Tema rõõmuks otsisime üles Tallinna Mereklubi ainsa eestikeelse sõna. Tõsi, see oli pimedas koridoris ja lukus uksele.

Dmitri Prantsu fotod



## MEREKOLLEDŽ

Tallinn, Endla t.4, tel. 45 09 01

vajab

**laevajuhtimise osakonna juhatajat,**

palk 500 rbl. + 200 rbl. + väliskomandeeringud.  
**Nõutav:** laevajuhtimise-alane kõrgharidus, inglise kõnekeele oskus, vanus mitte üle 55 a.

**direktori esimest asetäitjat-  
õppealajuhatajat,**

palk 610 rbl. + 200 rbl. + väliskomandeeringud.  
**Nõutav:** pedagoogilise töö kogemus, kõrgharidus (sh. vähemalt keskeri-mereharidus), inglise kõnekeele oskus, vanus mitte üle 45 a.

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 15. aprill (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — teel Galvestonist Leningradi  
"70-LETJE OKTJABRJA" — teel Leningradist Quebeci  
"VIKTOR BAKAJEV" — teel Houstonist Leningradi  
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Galvestonist Leningradi  
"VIKTOR KINGISSEPP" — teel Ceutast Beaumonti  
"SKULPTOR MATVEJEV" — teel Houstonist Leningradi  
"NIKOLAI JANSON" — teel Antwerpenist Limassoli  
"BORISS BUVIN" — teel Tallinnast Doualasse  
"NIKOLAI VILKOV" — Gentis  
"TIMUR FRUNZE" — teel Tallinnast Kieli  
"ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Antwerpenist  
"LENENSKAJA GVARDIJA" — teel Tallinnast Brasilliasse  
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — teel Tallinnast Dakari  
"ANDREI ANDREJEV" — teel Freetownis  
"MAKSIMLITVINOV" — Tallinnas  
"PJOTR KRASSIKOV" — Bandjulis

"VASSILI ŠELGUNOV" — teel Freetownis  
"JOSSIF DUBROVINSKI" — teel Jeddah's  
"NIKOLAI ŠVERNIK" — teel Temast Tallinna  
"JOHANNES LAURISTIN" — teel Tallinnast Salvadori  
"JAAN ANVELT" — Abidjanis  
"OLGA VARENTSOVA" — teel Mostaganemis  
"IVAN RUSSAKOV" — teel Antwerpenis  
"PAVEL DAUGE" — Pointe Noire'is  
"MIHHAIL KEDROV" — teel Ceutast Bengazisse  
"IVAN BELOSTOTSKI" — teel Luandas  
"ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Tallinnas  
"VERA LEBEDEVA" — teel Bandjulist Lagosesse  
"IVAN POKROVSKI" — Tallinnas  
"VILJANO" — Rostockis  
"GRUMANT" — Iljitsšovskis  
"GULBENE" — remondis Loksali  
"KOHTLA" — teel Szczecinist Casablancasse  
"KOPU" — Tallinnas

"PAIDE" — Tallinnas  
"POVENETS" — Marina di Carraras  
"RISTNA" — teel Iljitsšovskist Riekasse  
"HELTERMAA" — Kaliningradis  
"SEGEŽA" — Iljitsšovskis  
"OSVALD TUUL" — Tallinnas  
"HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Tallinnas  
"IVAN RABTŠINSKI" — Rouen'is  
"ARNOLD SOMMERLING" — teel Rouenis  
"HUDOŽNIK PIMENOV" — teel Annabast La Pallice'i  
"HUDOŽNIK KORIN" — teel Tallinnast Touloni  
"JURI KLEMENTJEV" — teel Leningradist Bordeaux'sse  
"KAPTEN VOOLENS" — Tallinnas  
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Arhusi  
"JUNOI PARTIZAN" — teel Tallinnast Rostocki  
"KESSLAID" — Århusis  
"VIIRELAID" — Tallinnas  
"MANILAID" — Kaliningradis  
"SUURLAID" — Helsinki  
"HEINLAID" — teel Århusist

Helsinkisse  
"VASSILI KUTŠER" — teel Tallinnast Göteborgi  
"FRITZIS GAILIS" — Rotterdamis  
"GLEB SEDIN" — teel Tallinnast Rotterdami  
"FRITZIS ROZIN" — teel Pärnust Karlstadi  
"AUGUST KULBERG" — teel Leningradis  
"AMBLA" — Moerdijkis  
"ANDJAFELD" — Leningradis  
"AEGNA" — Leningradis  
"KABONA" — teel Rotterdamist Tallinna  
"MOHNI" — Sarpsborgis  
"RAPLA" — remondis Loksali  
"SEMJON ROSAL" — Tallinnas  
"TERIBERKA" — teel Ventspilsist Moerdijki  
"VIRTUSU" — teel Ventspilsist Moerdijki  
"KARL KRUSTEIN" — remondis Loksali  
"OSMUSSAAR" — teel Rotterdamist Tallinna  
"OTEPAA" — remondis Loksali  
"TAHKUNA" — Moerdijkis  
"ARNOLD VEIMER" — Tallinnas

## Neile, kes ootavad...

Asutanud Eesti Merelaevandus  
**EESTI MEREMEES**

Ajaleht ilmub teisipäeviti

TOIMETUSE POSTIAADRESS:  
200001 Tallinn, Uus-Sadama 14  
Telefonid:  
43 05 09 ja 42 56 44

EKP Keskkomitee Kirjastuse trükikoda  
Ofsettrükk  
Tellimuse nr. 1634  
Tiraaz 1500

Toimetaja  
**ROLAND TRUBETSKOI**  
Tegevtoimetaja  
**MADLI VITISMANN**