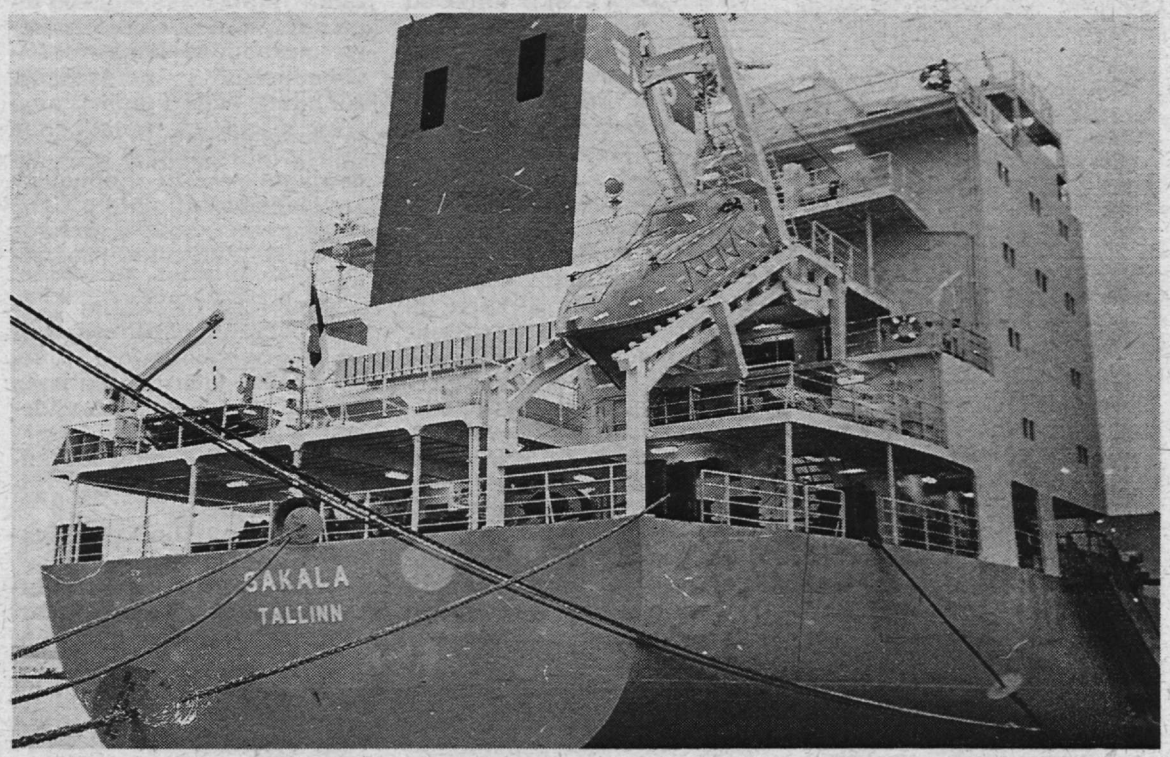
MEREMEES

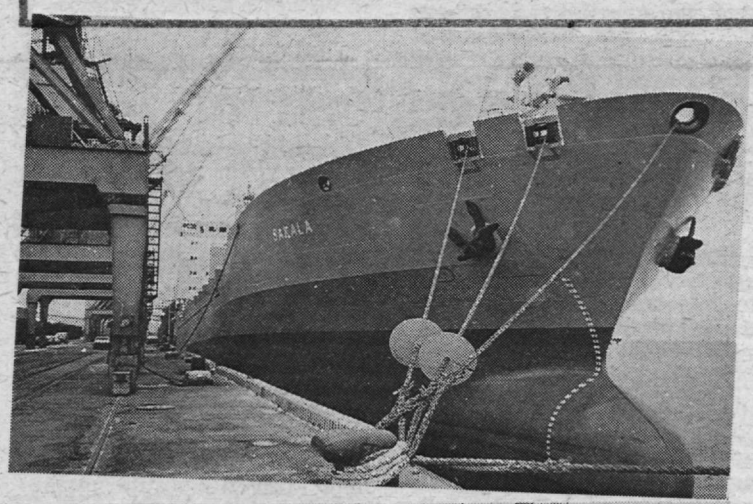
Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

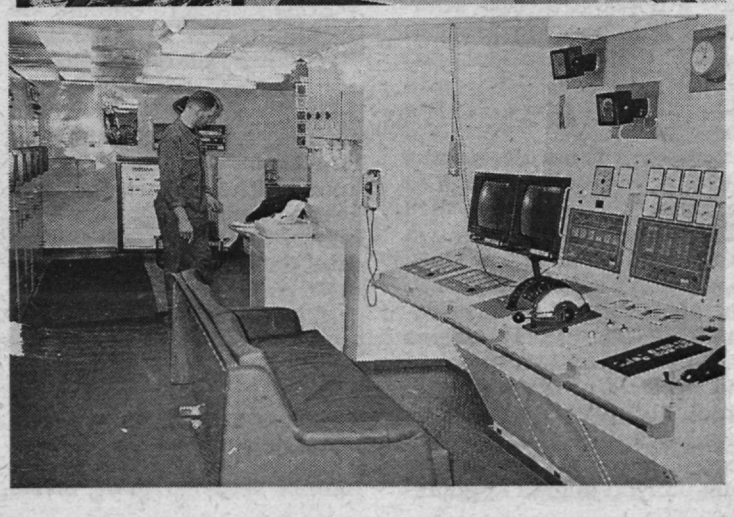
Nr. 21–22 (993–994) Teisipäev, 19. detsember 1995 Hind 3 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Aastalõpujutud lk. 2–4, 6–8, 11, 13
- Harjutamine teeb meistriks lk. 5
- Tulemärgivargad lk. 8–9
- „Ookeani" pankrot lk. 10
- Tundmatuist purjekaist lk. 12
- Meie teeme ajalehte II lk. 14
- Hüvasti, kollane buss! lk. 16







Uus laev

6. detsembril kutsuti huvilisi Muugale äsjasaabunud "Sakalat" vaatama. Ametiisikuid ja ajakirjanikke tervitas RAS-i Eesti Merelaevandus peadirektori kt. **Jaan Kalmus.**

Teede- ja sideministeeriumi asekantsler **Nathan Tõnnisson** ütles, et "Sakala" on tänavu "Muuga" järel teine Eesti Merelaevanduse uus laev ja enne aasta lõppu oodatakse veel kolmandatki. Järgmisel aastal plaanib Eesti Merelaevandus saada saneerimisprogrammi kohaselt 5 uut laeva ning 1997. aastal 3 ro-ro-tüüpi laeva. Ta rõhutas, et uue laeva tulek Eesti lipu alla pole üksnes ühe ettevõtte edu, vaid laevade suuruse ja vanuse järgi hinnatakse ka riigi majanduslikku edukust.

Meremisjoni peasekretär **Jaan Jaani** õnnistas laeva ning soovis laevaperele ka läbi tormide, murede ja töö ikka koju jõuda. Ta kinkis "Sakalale" nii eesti- kui ka venekeelse piibli, sest "pühakirja peab igaüks lugema emakeeles".

Kapten **Vladimir Tammu** tõstis esile laevapere tõsist osa laeva vastuvõtmisel: vanemtüürimees, vanemmehaanik ja II mehaanik veetsid üle aasta Kaliningradi laevaehitustehases. Kapten rõhutas, et igal laeval on oma iseloom ning laevapere ülesanne on seda tunda. Laeva normaalseks funktsioneerimiseks peab teadma nii laeva häid kui ka nõrku külgi.

Nüüdisaegsete navigatsiooniseadmetega pidid kergemini toime tulema noored tüürimehed, vanematel vaja veel üht-teist juurde õppida. Ent haalamisoperatsioone lihtsustab tunduvalt 460 kW võimsusega vöörikruvi. See säästab ka kulusid pukserite peale, samuti laevajuhtide närvikulu.

Peale hiidlasest kapteni ja saarlasest II tüürimehe on 23-liikmelises laevaperes veel 5 eestlast. Kõigil on ühekohalised küllalt ruumikad kajutid. Parasjagu oli laevapere suuremaks mugavuseks juurde toodud olmetehnikat ja laiali laotatud vaipu.

Laeva tutvustab kapten Vladimir Tammu.

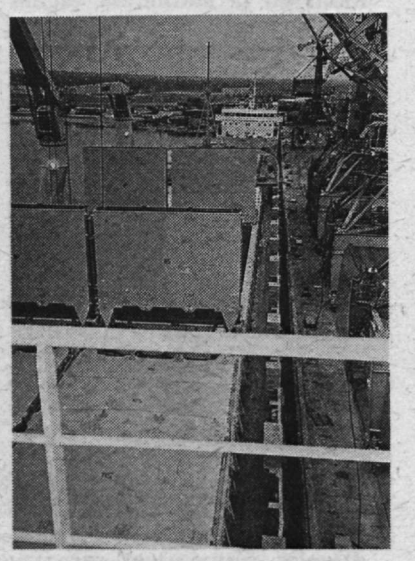
Hoolimata moodsast tehnikast ja laevapere püüdlustest jättis laev siiski kandilise, et mitte öelda kõleda mulje. Eriti olmepoolel. Ju see on päritolu viga, sest ka paarikümneaastased, näiteks Põhjamaades ehitatud laevad paistavad silma just pehmejoonelisuse ja inimsõbralikkusega. Inimese jaoks ehitatud, öeldakse. Ent milleks vajab paarikümneliikmeline laevapere kaht messi? Irvhambad oletasid, et need on valmis ajaks, kui filipiinlased siiakanti tulevad.

Muugalt võetud paberilastile lisab "Sakala" veel Uusikaupunki väetise ja sõidab India ookeani. Laevapere kahed jõulud veedetakse kodunt kaugel.

Madli Vitismann

M/l "Sakala"

pikkus	137,4 m
laius	21,5 m
kandevõime	12 000 t
trümmide üldmaht	15 280 m³
kogumahtuvus	18 000 t
peamasina võimsus	10 800 hj
max kiirus	17 sõlme
laev on varustatud kolme 36-tonnise tõstejõuga kraanaga	
võimaldab korraga peale võtta 509 20-jalast konteinerit	
max süvis	8,8 m
meeskond	23 inimest



Õnnistamise päeval laaditi "Sakalale" paberit.

Aastalõpp

Alates maikuust

Tänavu maikuus moodustati Teede- ja Sideministeeriumis merenduspoliitika osakond. Merendusasju tuli kõigepealt ajama asekantsler **Nathan Tõnnisson,** siis tulid suve jooksul osakonda tööle **Rein Merisalu** ja **Reet Naber** ja nõunikuks **Rein Meindok.** Aasta lõpuks saime nõusse ka noore inimese, kes on valmis end mereõiguse alal asjatundjaks ette valmistama. Milleks seda merenduspoliitikat üldse vaja on?

Merendus on meil oluline majandusharu.

Merenduses ning sellega seotud majandusharudes töötab märkimisväärne arv inimesi, 1994. aastal töötas statistikaameti andmeil ainuüksi laevadel ligi 8000 meremeest.

Transporditeenused on meile tulus ekspordiartikkel. 1994. aastal olid olulisemad rahvusvaheline transport ja turism, mis andsid 1994. aasta bilansikäibest vastavalt 57% ja 15%. Teiste teenuste osakäibed jäid alla 10%. Vaid ehitusteenuste ekspordil-impordil oli veel positiivne saldo, ülejäänud jäid negatiivseks.

Suurima käibega teenusliik 1994. a. oli veondus. Transporditeenuseid eksporditi 4,4 miljardi krooni eest. Võrreldes 1993. aastaga kasvas rahvusvahelise veonduse käive 47%, samuti suurenes sama perioodiga võrreldes transporditeenustelt saadav puhastulu 52%. Meretranspordi osakaal kaubaveo kogukäibes oli 77%, maismaatranspordi osatähtsus on 25%, õhutranspordil 1%.

Suur muutus oli rahvusvahelise transpordi teenindamisest saadud tulude osas. 1993. aastal oli selle teenusliigi bilanss negatiivne, kuid tänu ekspordimahu kasvule 1994. aastal muutus see positiivseks 283 miljoni krooni ulatuses. 71% bilansi käibest andis meretransport.

Transport ja side annavad olulise osa meie siseriiklikust koguproduktist. 1994. aastal oli eri majandusharude lõikes suurim osakaal kaubandusel — 16,8%, töostusel 16,7% ning transpordil ja sidel 9,04%.

Eesti sadamate kaudu veeti 1994. aastal 12,532 miljonit tonni kaupa. Olulisim transiitsadam on RE Tallinna Sadam, mille käive oli 11,7 miljonit tonni, sealhulgas transiitkaupa 8,35 miljonit tonni. Kõigist merevedudest moodustasid transiitveod 1994. a. 66,6%, Tallinna Sadama 1995. a. 8 kuu kokkuvõtted näitasid transiitvedude 69%-list osatähtsust.

Merenduspoliitikat on vaja riiklikul tasemel suunata selleks, et meile nii oluline majandusharu suudaks püsida maailmaturul konkurentsivõimelisena ning meie riigile edaspidigi kasu tuua.

Vaid kõrvaltvaatajale võib jääda mulje, et merendus on niigi heal järjel ning saab omadega hästi hakkama.

Merenduspoliitika on üks osa riigi transpordipoliitikast, seda ei saa eraldi võtta. Tegelikult ei ole meie ainukesed, kes merenduspoliitikaga tegelevad. Naabrid rootslased on üks viimaseid lähiümbruse mereriike, kes on oma ettepanekud valitsusele esitanud. Norra, Soome, Holland, Taani, Saksamaa on tegelnud võimaluste otsimisega merenduse konkurentsivõimelisena hoidmiseks. Hollandis esitati tänavu juba teine ettepanek, kuigi nende merenduskorraldus on Euroopa Liidu nõuetega kooskõlastatud.

Meie merenduse arengus on kõige tähtsamad probleemid:

- meresõidu ohutus
- merendusseadusandluse kaasajastamine ning kooskõlla viimine Euroopa Liidu vastavate normidega
- sadamate ning laevanduse arengule soodsate tingimuste loomine
- merendushariduse kvaliteedi parandamine.

Need peaksid olema põhiprobleemid, millega üks ministeeriumi osakond tegeleb. Aga iga algus on raske.

Eriti vastutusrikas on olnud igat laadi välissuhtlemine, sest paratamatult on ja jääb "Estonia" vari. Sellest tulenevalt on meresõiduohutuse garanteerimiseks tehtav ning sellest informeerimine esmatähtis.

Tungiv vajadus on ka merendusliku õigusloome parandamiseks. Meil on ratifitseeritud hulk olulisi rahvusvahelisi konventsioone. Põhiline seadus, "Kaubandusliku meresõidu koodeks", vajab suures osas parandamist ja täiendamist. Olgu meelde tuletatud, et see on koostatud enne põhiseaduse vastuvõtmist.

Praeguseks on seadusloome töögrupp töö käivitanud, koostöös Justiitsministeeriumiga on alustatud mitme olulise seaduse, näiteks sadamaseaduse väljatöötamist. Põhiliselt Eesti Merelaevanduse nõul ja jõul on valmis saanud "Meremeeste seaduse" tekst. Oleme püüdnud surnud punktist edasi lükata ka "Vabasadama seadust", aga seni ilma suurema eduta.

Sel suvel ühinesime diplomeerimise ja väljaõppealase IMO konventsiooniga *(STCW)*. See paneb meile suuremad kohustused meremeeste koolitamisel, nii põhi- kui ka täienduskoolituse alal. Eesti Merehariduskeskuse töö ümberkorraldamiseks on palju vaeva nähtud, töötanud on Hollandi eksperdid ja omamaised nõuandjad. Niigi keerulisel ajal on kool tänasel päeval veel ilma rektorita. Mingit arengut vastastikuse mõistmise suunas peaks väljendama vähemalt Kultuuri- ja Haridusministeeriumi ning Teede- ja Sideministeeriumi alla kirjutatud vastastikuse koostöö leping.

Natukene on nihkunud ka Riikliku Meresidesõlme probleem. Vähemasti on see nüüd meie riigieelarves äramärkimist leidnud. Sisesüsteemide lahendamisel on koostööd tehtud Piirivalveametiga, nagu on mitme instantsi koostöös alustatud transiitkaubanduse, Tallinna ja Helsingi vahelise laevaliikluse ning piiriületamise, väikesaarte sadamate, parvlaevaliikluse probleemide käsitlemist. Õigusloomest oli juba juttu.

Merenduspoliitika väljatöötamise alustamiseks oli hea meel sellest, et 11. septembril toimunud merendusettevõtete esindajate koosolekul olid kohal kõik asjasthuvitatud ning meie merenduse valupunktid toodi esile.

Mõnigi probleem on töös, "ära sumbuda" ei ole seni ühelgi ettevõetud asjal meie ministeeriumi haldusalal lastud.

Lõppmärkusena kogu kirjapandu juurde tahaks lisada, et verb "oleme" ei tähista ainult nende mõne riigibürokraadi tegemisi, kes Viru tänava ministeeriumihoones istuvad. Enamasti on probleemidele lahenduste otsimisel ragistanud palju rohkem ajusid.

Teede- ja sideministeeriumi merenduspoliitika osakonna peaspetsialist
Reet Naber

Aastalõpp

Meresõiduohutuse talitus 1995. aastal

Eesti Veeteede Ameti meresõiduohutuse talituse tegevus 1995. aastal on olnud küllaltki omapärane. Kui 1994. aasta mais koostati veeteede ameti eelarve, planeeriti sellesse ka meresõiduohutuse talitusele vajaminevad minimaalsed kulutused. Tegelikeks kulutusteks oleks olnud vaja 65,9 miljonit krooni. Selle vajaduse katteks eraldati riigieelarvest 35,963 miljonit. Selle summa sisse planeeriti ka talituse personalikulutuste fond 6,6 miljonit, kusjuures jäeti kellegi "näpuka" pärast arvestamata 1994. aasta 1. jaanuarist veeteede ameti alluvusse tulnud lootside ja lootsikaatrite laevaperede palgafond koos maksudega 11,1 miljonit krooni. Tänu sellisele arvestusele jätkus meresõiduohutuse talitusel tänavu palgaraha kuni 8. maini. Et laevu oli ikkagi vaja sadamasse juhtida, neid klaarida ja sadamast tagasi merele saata, ei saanud lootsiteenistust ja sadamakapteni osakondi aasta lõpuni palgata puhkusele saata ega sadamaid seisma panna, siis jätkas talitus oma tegevust minimaalsete kulutuste ja maksimaalse entusiasmi najal. Paljud käesolevaks aastaks planeeritud tööd jäid lihtsalt tegemata. Nii näiteks ei ostetud ega paigaldatud jäämurdjale radarit ega vurrkompassi, mis oleksid parandanud ohutust laevakaravanide vedamisel läbi jää, ei ehitatud kolmandat nii vajalikku lootsikaatrit. Luhtusid plaanid sadamakapteni osakondade töö viimisest arvutisüsteemile, mis on eelduseks ühinemisel rahvusvahelise sadamakontrolli memorandumiga jms. Õnneks ei olnud 1994/95. aasta talv jäärikas, mis aitas meil kallist jäämurdja kütust kokku hoida ja kasutada seda raha muudeks hädavajalikeks kulutusteks. Vaatamata kõigele on meresõiduohutuse talituse koosseisus töötavad lootsid 1995. aasta jooksul juhtinud ohutult ligi 10 000 laeva sadamasse ja sealt ka merele, ükski laev ei ole pidanud seisma sadamas veeteede ameti sadamakaptenite süül ühtegi üleliigset minutit. Samuti oleme suutnud kontrollida nii Eesti kui ka välisriigi lipu all sõitvate laevade tehnilist seisukorda ja seega hoidnud ära laeva kriitilisse seisukorda sattumise merel. Oleme püüdnud jõudumööda täiendada Eesti mereseadusandlust, mis, tõsi küll, iga kord ei ole läinud nii nagu vaja, kuid ikkagi paremini kui mittemidagi.

Eesti Veeteede Ameti meresõiduohutuse talitus vajab oma töö edukaks jätkamiseks nooremapoolseid merehariduse ja merepraktikaga spetsialiste. Kahjuks piinab meid sama mure mis enamikku riigiasutusi — palgad on tegevmeremeestega võrreldes suhteliselt väikesed ja patriotismi aeg on otsa saanud. Kuigi veeteede amet toob riigile tulu märgatavalt rohkem kui ise kulutab, maadleme samade probleemidega, mis kõik riigiasutused.

Meresõiduohutuse talituse juhataja
Vello Muru

Lootsimisest

Lootsiteenistus on üks meresõidu ohutuse talituse struktuuriüksusi, mis peab tagama laeva kaptenile ohutu seilamise Eesti Vabariigi sisemerel ja sadamates merelootsi nõuande järgi. Lootsiteenistuse 5 lootsimispiirkonnas töötab praegu 45 merelootsi, kusjuures enamik neist töötab Tallinna ja Muuga sadamates — kokku 32 lootsi.

Mullu oli lootsimisi üle vabariigi kokku 16 000 ja sissetulek lootsimistest ületas 85 miljonit krooni. Tänavu jääb see arv ligikaudu samaks, kuna kehtestatud uued tasumäärad näevad ette soodustusi, ehkki laevade arv on mõnevõrra suurenenud.

Eelnevatel aastatel lootside süü tõttu avariisid juhtunud ei ole, mistõttu ei ole olnud ka kulutusi nende kompenseerimiseks.

Lootside osas on põhiprobleemiks järelkasvu puudus, sest veeteede ametis on lootside töötasu märgatavalt madalam kui riigi- või eraettevõtetes töötavatel laevajuhtidel. Arvan, et lootsi töötasu peaks olema vähemalt samal tasemel kauba- ja reisilaevades töötavate vanemtüürimeeste töötasuga.

Teine probleem on vajalike lootsikaatrite vähesus ja lootsikaatrite laevaperede mõne liikme madal kvalifikatsioon.

Veeteede amet taotles käesoleval aastal raha talvetingimustes töötavate jääklassiga lootsikaatrite ostmiseks Soome Vabariigist. Need oleksid olnud küll kulukad soetamisel, kuid oleksid tulevikus vähendanud märgatavalt kulutusi vedurlaevade rentimiseks teistelt organisatsioonidelt talvel, sadamate jäätumise korral. Uute kaatrite puhul oleksid olnud ekspluatatsioonikulud väikesed, võrreldes olemasolevate vanade kaatritega. Praeguste kaatrite iga on 25—30 aastat ja need vajavad pidevat remonti. Raha puudumisel lükkus ost määramata ajaks edasi.

Mõningal määral on kulutusi rendile aidanud vähendada Saaremaal laevaremondi ja ehituse osakonnas ehitatud 2 plastikkaatrit, mis saavad töötada ainult soojal ajal. Kui 1994. a. olid kulutused lootsikaatrite rentimiseks 3 miljonit krooni, siis käesoleva aasta 1. detsembriks olid kulutused 1,7 miljonit.

Tulevikuplaanidest on veel tähtsal kohal laevaliikluse juhtimise süsteemi (VTS) ülesehitamine Tallinna ja Muuga lahel ning nendega piirnevatel akvatooriumitel. On ette nähtud juhtimiskeskuse ületoomine Hundipea sadamasse, kui sealsed ruumid on valmis. Raadioreleeliinide abil keskusega ühendatud 4 radarit Naissaarel, Aegnal, Muugal ja Meriväljal võimaldavad jälgida kogu akvatooriumi Tallinna, Kopli ja Muuga lahes.

Lootsiteenistuse juhataja
Heino Kallast

Laevakontrolliteenistuse põhiülesanded on:

— laevandusohutuse riiklik tagamine ja sellealase järelevalve korraldamine,

— Eesti sadamaid külastavate laevade kontrollimine, nende vastavus rahvusvaheliste konventsioonide ja meresõidu ohutuse nõuetele,

— laevandusalaste normatiivdokumentide väljatöötamine ja täiendamine vastavalt rahvusvahelistele nõuetele ja nende täitmise järelevalve,

— klassifitseerimata laevade tehniline järelevaatus,

— meresõidualaste dokumentide vormistamine,

— laevaavariide juurdlemine,

— keskkonnaalane järelevalve koostöös teiste riikide ametite ja inspektsioonidega MARPOL 73/78 raames.

Kõigis Eesti sadamates teostab pidevalt sadamate järelevalvet koos sadamasse sisenevate ja väljuvate laevade kontrolli ja dokumentide vormistamisega sadamakapteni järelevalve teenistus. On kontrollitud sadamakaide ja navigatsioonimärgistuse korrasolekut, aga ka reostuse vältimist sadamais.

Nii Eesti kui ka välismaiseid laevu on kontrollitud regulaarselt. Ainuüksi Tallinna sadamakapteni piirkonnas on lipuriigi ja sadamakontrolli inspektorid kontrollinud 145 Eesti laeva-

(Järg lk.15)

Aastalõpp

Uued laevad on head, aga võlgu ehitatud

Eesti Merelaevanduse peadirektor TOIVO NINNAS, teie firma sai äsja kätte jälle ühe uue laeva. Ega te "Sakalat" veel ise näinud ole — tulite ju täna pärast pikemat terviseparandamist esimest päeva tööle?

Olen näinud küll. Käisin vaatamas, palusin kapteni alla. Ehkki oleksin oma viimast päeva kipsis jalaga üles ka saanud — ronisin sellega juba päris hästi ringi. Aga tehases olen kõiki laeva ruume näinud. Mulle meeldis siis eriti kambüüs. Ka elamistingimustel pole seal viga.

Laev jättis kuidagi kõleda ja seest kandilise mulje, trepikäsipuudeni välja.

See on nagu uue korteriga — algul tühi ja kõle. Sisseelamiseks läheb ka aega. 23 meeskonnaliikme jaoks on seal ruume küll ja küll.

Kui meeskond on nii väike, miks siis pooled peavad sööma ühes messis ja pooled teises?

Arvan, et see erinevates messides söömise aeg hakkab mööda saama. Niisugune asi on jäänud veel vanast ajast. Reakoosseisu on vähemgi kui ohvitsere, ja mis neil vahet? Koolis on kõik käinud. Söök on ka kõigil sama. Omal ajal tuli küll ette, et kaptenid—tüürimehed võtsid oma raha eest midagi juurde. Nüüd saab laevas korralikult süüa. Seal on palju võimalusi. Me ei kontrolli, kust toiduained ostetakse või mida ostetakse. Oleme vaid huvitatud, et kogu toiduks ettenähtud raha selleks ka läheks. Nii et kõik oleneb sisseostjast ja koka fantaasiast.

On olnud siiski ka kaebusi, ühe kapteni lasksime selle pärast lahti. Juhtub, et kui inimene on olnud kogu aja väga kindlates raamides, ja siis järsku saab vabadusse, ei tea ta enam, mida teeb. On ka juhtunud ülearust priiskamist: nn. troopikaveini asemel, mis on kuiv vein vee hulka panemiseks ja joogiks tarvitamiseks, on puhast margiveini ostetud... Nii et tuleb välja: kontrolli on ikka vahel vaja.

Kuid eks ka ühises messis on kaptenil oma laud või kindel koht, see on loomulik. Aga mingeid saladusi laevas küll hoida ei ole, et ohvitserid peaksid eraldi sööma — meeskond on üks.

Ministeeriumi asekantsler Nathan Tõnnisson ütles "Sakala" tutvustamisel, et kuigi uue laeva sai lihtsalt üks firma, hinnatakse laevastiku vanuse ja seisukorra järgi terve riigi majanduslikku olukorda. Kuidas teie oma laevastiku praegust seisu hindate?

Kohe lõpeb restruktureerimise viimane aasta. Oleme selle programmi järgi tellinud 12 uut laeva. Kaks oleme kätte saanud, üks peaks tänavu veel tulema. Tuleval aastal peaks valmima neist 5—6, ületuleval aastal ülejäänud.

Vanade laevade mahakirjutamise protsessi oleme veidi aeglustanud. Vahepeal hakkas ka Balti Merelaevandus intensiivselt laevu müüma, mis viis hinna alla. Ja teiseks, laevad, mis ei vaja suuri remondikulutusi, võivad veel töötada, näiteks "Antsla" tüüpi laevad. Ei tahaks ka teha väga järsku kaadri vähendamist, laseks sel protsessil rahulikumalt kulgeda. Meie ülesanne ei ole ju laevandust täielikult maha müüa.

Uued laevad on muidugi head asjad, aga neil on laenud taga. Läheme üha rohkem normaalse riigi moodi, kus iga laev ostetakse laenuga. See aeg, kus keegi andis kellelegi laevu bilansist bilanssi, on jäädavalt läinud. Võib-olla hakkame neid vanu laevu veel kunagi taga nutma, sest need olid ilma võlgadeta. Nüüd on igal uuel laeval võlaprogramm kindlate maksutähtaegadega taga. Meretransport on tohutult rikas, aga väga palju kapitali nõudev ala. Ning küllalt paljude riskifaktoritega seotud. See sõltub tugevasti maailmaturu seisust, ka mõnedest justkui kõrvalistest asjaoludest, näiteks kusagil juhtunud viljaikaldusest.

Aga riigile on meretransporti vaja oma iseseisvuse garanteerimiseks.

Vahepeal kukkus dollar kõvasti. Teil nagu naftakaupmeestelgi on kogu majapidamine dollarites.

Jah, see andis väga tunda. Tänavu oleme dollarikursiga nii 50 miljonit krooni vastu pükse saanud.

Meie sissetulek on dollarites, väljamaksed kohalikus valuutas. Meeskonnad ehk natuke võitsidki: palk on fikseeritud Eesti kroonides, aga väljamaks on enamjaolt dollarites. Neid saadi rohkem, aga olid muidugi odavamad.

Mitu aastat on juttu olnud, et Eestis puudub hüpoteegiseadus: laeva ei saa normaalselt panti panna ja selle peale laenu võtta. Kas see probleem on nüüd lahendatud?

Ei ole lahendatud. Aga kui kaugel see meie seadus on, ma enam ei teagi — pole huvi tundnud, sest oleme kõik oma probleemid juba mujal lahendanud.

Kui tegemist on rahvusvaheliste pankadega, siis neile on tähtis, et su riigi kord oleks stabiilne. Ja kui ka on, siis läheb veel aega, et vaadata, kuidas see riik end ikka ülal peab.

Kogu meie laevaehitusprogramm on seotud Küprosega. Küprosel asuva firma omanik on Eesti Merelaevandus. 999 aktsiat kuulub meile ja üks Küprose advokaadile. See firma rendibki merelaevandusele laevu.

Kas "Mare Balticumi" Eesti poole omandus on samal viisil vormistatud?

K o g u omandus. Millest pool kuulub Eesti Merelaevandusele ja pool "Nordström & Thulinile."

Aga sõbralike naaberriikide ametiühingud jälgivad peale liputunnistuse ka omamaise kapitali olemasolu. Nüüd on nad tõstnud üles küsimuse, nagu oleks "Mare Balticum" ostetud sada protsenti Rootsi kapitali eest ja väidavad, et seetõttu võiks Eesti lippu käsitleda mugavuslipuna.

Kõigepealt: "Mare Balticumi" pole üldse keegi ostnud, vaid see on *bareboat-charteris*. "Estline", millest pool teatavasti kuulub meile ja pool N & T-ile, maksab selle eest igas poolaastas. Viie aasta pärast saab see firma omaks, siis on esimene osa välja makstud. Pärast seda on võimalik ülejäänud osa välja osta.

Kui asi vormistati, tegime nii meie kui ka rootslased ühesuguse deposiidi.

Nii et: kas ei olda asjaga üldse kursis või on mugavuslipust rääkijail muud eesmärgid. Seal ei ole ühtki senti või krooni või naela Rootsi kapitali rohkem kui Eesti oma. Me oleme kindlalt veendumusel, et ei taha kellegi noorem vend olla. Vanem ka mitte.

Suvel oli "Mare Balticum" nii täis, et rohkem poleks mahtunud. Kas on lootust, et Stockholmi-liinile tuleb ka teine päris reisilaev?

Lootus jääb alati...

Meil on tõesti plaanid ja käivad läbirääkimised, mida praegu ei kommenteeri.

"Mare Balticumi" aasta tervikuna võttes ei lõppenud nii edukalt. Hinnad on kahjuks nagu nad on. Need inimesed, kes praegu "Mare Balticumiga" reisivad, kulutavad tunduvalt vähem raha kui omaaegsed "Estonia" reisijad.

Aga see on selge, et "Mare Balticum" on suve jaoks liiga väike.

"Sakala" lasti vette juba veebruaris. Kas nii pikk aeg kättesaamiseni on normaalne?

"Sakala" jäi peaaegu aasta hiljaks. Aga paradoks on see, et meie võitsime niimoodi tegelikult rohkem, kui et laev kogu selle aja töös oleks olnud. Saime trahvisummasid 26 000 Saksa marka päevas. See tehas on kogu aeg teinud sõjalaevu. Nüüd oli tal probleeme allhankijatega. Meie aga maksime väga korralikult ja nõudsime ka vastavalt, ei andnud milleski järele.

Peale selle, et püüate aeglast koondamist korraldada — kas paigutate ka osa inimesi ümber ja kas osa lihtsalt lahkub?

Kahjuks lähevad ära paljud, keda meil vaja on — välislippude alla ja mujale. Sellest hoolimata, et me väga palju pole koondanud, on töötajate arv tunduvalt vähenenud, ka kaldal. Kaldastruktuuridel on muidu niisugune paha komme, et tahavad alati kasvada. Peamegi need veel kord ümber vaatama.

1995. aasta oli selle poolest unikaalne, et tegime ümberstruktureerimise: tütarfirmad jne. Nüüd tuleb teha kokkuvõtted: mis on positiivne, mis negatiivne ning siis positiivne jätta ja negatiivne katsuda eemaldada.

Aga kas tarvilikke meremehi, keda võtta, ikka jätkub?

Jah. Siiski on puistlastilaevade peale mehaanikute leidmisega raskusi. Reisilaevadel töötavad meil kõik kodanikud ja eesti keelega probleeme pole. Aga neil laevadel, mis ümber maailma sõidavad, on kodanikke väga vähe. "Sakalalgi" on 23-st ainult 7 eestlast. Meremehed on muidu väga internatsionaalne seltskond, ja meiegi peame kord selleni jõudma, et see poleks põhiprobleem. Aga praegu on meie kodanikest jõud kõik siia, Tallinnasse ja reisilaevadele, koondunud. Vähe leidub meil kodanikke, kes tahaksid maailmameredel sõita — lihtsalt siin on olukord tunduvalt parem. Kaks nädalat tööl, kaks vaba — kogu elu ette planeeritud.

Kvalifikatsiooni tõstmiseks peavad kõik muidugi ka kaugsõidus käima.

Suhtleme oma laevadega inglise keeles. Raske ette kujutada, et kogu see mitteeestikeelne seltskond ka omavahel eesti keeles suhtlema hakkaks. See on reaalsus.

Ja vene kaptenite ajapikendus saab ka läbi.

Kaptenitega probleeme ei teki. Kuigi kõik pole veel kodakondsust saanud, ja mõne kapteni ajapikendusest oleksime huvitatud küll. Neid on kümne ringis; pikema äraoleku tõttu ma ei tea, kui kaugel asjajamine parajasti on. Aga üldist pikendamist pole mingil juhul tarvis. On puistlastilaevadele ja ro-rodele spetsialiseerunud kaptenid, kes on tõesti väärt mehed, ja oma töökoha tõttu polegi neil reaalset võimalust keelt täiesti ära õppida. Seal on vaja just nende laevade kogemust, ei saa võtta kõige paremat kodanikku ja panna mõne niisuguse laeva peale. Kui praegused kaptenid kõrvaldada, siis võib ka meie kaptenite üldine tase langeda. Aga just need laevad hoiavad laevandust püsti; ka kogu meie laevade uuendusprogramm on nende peale seatud.

Mida toob teie kontorisse ISM *(International Safety Management)* koodeksi kasutuselevõtt?

See on igati tõsine asi: toob väga täpse töö organiseerimise ja täpsed vastutuse piirid. Julgen öelda, et meil on praegu Eestis üks kõige täpsemalt väljatöötatud ohutusstruktuuriga firma — kõik selle koodeksi järgi paika pandud: kuidas toimub side, kes mida teeb ja mille eest vastutab. ISM koodeksi juurutamine on firmale andnud väga palju; ka väga selge ülevaate meie tööst. See on iseenesest küll äärmiselt bürokraatlik asi. Kirjas on näiteks seegi, kuidas suhelda ajakirjandusega avariiolukorras. Seal on sees palju asju, mis muidu tuleksid ise välja mõelda, kui vastav vajadus tekiks.

Praegu toimub ISM koodeksi sisseviimine kontoris ja kolmel reisilaeval, järgnevad puistlastilaevad.

Koodeksis on öeldud, et pole kaht ühesugust laevafirmat, ja pannakse paika nõudmised, mis tuleb täita nii, nagu selles firmas on kõige parem.

Sellega kaasneb küll tohutu suur paberimajandus. Aga meie viga oligi, et lasksime paberimajanduse vahepeal liiga lõdvaks. Vabal inimesel tekkis kõige suurem vastikus just selle vastu. Muidugi oli omaaegsetes instruktsioonides ja määrustes palju lollusi, aga suurem osa oli ikka tarku asju.

Kuidas tänavu on suhted ametiühingutega?

Uutega pole veel otse kokku puutunud. Aga nn. Štšekotini ametiühingu pakutud kollektiivlepingus olid mõned punktid küll täiesti vastuvõetamatud, ja nendele alla ei kirjutanud. Näiteks üks punkt oli ideaalne terve meie riigi töötajate jaoks: iga poole aasta tagant vastavalt elukalliduse tõusule tõsta palka. Elukallidus tõuseb aastas praegu umbes 30%, aga kellel samapalju palgad tõusevad?! 1. juulist tõstsime meremeeste palku 20%, tegime kõik, mis võimalik.

Oli ka punkte, mis polnud seadustega kooskõlas. Seadus on kohustuslik, mis üle selle, on kokkulepe. Iga leping tehakse kahe poole k o k k u l e p p e l. Me ei saa viia laevandust niikaugele, et ühe kuu maksame kõigile tohutut palka ega mõtle, mis saab edasi.

Soome ametiühingud on oma kõrgete palkadega viinud asja selleni, et enamik Soome laevadest — muidugi mitte suurte firmade omad — on mugavuslipu alla pandud. Kapten ja vanemmehaanik on soomlased, ülejäänud kasvõi filipiinlased. Lõppkokkuvõttes tegeleb ametiühing niimoodi ju oma inimeste töökohtade likvideerimisega!

Mida Merekluubi kohta kuulda on?

Esimene kord tuli kolm ettepanekut. Sõltumatu ametiühing tahtis teha täielikku ärilettevõtet kinnisvarafirma "Vaba Maa" kaudu. Meremisjon soovitas väikest võõrastemaja, tervet hulka restorane ja baare ning kaubanduskeskust. Štšekotini ametiühingul olid kõige mõistlikumad plaanid, aga ka mitte päris need, mis tarvis. Tarvis oleks, et esmajärguline poleks äriajamine, vaid et äri teeks raha, millega meremeestele vajalikku asutust püsti hoida.

Niisiis kuulutasime välja uue konkursi. Tegime ettepaneku, et soovijad katsuksid üheskoos midagi teha, mis meremeestele vajalik oleks. Muidugi peab seal raha saamiseks ka midagi ette võtma. Aga see ei tähenda, et kingiksime mingile ühele ametiühingule ärilettevõtte.

Oleme oma klubi seni hoidnud, ehkki on selge, et praegusel ajal nii jääda ei saa. See on praegu vist veel ainuke ametkondlik klubi Tallinnas.

Kas merelaevanduse areng on täiesti ootuspärases suunas läinud ja miski praegu ei üllata?

Mul on selles mõttes vedanud, et veel nõukogude ajal Soomes tööl olles nägin ära, mis see turumajandus on.

Me teeme täna teiega juba kuuendat korda aastalõpu intervjuud.

Loen "Meremeest" regulaarselt, kõiki numbreid. Enamiku artiklitega olen ka nõus. Kord kirjutasin midagi üles, millega nõus ei olnud, tahtsin teile öelda. Aga praegu on siin kontoris kõik uus, kirjutuslaud on ka uus, ja hetkel ei leia toda paberit üles. Aga päriselt pole ma ühtki paberit kunagi ära kaotanud, küllap leian sellegi üles.

Siin peamajas hakkab remont lõppema.

22. detsembril teeme oma inimestele, ehitajate esindajaile ja veel teisele-kolmandale väikese peo. Kontorirahvas on pidanud pea aasta otsa siin tolmu ja müra sees, ühest ruumist teise kolides kõvasti tööd tegema. See ajajärk saab nüüd mööda.

Mari Vamba,
Madli Vitismann

Intervjuu päeval seati Eesti Merelaevanduse vastselt kapitaalremonditud hoonele silti. Parempoolses vitriinis varjavad end papitahvli taga valvedispetšerid. Peatselt on oodata soolaleivapidu.

Aastalõpp

Ei saa öelda, et oli kehv aasta

"Hansatee" peadirektor ÜLO KOLLO, aasta algul ütlesite üsna sapiselt Eesti asutuste kohta, mis teie konkurent-laevafirmade suhtes on üliväga vastutulelikud. Kas arvamus on paranenud?

Ei ole siin paranenud midagi, samal arvamusel olen siiamaani.

Aga kui küsin sadamas või veeteede ametis, miks meie laevafirmadel ei ole kodumaal mingeid soodustusi, siis öeldakse: mis te nüüd, neil ju on!

Veeteede ameti poolt tänavu vast midagi on, aga sadamas oleme küll vaeslapse seisundis. Kõik tulijad on sisse lastud, ja üksnes see, mis järele jäi, jäi *Tallinkile*.

***Silja* ujuvrambist on mahasõiduks vaja ainult veerandit. Ülejäänu on peegelklaasist hütikese all. Meremehed ütlevad, et õhtul, kui tuli sees, paistab, et seal on kontor. Tallinna sadama parimal kaikohal on vee peal kontor!**

Nii ongi. Lubatakse küll, et uuest aastast kaob praegune ujuvehitis ära ja asemele tuleb väiksem. Räägitud ja kritiseeritud on küll ja küll, aga seni on see olnud kui hane selga vesi.

"Vanal Tallinnal" oli talvel ulatuslik remont.

Jah, ja 18. detsembril läheb remonti "Georg Ots". Siseremonti tuleb umbes 8 miljoni krooni eest; kajutites seekord ei tee. "Tallink" sai suvel oma jao kätte. Ja "Vana Tallinn" läheb jaanuari keskel masinate vahetusele.

***Silja* taotleb oma välisministeeriumilt, et eestlased hakkaksid saama viisavabalt Helsingis ühelt laevalt teisele. Kas ka teie olete kuhugi pöördunud?**

Meie oleme teinud Soome konsulaadile igat sorti kirju ja taotlusi. Aga vaevalt see riikidevahelise viisavabaduse tekitab. Mingil määral protsessi mõjutada ehk võib.

Kas kodumaist kaupa on laevadel juurde tulnud?

Ega kehvemaks ole läinud. Edeneb, aga aeglaselt. Näiteks Saku Õlletehas küll mõtleb, mismoodi oma kaupa hästi pakkuda. Üsna tihti on uusi kaubapakkujaid, iseasi, kas kõik laeva sobib.

Kuidas hindate oma kapteneid ja meremehi?

Hindan küll. Tööd tehakse tublisti, erilist ütlemist ei ole. Tänavu on nad kõik mahvi saanud rohkem kui tarvis. Ilm oli küll pisut leebem, talv lahjem. Aga kui arvestada seda, mis "Tallinkiga" juhtus, siis pidid teised koorma enda kanda võtma. Kerge pole olnud kellelgi.

Nüüd pole enam teil üksinda kiirlaevad. Kuidas selles konkurentsis vastu peate?

Normaalselt. Ehkki meil pole ainsad kiirlaevad, on nad praegu siiski veel kiireimad. Ses suhtes vastaseid ei ole. See hooaeg lõppes tiibureil rekordilise reisijate arvuga — oli ligi 280 000 reisijat.

Ei usu, et autokatamaraanid tagasi tulevad; kui, siis väiksemad. Meie ajagraafik oli poolteist tundi ja sellest pidasime kinni. Katamaraanid sõitsid tund ja kolmveerand, ning polnud alati graafikus.

Kas te uusi kiir- ja/või suuri reisilaevu ei otsi?

Ega neid sisse soolata saa. Üle kolme tiiburi vaja ei ole. Suuri reisilaevu on aga praegugi üleliia. Selle konkurentsi juures oleks vaja ainult kahte.

Reisijate hulgas on soomlasi 75—80%. Selle peapõhjus on minu meelest eestlastele kehtiv suur viisamaks. Tahaksime küll eestlaste heaks ka midagi teha, aga paraku peame laevade sõidugraafikut ikka rohkem soomlaste vajaduste järgi sättima. Ega eestlastel peale ärimeeste ja küllasõitjate sinnapoole enam suurt asja ole ka — meie rahvas seal ju enam ostmas ei käi, hoopis soomlased käivad siin.

Kuidas teile meeldib see *hirmus hea koht* Helsinkis, kuhu Eesti laevad nüüd sõidavad?

Läänesadam on oma strateegilise asendi tõttu muidugi tunduvalt kehvem kui oli Lõunasadam. Aga ega parata ka midagi olnud, sest vanas kohas oli tõesti väga kitsas. Hea, et seegi on.

Kas siis tõesti peate olema rahul selle teile pakutud uue võimalusega, mis andis kolme laeva jaoks ikkagi ainult ühe kaikoha?

No aga mis meil võiks Soomes olla, kui me Tallinnaski ei saa rohkem kui ühe kaikoha.

Kas annab juba tunda, et meremeeste ametiühingud on hakanud vähehaaval pead tõstma?

Kui meie inimesed mõne ühingu ümber koonduvad, siis on see Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, mille algatasid "Mare Balticumi" töötajad. Oleme üldiselt üritanud kõigiga rahumeelselt läbi saada, ja ei tunne, et peaksime midagi eriliselt ette võtma. Meie palgatase on küllaltki hea.

Teie laevadel on kolme tööandja inimesed läbisegi. Kas see ei tekita probleeme?

Tööandjad on oma palgad n.-ö. integreerinud.

Kas naabermaade sõbralikud ametiühingud pole teid ähvardanud?

On küll, aga neil pole siin ausalt öelda veel midagi tegemist. Kohtumisi on olnud, aga need on seni läinud leplikult.

Kas aasta oli firma jaoks kõigele vaatamata edukas, Saksa-liini lõpetamine välja arvatud?

Ja "Tallinki" avarii ka. Aga seda küll ei saa öelda, et oli kehv aasta. Alati võiks muidugi veel parem olla.

Kuidas edeneb teie eraäri kasiinolaev "Hocus-Pocusega" Linnahalli kai ääres?

Mitte eriti. Ütleksin, et kehvasti.

Kas eestlane peab kalliks?

Ei tea veel õieti. Iga asi võtab aega, enne kui arenema hakkab.

Sõitma teda panna ei taha?

Seal ei ole reisijate jaoks kohti. Kes see ikka püstijalu sõidab. Restoranis on kõigest 50 kohta. Võib-olla tuleval aastal mingid reidi-sõidud tulevad.

Kas tahate veel ise midagi lisada, mis ehk küsimata jäi?

Soovin lehetegijaile head uut aastat ja lehele ka!

Mari Vamba, Madli Vitismann

KOTERMAIN

Novembrikuu– ehk kolmeteistkümnes number pühendab esikülje jõulude ettevalmistamisele *Tallinki* laevadel. "Vana Tallinna" intendant Erik Liim selgitab *pikkujoulute* mõtet ja vajadust nendega juba novembris alustada. Reklaamibüroo Karlson & Co direktor Mari Karlson, kelle firma juba teist aastat *Tallinki* laevu jõuludeks kujundab, seletab pikalt ja põhjalikult, kuidas ja mis põhimõtteid silmas pidades nad seda teevad.

Alustatakse kolleegide tutvustamist Soome lahe teiselt kaldalt, *Tallink Finland OY–st*. Seekord võetakse ette broneerimisosakond. Muu hulgas selgub, et päevas kasutab telefonimüüki kaks kuni kolm tuhat sõidulesoovijat.

"Hansatee" tegevdirektori nõunik Loit Pakkas selgitab kevadest alates põhjalikumalt toimuvat laevadel töötavate teenindajate kontrollimist.

"Meie elu arvudes" annab ülevaate reisijate– ja kaubaveost möödunud aastaga võrreldes, samuti võrdluse laevafirmade vahel.

Veel on juttu laevade meisterkokkadest ja nende menüüsoovitustest. "Piibujutt" räägib viimasel ajal kuulsaks kirjutatud "Orion II", mis saanud Kuressaare ja Riia vahel vaid kolm reisi teha, sest omaniku Filipiinidelt ostetud naise tasuta kaasanne — laevatäis sugulasi, kes nüüd siin Läänemerel soomlase laeval madrustena töötasid — hakanud sügisel väga külmetama, palka nõudma ning lõpuks lihtsalt haihtunud.

Mari Vamba

Tordi– ja kommimaal

"Hansateel" on tore komme kutsuda jõulu eel laevale lapsi. Mullu käisid "Tallinkil" Läänemaa lastekodulapsed, tänavused külalised olid Viljandi lastekodudest, Keila SOS–lastekülast ja Pärnu Üksikvanemate Liidust. Ka ajakirjanikel oli palutud lapsed kaasa võtta.

Nii oli täiskasvanutel võimalik tuntut esmakordselt uudistaja silme läbi teisena näha. Pakuti lõunat rootsi lauas, mida paljud tordilaua juurest alustasid, sealsamas jätkasid ja seal ka lõpetasid.

Et masin mürisema hakkas ja laev haalas teise kai äärde, oli seekordsele publikule väga tähelepanuväärne, võib–olla oleks neile veel rohkem meeldinud reidile sõit. Ka autotekki ja päästepaate sai lähedalt näha, samuti kui sadamakraanasid ja teisi suuri laevu.

Pidu jätkus baaris, kus hämarale laevale ilmus valge võlur, kes kauni kellaheli saatel kuldse kepiga värvilist valgust välja võlus. Žonglöör, ekvilibrist, akrobaat, must-kunstnik ja päkapikk–klounid moodustasid vaadata pakutud tsirkuseetenduse. Seda jälgiti nii suure huviga, et ei olnud mahti vaagnatel kuhjuvaid kommegi ära süüa.

Seejärel kutsus laevaemand kõiki lavale laule laulma ja luuletusi lugema. Kõige julgemaiks osutusid kõige pisemad. Ent sooja naeratusega ja lastega tüdimatult suhelnud Terje Tirp suutis viimasedki argpüksid hämaratest baarinurkadest välja meelitada. Et paljud lapsed olid omavahel tuttavad, elati kaaslaste esinemisele huviga kaasa.

Lapsed said mitme jõulu jagu meenutamisväärt muljeid, kasvatajad ja vanemad puhkehetke ja võimaluse oma lapsi harjumatus ümbruses kohanemisvõimelisena näha.

Lastepeo korraldamise põhiraskust kandsid "Hansatee" turustusosakonna reklaamijuht **Lea Endrikson**, laevaemand **Terje Tirp**, esinejad (sh. lastele teleekraanilt hästi tuttav **Tõnu Ojavee**), köögi–, restorani– ja baaritöötajad. Vaevalt neile keegi eraldi tänusõnu ütlema läks, aga küllap seegi nende vaeva tasus, et kõik lapsed paistsid tundvat end vägagi mõnusasti.

Madli Vitismann

Hetk esinejate lõpudefileelt.

Laevaemand Terje Tirp meelitas välja hulga salme ja laule.

Harjutamine teeb meistriks

Nii võivad kindlasti endale õlale patsutada laevajuhid, kes Tallinna sadamas reisiterminaali ees iga päev sildumisharjutusi teevad. Sadam annab näiteks "Tallinkile" tunnikese mahalaadimiseks ja igasuguste laevaasjade ajamiseks. Seejärel võib valida, kas minna kaubakai äärde suletud ustega seisma või hoopis reidile.

Et 1. detsembril olid selle tunnikese jooksul "Tallinkile" jõudnud Eesti Merelaevanduse kaldaorganisatsiooni esindajad Jüri Volmer ja Heino Pihel õppust kontrollima, siis mindi reidile.

Stsenaariumi kohaselt oli seekord näiteks messis puhkenud tulekahju. Mõnel teisel õppusel võib see olla baaris või kambüüsis või hoopis masinaruumis. Vigastatuile oli vaja esmaabi anda, kajutitest oli vaja üles leida 5 sinna peitunud "reisijat". Kuulutati välja paadihäire, lasti alla kõik paadid, prooviti nende mootoreid ja "evakueeriti" laevaperet.

Kõik tegutsesid oskuslikult ja ettenähtud väledusega. Võis näha, et soojemalt riides, tekid kaenlas, tulid paatide juurde kogenumad meresõitjad. Kuid päästevesti said kõik ühtviisi kiiresti selga. "Näe, mu vestil on lamp küljest ära, te oleksite võinud mind ära kaotada," kaebas keegi. "Nii ilusat naist on ikka näha," lohutas noormees lambiga vestis.

Välja lasti ka tormiredelid, mida üles tagasi saada polnudki nii lihtne — need polevat ülestõstmiseks mõeldudki.

Veidi üle tunni kulus kõigi päästetoimingute järjestikku läbitegemiseks, siis tuli päästevahendid oma kohale tagasi panna. Kontrollijad leidsid pisivigu, mille parandamiseks sealsamas ka ettepanekud tegid, ja ütlesid, et selline õppuste kontroll on praegu kõigi reisilaevade kõigil laevaperedel ISM koodeksi raames.

"Laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvaheline koodeks" nõuab peale firmasisese kontrolli audiitorkontrolli ka väljastpoolt. Selleks sõidavad litsentseeritud audiitorid kohale Peterburist. Pärast toda kontrollimist jäävat veel kolm kuud lõpliku otsuseni.

Pärast õppust sõideti sadamasse tagasi. Tund aega pealelaadimiseks ja reisijate pealevõtmiseks ning teele. Et "Georg Ots" saaks vabale kaikohale silduda ning 45 minutiga oma reisijad ja autod peale võtta.

Kas sellisest kontrollist ja kogu koodeksist on laeval mingit abi või on see mäng paberil?

Kapten **Tarmo Ojamets:** Jah, ühe-laeva-firma väikesel laeval seda kõike ei teeks.

SOLAS-iga ühinenud maades hakkab reisilaevadel mõne aasta pärast kehtima

"Tallinki" laevapere. Sama vahetus on tänavu kord juba tegelikult evakueeritud.

ISM (*International Safety Management*) koodeks, mis tuli SOLAS-i täiendusena 18. assambleel kaks aastat tagasi. Kaubalaevadele tuleb see veel hiljem.

Aga Euroopa Liit on teinud otsuse, et tema sadamatesse ei saa nõuetele mittevastavad laevad juba tuleva aasta keskpaigast.

Meie laevandus siiski sellest ei sõltu, sest on tehtud otsus hakkama saada juba tänavu. Merelaevanduse reisilaevad on niikaugel, et käsil on too kolmekuine aeg, mis on miinimum enne väliselt alates peadirektori käskkirjaga jõustatud ja kolm merelaevanduse poolt mehitatud reisilaeva töötavadki nii.

Teatud mõttes on see nõue muidugi väikeste väljasöömine: mida suuremad ütlevad, seda väiksemad peavad tegema, või siis jäävad nad mängust välja.

Üks põhjusi, miks seda süsteemi üldse hakati rajama, on see, et paljudes küsimustes on nõuded väga ranged, ja laevaomanik mängib kogu nende täitmise kapteni peale. On aga palju asju, se auditi tegemist. Laevandusettevõte ja laev, mida sertifitseeritakse, peavad nimelt töötama vähemalt kolm kuud juba varem selle süsteemi järgi. See on septembmida kapten ei saa teha kalda materiaalse ja organisatsioonilise toetuseta. ISM koodeksi üks mõte oligi selles, et tuleb rahvusvaheliste reeglitega sundida laevaomanikku aitama kaptenil kõiki neid nõudeid täita, mis igasuguste konventsioonide ja eeskirjadega on ohutuse tagamiseks kehtestatud. Omanik või operaator peavad praktiliselt abistama.

Kui ka kaldapealne organisatsioon läheb korralikult käima, siis mingi kergendus laevale kahtlemata tuleb. Ent praegune süsteemi väljatöötamise staadium on ka laevadel koormust tõstnud, mitte vähendanud. Aga loodetavasti on see üleminekuetapp, ja mõne aja möödudes, kui süsteem juurdub, ebakõlad leitakse üles ja kõrvaldatakse, siis ehk mõne aasta pärast tunned, et asi on lihtsamaks läinud.

Esialgu tähendas see meeletuid hunnikuid pabereid, juhendeid, protseduure. Kaustatäied kirjutati kokku vähem kui poole aastaga.

Ja kuidas te siis suhtute sellesse paberi peal ohutuse tagamisse?

Ega eesmärk ei ole seda tagada paberi peal. Tahaks ikkagi loota, et käsitlematut hulka pabereid ei teki. Nõukogude ajal selline süsteem, küll suurema hierarhiaga, tegelikult toimis. Selles elati aastakümneid, see muutus ja täienes. Sellega oldi harjutud juba merekoolist peale, inimestele õpetati kohe algusest peale üht, teist ja kolmandat. Praktikal ja tööl oli see juba harjunud asi. Kirjutati muidugi ka seda, milles polnud midagi ratsionaalset — bürokraatia lihtsalt õigustas oma olemasolu.

Paber pakinööri külge?

Novembri lõpul teadvustus Euroopas veel üks laevaõnnetuse põhjus — laeva püstivust mittearvestav kauba laadimine autodesse-rongidesse. "Sassnitzi" õnnetuse järgsel tööpäeval oli Rootsi Laevajuhtide Ametiühingu esimehel Per Ringhagenil retsept valmis.

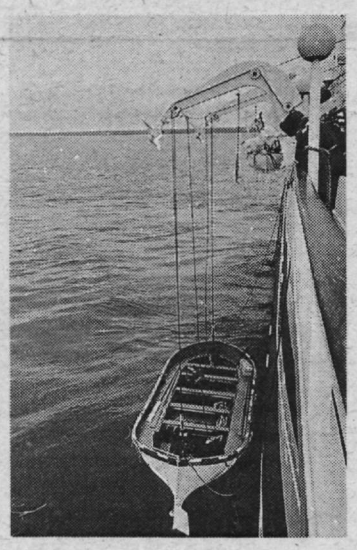
Tema ettepaneku kohaselt peab laevale saabuv kaup (vaguneis, treilereis, konteinereis) olema juba lähtepunktis kinnitatud nii, nagu meresõiduks kohane. Küsimuse peale, kas laadijad kuskil kaugel sisemaal, kust kaup oma teekonda alustab, kujutavad küllalt hästi ette, mida just peab selleks tegema, arvas hr. Ringhagen, et esialgu aitaks, kui Rootsi sadamad keelduksid merekindlalt kinnitamata kaupa laevale laadimast. Ning lisas, et meremeestele annaks kindluse laadimissertifikaat, mis käiks kogu tee kaasas konteineriga, mis mingil oma teekonna osal võib merele sattuda.

Mõeldav on skeem, mille kohaselt mingis sisemaises, näiteks Siberi tööstuses laaditakse treiler, mis sõidab esialgu mööda maanteed, seejärel rongiga, siis läbib mingi teekonnaosa laeval ja jätkab teed maitsi. Kuivõrd tegelik oleks selline paberil ohutusabinõu?

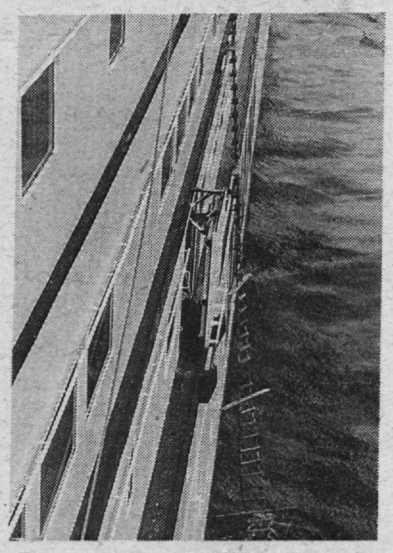
Kahe päeva pärast andiski uudisteagentuur TT teada Rootsi Meresõiduameti üleminspektori Åke Sjöblomi ütluse, et mereteele asunud veoautod ja kaubavagunid on lohakalt laaditud. Ning pisteline kontroll Malmös on näidanud: kas ei hoolita reeglitest või ei teata midagi sellest, et vaguneid veetakse meritsi.

Madli Vitismann

Roolikambrist juhatas õppust vanemtüürimees Ülo Kikas.



Välja lasti kõik päästepaadid.



Pärast õppust oli tükk tegu tormiredeli ülestõstmisega.

Kaptenikommentaar

Kas pole nii, et kusagil Siberi kaubajaamas täidavad töötajad neid pabereid lihtsalt selleks, et täita. Nad pole võib-olla isegi merd näinud, ja võib karta, et ei kujuta üldse ette, milleks see rangete reeglite järgi kauba paigutamine ja kinnitamine vagunis, treileris või konteineris üldse vajalik on?

Kapten TARMO OJAMETS:

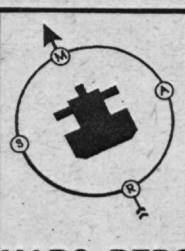
See saab kesta niikaua, kui midagi juhtub, ja selgub, et kinnitus ei olnud vastav sertifikaadile.

Need probleemid on pika aja jooksul tekkinud. Laev võtab peale näiteks treileri, mis on kenasti puldaniga üle tõmmatud ja plommiga suletud. Auto võime me kuitahes hästi tekile paigutada, aga meil pole õigust nende plommi katki teha ja vaadata, kuidas kaup sees kinni on. See jääb meie kontrolli alt absoluutselt välja.

Nii et vale see sertifikaadi nõudmine ei ole. Võib arvata, et halvasti kinnitatud kauba hulk seetõttu ikkagi väheneb. Ja kapten vähemalt ei vastuta siis. See on iseasi, kui efektiivne see on. Kindel, et mida turvalisemaks tahad meresõitu teha, seda kallimaks see läheb. Tööd ja raha pannakse selle peale kahtlemata palju magama.

Selge, et suurema katastroofi järel hakkab üldsus suuremaid turvameetmeid nõudma. Ametiühingubossidelt nõuavad seda ametiühingu liikmed, ja bossid tahavad oma töökohta säilitada.

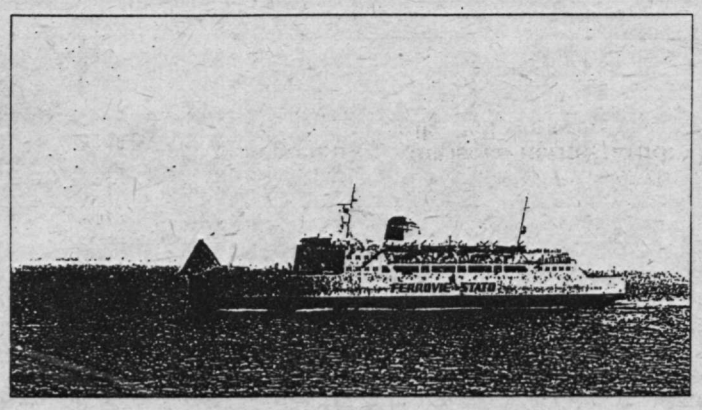
Aga see probleem on üle maailma, ja midagi muud pole ka osatud välja pakkuda. Kaupade kättetoimetamise kiirus on oluline, ja igas järgmises punktis ei saa alustada asjaga tegelemist jälle otsast peale. Mingi usaldus peab eelmiste töötegijate vastu ikka ka olema.



International **MARINE ACCIDENT REPORTING SCHEME**

MARS REPORT No.36 **October 1995**

MARS 95035 Ferry Safety — Mediterranean Sea. Daytime.



Vahemeri. Päevaaeg.

Rahvusvahelisest Meresõnnetuste uurimise ettekandest nr. 36, oktoober, 1995.

"See foto on tehtud Messina väinas. Laev oli poolel teel oma marsruudil Itaaliast Sitsiiliasse ning parajasti läbimas tiheda liiklusega laevade lahknemise piirkonda. Sellel fotol ei ole näha ahtrivisiiri, mis oli samuti avatud. Kui sõitsin läbi laeva vööri eest, võisin näha kogu autotekki ning teisest otsast välja. (Mul oli eesõigus ning ma püüdsin kogu laevast nii kiiresti kui võimalik eemale saada!) Arvasin, et meie päevil peaks küll olema tunduvalt rangem kontroll sellise libapraktika üle. Võib kinnitada reporterile, et kontroll Inglise (Ühendatud Kuningriigi) parvlaeva operaatorite üle on ekstra pingeline."

Lisaks veel niipalju, et sellistel parvlaevadel on vagunid tihedalt peale laaditud ja inimesed istuvad sees, ilma et oleks võimalust väljagi tulla.

Tõlkinud **Reet Naber**

Aastalõpp

Stockholmi–liinil on terve aasta Eesti reisijaid rohkem olnud

E–Liini AS–i müügidirektor MARJE BRAUNBRÜCK, kas "Mare Balticumi" suur täituvus tähendab, et aeg on uus laev muretseda?

See on omanike otsustada. Aga tähtis on, et iga päev saaks oma sõidu teha, kui vaja, ja praegu see võimalus on. "Nord Neptunus" ei ole küll päriselt unelmate laev, aga ajab ikkagi n.–ö. asja ära. Ja ta on sellevõrra ka odavam. Edasi–tagasi sõit maksab seal 650 kr., "Mare Balticumil" aga 950 kr. Kui sinna sõidetakse ühe ja tagasi teise laevaga, siis on kombineeritud hind.

Kuidas olete suutnud *toota* nii odavaid kruiise?

Kui vaadata ka *Vikingit* või *Siljat*, siis selgub, et üleüldine taktika on anda võimalus inimestele ühe päeva end hästi tunda, ja teha seda mitte nii hirmkallilt. Mingil määral on see ka meile lihtsam, sest inimesed sõidavad nii sinna kui tagasi ühes ja samas kajutis, ning see tähendab vähemat koristamist, pole ka näiteks linu vaja vahetada.

Laste koolivaheajal oli meil spetsiaalne kruiis, seal oli auhindadega mänge, kaptenisilla külastus, tegeldi joonistamisega.

Täiskasvanute kruiisid annavad võimaluse mõnuga süüa, tantsida, esinemisi vaadata, drinkida. *Pub* on üritanud kella neljani lahti olla. Kahju, et "Mare Balticumil" on diskoks vähe võimalusi.

Publikut on mitmesugust, ka soliidseid vanemaid inimesi, kes ei lähe niivõrd midagi ostma, kui näiteks pulma-aastapäeva puhul lihtsalt Stockholmi, käivad mõnes muuseumis jne. Vahel on kahjugi, et sealsamas nende pidulike inimeste kõrval on lihtsalt tööreisijaid — kontrast on päris suur.

Tore, kui laeva informatsioonile antakse märku, et kellelgi reisijaist on mingi sündmus — sünni– või muu tähtpäev —, siis saab neid ka laeva poolt tervitada.

***Wikmani poisid* käisid koolilõpuekskursioonil Stockholmis. Millal nüüd üldisemalt niikaugele jõutakse?**

Tean kindlasti, et mõned on juba käinud, see polegi enam nii väga erakordne. Keskkooli lõpetajail on paraku juba täiskasvanuhinnad. Aga ühepäevane reis on niivõrd soodne, hinnad algavad neljakohases kajutis 530 kroonist. See on juba küllalt paljude vanemate jaoks taskukohane kingitus oma lapsele. Kolme kuni viie aasta pärast peaks see tavaline ekskursioon olema.

Keskmise palga ja piletihinna suhe on nüüd läinud reisijaile kasulikumaks. Kahe aasta jooksul, mis ma siin firmas olen töötanud, pole piletihinnad tõusnud Nüüd on seda küll oodata — inflatsioon sunnib, aga see ei tule sugugi röögatult suur. Ja inimeste ostujõud on kasvanud. Praegu sõidavad meie laevadega eelkõige 25—40–aastased eestlased, aga usun, et 10 aasta pärast teevad seda ka pensionärid. Üliõpilaste kohta võib öelda, et sõidavad ja ei sõida ka: paljud töötavad, ja seetõttu saavad seda endale lubada.

Marje Braunbrück

Küsiksime veel üle asju, millest seoses teie firmaga oleme tänavu lehes rääkinud.

Kas eestlane tahab üldse laevas näha kodumaist kaupa?

Eks kõik tahavad uut ja huvitavat. Ehkki enamik meil müüdavast on saadaval ka Tallinnas, võib võrrelda hindu. Näiteks kvaliteetset parfümeeriat täiesti tasub laevast osta. Pärast alkoholi hinna tõusu võib sedagi olla kasulikum meilt võtta.

Üritame muidugi tuua laeva sortimenti, mida Tallinnas nii väga ei ole, osa kompvekke näiteks.

Ja eks välismaise turisti jaoks on meie kaup põnev. Siit võetava kauba hulk kasvab. Laevadel on *tax-free* end muidugi hästi tugevasti sisse söönud, ja sellega on väga raske võistelda. Ent juba Eesti toiduaineid ja suveniire võetakse laevadele üha rohkem.

Kes otsustab, missugust kaupa võtta?

On spetsiaalsed töötajad, kes nii Rootsi kui meie poole pealt sellega tegelevad. Nag jälgivad hindu ja kvaliteeti, see peab olema igati tagatud. Muidugi esitatakse siinpoolsetele toodetele suuri nõudmisi. Neil peab olema hea maine ja teada–tuntud firmamärk. Tundmatule tootele tuleb teha vähemalt degustatsioon.

Ka programmi valivad mõlema poole esindajad. On olnud välisesinejaidki, aga eks oleneb hinnast. Põhirõhk on olnud ja ilmselt ka jääb eestlastele. Oige on leida need esinejad, kes suudavad rahva kaasa tõmmata.

Kas kunagi tuleb ka laevapost: teatad laevapildi ja laevatempliga postkaardil sõpradele, et siin nüüd oleme?

Tahaks loota. Enne katastroofi hakkas see asi idanema, pärast jäi soiku. Veel pole uuesti alustatud — nii palju on tähtsamaid asju olnud, aga tuleb jälle päevakorda võtta.

Ajakirjandus on arvanud, et nii *Nordström & Thulini* loobumine liini pidamisest kui uuesti hakkamine on olnud teadlik imidži loomise küsimus: meid nii hirmsasti palutakse, eks me siis hakkame. Tundub, et me siin väiksemas riigis teeme vähem "nägusid" ja oleme otsekohesemad. Meie oludes poleks niisugune trikk vist läbi läinud?

Võimalik. Ei kujuta küll ette, mis oleks juhtunud, kui meie merelaevandus oleks öelnud, et hüppab alt ära. Aga noh, teine riik, ja ilmselt teised kombed.

Ohutuse osas võite kõigile julgelt silma vaadata?

Oleme omalt poolt küll teinud kõik, mis võimalik.

Tundub, et on eksimusi, mida kõigile teistele meremeestele andestatakse, ainult Eesti omadele mitte. Eesti meremees peab teistest kolm korda parem olema, et olla teistega võrdne?

Oli üks ammune lugu: juudist õppejõud lausa kiusas juudi üliõpilast. Lõpuks see küsis, et miks ometi. "Oleme tagakiusatud rahvas. Kiusan praegu sind sellepärast, et hiljem seda sinuga enam kunagi juhtuda ei saaks." Nii et igal asjal on oma head küljed. Saad sellise taseme, et sind enam iial alla ei lükata.

Tõnu Lelumees

Mõni närvilisem rootsi reisija ütleb kohe, kui talt passi numbrit paluda — ta enda turvalisuse huvides! —, et teil on see vana vene mood. Mitte kusagil mujal ta ei vaidleks. Aga võtad seda mõistusega, kõiki asju ei saa endale liiga lähedale lasta. Siis saad hakkama. Olen Soomes laevadega töötanud, ka igasugust näinud. Nüüd tean, et see tegi mind ainult tugevamaks.

Lehes on hurjutatud väljamaiseid ametinimetusi. Kas keegi ka õigete vastete leidmisega tegeleb?

Jah, on toortõlkeid, mis on tulnud teise poolega lävimisest. Firmasiseselt on lihtne, nii saad alati aru, kes täpselt su vastas istub. Kõrvalt kõlab see muidugi valesti.

Aga usun, et kõik asjad lähevad korda tähtsuse järjekorras.

Kuidas teile meeldib "Mare Balticum" praegusel kujul?

Olen selle muutumist näinud algusest peale; väga suur töö on ära tehtud, laev on ilus ja mugav. Aga võiks muidugi suurem olla. Ja meeskonnal on kitsas, ootavad puhkeruumi.

Pommiähvardusi pole rohkem olnud?

Täiesti aitab sellest ühest.

Kuidas teie meelest meeskond end tunneb?

Ega nad eriti ei kurda mulle. Nii väga hindan neid inimesi, kes elasid üle laevaõnnetuse ja töötavad meie laeval edasi. Aga üldiselt kõik inimesed laeval teavad, et nende töö on seotud riskiga, ja nad ei suudaks seda teha, kui kogu aeg kardaksid.

E-Liini AS–i varustusosakonna juhataja TÕNU LELUMEES, kui rootslastele meeldib magus heeringas, siis ikka laevas seda süüaksegi?

Mitte päris nii. Laeva kaubaga varustamise osas käib Rootsi poolega koostöö.

Paljugi kaupa tuleb Eestist, näiteks kogu liha ja kala. Kui Rootsist ongi mõni ühekordne soodne partii, ei tähenda see veel seda, et üldse sealt on odavam osta.

Kõik väiksemad Läänemeremaade reisijateveo ettevõtted on ühinenud ühtsesse varustussüsteemi "Inflight". Nad töötavad välja oma nimekirjad, mis võivad olla erinevad. Siis pannakse kogused kokku ja need on juba päris suured, siis saab ka tootjaid hinna suhtes mõjutada. Selles süsteemis koos ostes on loomulikult soodsamad hinnad.

Kui avastate uue huvitava kauba, mis siis saab?

Väike näide. Pakuti kartulit. Kõik oli väga hea: hind hea, kartul ilus ka. Aga kui need ära keedeti, olid seest mustad. Nii peab igat asja proovima. See kaup jääb nüüd küll katki.

Kahjuks ei suuda Eesti tootjad üldiselt täita neid tingimusi, mis vaja: täpsus ja pakend on laevas olulised. Homne toomine ei aita, kui laev täna välja läheb. Iga uue firmaga alustame väikestest kogustest: kui ei tulda kohale, siis pole veel midagi katki. Aga üldiselt läheb see asi siiski paremaks.

Laeva varustamine on üsna keeruline asi. Nagu sülelapsega: täna ei meeldi see, homme teine. Ega liigsete tagavarade jaoks ruumi ei ole. Reisijate arvust olenevalt võime üks kord tellida 300 kg liha, teine kord ainult 100. Ja nii see kõigub kogu aeg.

Seepeale helistas too kartulipakkuja ja sai eitava vastuse. Laevakaup peab olema hea.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Toimetusse helistas E-Liini AS-i müügidirektor Marje Braunbrück ja teatas, et reisijate arvu märkivad pulgad eelmise "Meremehe" esiküljel polnud päris õiged, nimelt ei ole Rootsi reisijate arv tänavu veel Eesti reisijate arvu ületanud.

Tänavu ja varem Rootsi-liinil

Ent E-Liini AS-ist saadud viimase viie aasta reisijate arvu tabeleid vaadates ilmneb muudki. Näiteks rootslaste puhkuste tippaeg on alati juuli, eestlastel aga august. Kuid reisijate miinimumarv võib langeda eri kuudele jaanuarist märtsini. Uhtlasi kajastuvad tabelis eestlaste rahalised raskused: reisijate arv on 1991. a. sügiskuude ligi kuuelt tuhandelt langenud 1993. a. alguseks poole võrra. Ning 1991. a. Eesti reisijate kolmandik on 1993. a. jaanuaris vähenenud veerandiks ja 1994. a. suveks tõusnud pooleni reisijate üldarvust. Võib ka rõõmustada, et tänavu suvel on Eesti reisijaid olnud sama palju kui 4 aastat tagasi välismaalasi. Ning ega rohkem mahukski — suvekuudel oli "Mare Balticum" pidevalt täis.

"Estline'i" reisijad 1991—1995

	"Nord Estonia"						"Estonia"						"Mare Balticum"		
	1991			1992			1993			1994			1995		
	Rootsi	Eesti	Kokku	Rootsi	Eesti	Kokku	Rootsi	Eesti	Kokku	Rootsi	Eesti	Kokku	Rootsi	Eesti	Kokku
JAAN.	4117	2668	6785	12 266	4909	17 175	12 366	3185	15 551	12 193	7348	19 541	2721	4543	7264
VEEBR.	4336	2791	7127	10 337	5239	15 576	9505	3370	12 875	19 021	7499	26 520	2637	4845	7482
MÄRTS	3215	1366	4581	12 511	6287	18 798	11 589	5364	16 953	15 105	9355	24 460	4149	11 223	15 372
APR.	8016	4783	12 799	17 845	4294	22 139	11 233	7952	19 185	19 757	10 928	30 685	5953	7280	13 233
MAI	9799	6577	16 376	16 736	4650	21 386	18 302	9273	27 575	22 432	11 637	34 069	5778	7639	13 417
JUUNI	12 075	7049	19 124	16 109	4922	21 031	18 080	11 448	29 528	21 640	10 196	31 836	9244	9648	18 892
JUULI	15 737	6615	22 352	19 106	5648	24 754	23 730	13 433	37 163	27 343	11 966	39 309	12 356	13 296	25 652
AUG.	11 498	7855	19 355	15 259	7261	22 529	16 659	14 394	31 053	22 104	13 020	35 124	10 136	15 088	25 224
SEPT.	12 930	5748	18 679	12 922	4966	17 888	13 693	8542	22 235	18 059	6745	24 804	6319	9993	16 312
OKT.	17 150	6008	23 158	13 620	4712	18 333	13 202	8186	21 391			0	6210	10 058	16 268
NOV.	15 050	5708	20 758	9616	4279	13 895	15 618	7775	23 393	1355	1774	3129	5656	9201	14 857
DETS.	11 909	5672	17 581	11 547	4121	15 688	13 065	10 337	23 402	2987	4543	7530			0
KOKKU	125 832	62 840	188 675	167 874	61 288	229 192	177 042	103 259	280 304	181 996	95 011	277 007	71 159	102 814	173 973
%	67	33		73	27		63	37		66	34		41	59	

Aastalõpp

Nüüd päästab piirivalveamet

28. veebruaril 1995 pandi Eesti Vabariigi Valitsuse määrusega nr. 85 vastutus merepääste ja mereotsingute koordineerimise eest Riigi Piirivalveametile. Ega selles piirivalve jaoks midagi eriti ootamatut olnud, oli ju osalemine merepäästes ja mereotsingutes ka enne vastavalt seadusele piirivalve ülesandeks ja vastavalt demokraatlikele traditsioonidele on ka piirivalve jaoks kõige tähtsam inimeste ohutuse tagamine merel. On avaldatud arvamust, et "kui ühel pool sirutab kätt uppuja, teisel pool aga silkab piiri poole suli, siis kuhu suundub piirivalve? Kas päästma, teades, et selle ajaga pääseb suli üle piiri?"

Võib öelda, et laevajuhid, kes on vastanud teadmiste kontrollil ülaltoodud küsimusele, et tähtsam ülesanne on sulisid püüda, ei teeni piirivalves. Ja ülaltoodud küsimust on esitatud alati piirivalvelaevadele teenima tulla soovijatele.

Aga sõnadest palju kõnekam on statistika. Valitsuse otsusest möödunud 9 kuu jooksul on Piirivalve Merevalvekeskus saanud 325 erinevat signaali, neist mereotsinguid ja merepäästet organiseeris piirivalve 64 korda, tehnilist abi anti 29 korral, meditsiinilist 6 korral. Mereostuse avastamisel ja lokaliseerimisel osaleti 32 korral. Merevalvekeskuses võeti vastu kokku 75 hädasignaali, õnneks osutus suur osa neist kaldal lõbutsejate lastud punasteks rakettideks, osa hädasignaale aga jõudis meieni Põhjamerelt.

Piririkkumisi avastati sama ajavahemiku jooksul 43 juhul.

Kui vaadata, kus on Eesti kõige ohtlikum meri, siis võib tõdeda, et parem on Tallinna rajoonist eemale hoida. 64 abiosutamise juhust tuleb Tallinna piirkonda tervelt 29. Ohtlik on ka Peipsi kant, kus tuli abi osutada 13 korral. Kõige ohutum on aga seilata Hiiumaa kandis, seal oli abi vaja ainult 2 korral.

Et tegutseda edukalt Eesti merealade kaitsel ja inimeste ohutuse tagamisel merel, peab olema sobiv tehniline baas. Piirivalves on praegu rivis 7 laeva, 21 kaatrit ja 35 eritüübilist mootorpaati, mis asuvad laiali mööda kogu Eesti rannikut. Eesti mere ja püsijärvede rannikul asub 30 kordonit, neist 15 kordonis kontrollitakse mereala radarvaatlusega, teistes pideva visuaalse vaatluse abil. Laevade valmisolek väljumiseks on 15—30 minutit, olenevalt olukorrast.

Merevalvekeskuse kõrval — see asub Tallinnas — on piirivalvel veel merevalve allkeskused Narva-Jõesuus, Kärdlas ja Kuressaares. Kõigis neis jälgitakse vastavaid mere raadiolainete sagedusi ööpäev läbi. Peale selle jälgivad kindlaid lainealasid ka piirivalve piirkondade ja kordonite korrapidajad, laevad merel, ja seda samuti ööpäev läbi.

Tihe koostöö on lennusalgaga. Riiklikul Lennusalgal on 2 L-410 tüüpi lennukit, mis on informatsiooni hankimisel näidanud end kõige paremast küljest. Möödunud nädalal jõudsid lõpuks pärale 4 MI-8 tüüpi helikopterit Saksamaalt. Lennumasinad on heas korras, kuid kahjuks puuduvad neil päästetöödeks nii vajalikud vintsid. Nüüd oleneb kõik sellest, kas ja kui kiiresti Eestis vintside muretsemiseks raha leitakse. Kui vahendid leitakse ja vintsid paigaldatakse, võib lugeda, et meie tehnilised võimalused merepäästeks on jõudnud tänapäeva arvestatavale tasemele. Muidugi on meil kahjuks edaspidigi mahajäämus tehnikas, võrreldes meie põhja- ja läänenaabritega, aga siin mängivad juba otsustavat rolli riigi majanduslikud võimalused.

Käesoleva aasta 22. detsembril lastakse Tallinna Meretehases vette uus piirivalve patrull-laev "Pikker", mille ehitamisel on juba arvestatud tema tulevasi ülesandeid nii merepäästel kui ka merereostuse lokaliseerimisel.

Palju tähelepanu on pööratud meeskondade väljaõppele. On ju piirivalvelaevadel samad kauba- ja kalalaevastikus merd sõitnud mehed, ei halvemad ega paremad kui mujal Eestis.

Rääkimata oma ametkonna sisesest väljaõppest on küllaltki palju mehi saanud koolitust Soomes ja Rootsis oma ala headelt asjatundjatelt. Rõhu panemine meeste väljaõppele on andnud ka tagajärgi. Möödunud suvel toimus terve rida õppusi, neist tähtsaim oli Liivi lahel toimunud merepääste ühisõppus Läti Mereadministratsiooni ja Eesti Vetelpäästeühingu osavõtul, mida Rootsi Mereadministratsiooni vaatlejad lugesid kordaläinuks.

Veelgi vastutusrikkam oli osavõtt Soome-Venemaa-Eesti merepääste ühisõppusest Kotka lähistel, kus Eesti laevad täitsid edukalt neile pandud ülesanded.

Ühisõppusi on plaanis korraldada ka eeloleval suvel, praegu käib nende plaanide ettevalmistamine ja kooskõlastamine.

Kogu see töö oleks puudulik, kui meil poleks korralikku koostööd nii siseriiklikult kui ka naabritega. Oleme jõudnud väga hea ühistegevuseni Mereinspektsiooniga, mida kinnitab ka sõlmitud koostööleping. Samasugune koostööleping on ettevalmistamisel Päästeametiga. Hea koostöö on arenenud Vetelpäästeühinguga ja arenemas Veeteede Ametiga. Merepääste osas on sõlmitud koostööprotokollid Soome ja Venemaa piirivalvetega. Toimuvad konsultatsioonid Rootsi ja Läti vastavate organisatsioonidega ning pärast mõningate takistuste ületamist saab samasugused koostööprotokollid sõlmida nende riikide päästeorganisatsioonidega.

Maailmas koordineerib merepääste teostamist SAR-konventsioon. Eestil on lähemal ajal hädavajalik selle konventsiooniga ühineda. Eeltöö selleks juba käib. Paralleelselt SAR-konventsiooniga on loodud sidemed Rahvusvahelise Mereorganisatsiooniga (IMO), mille egiidi all täiendatakse ja kaasajastatakse SAR-konventsiooni. Oktoobris võtsid IMO SAR-töögrupi 65. istungist Hamburgis osa piirivalve esindajad. Nad võeti lahkelt ja heatahtlikult rahvusvahelise töögrupi koosseisu täieliku hääleõigusega. Peab ütlema, et siin edestas Eesti tunduvalt oma lõunanaabreid.

Novembris organiseeris Soome piirivalve Läänemere-äärsete riikide merepäästeorganisatsioonide esindajate nõupidamise Turus. Nõupidamisel tutvustati oma riigi merepäästestruktuure ja tehnilisi võimalusi, samuti analüüsiti "Estonia" katastroofi. Jõuti üksmeelsele järeldusele koostöö tõhustamise vajaduses, kuna suurte merekatastroofide puhul pole ükski Läänemere-äärne riik üksi võimeline täiel määral vajalikku abi efektiivselt osutama.

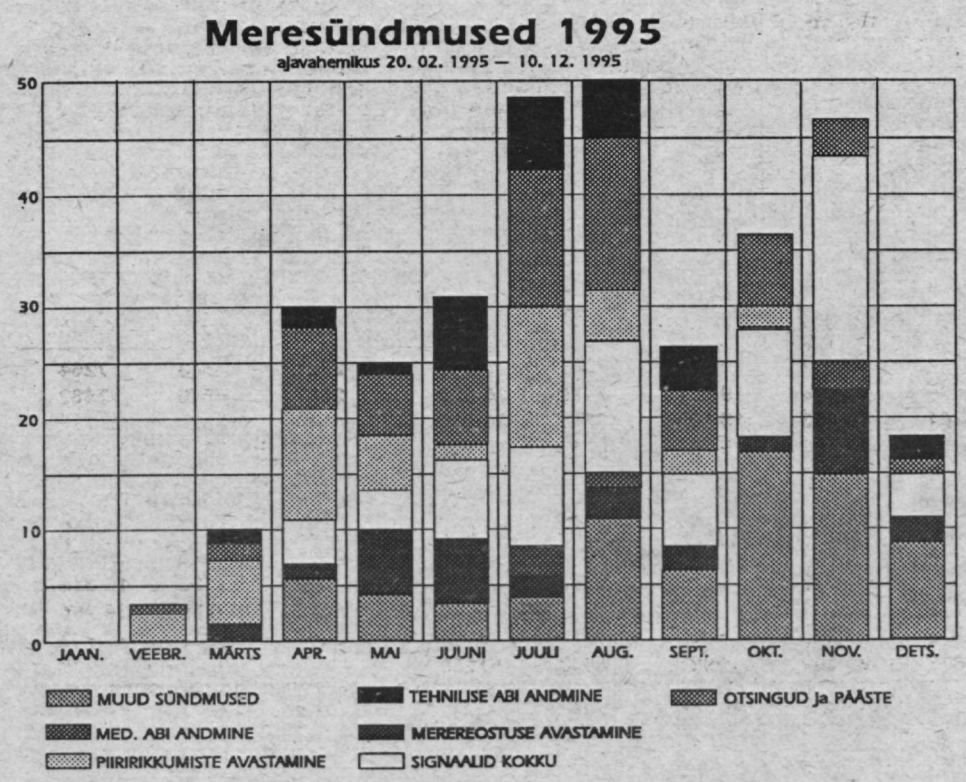
1996. a. korraldab sellise kohtumise Rootsi.

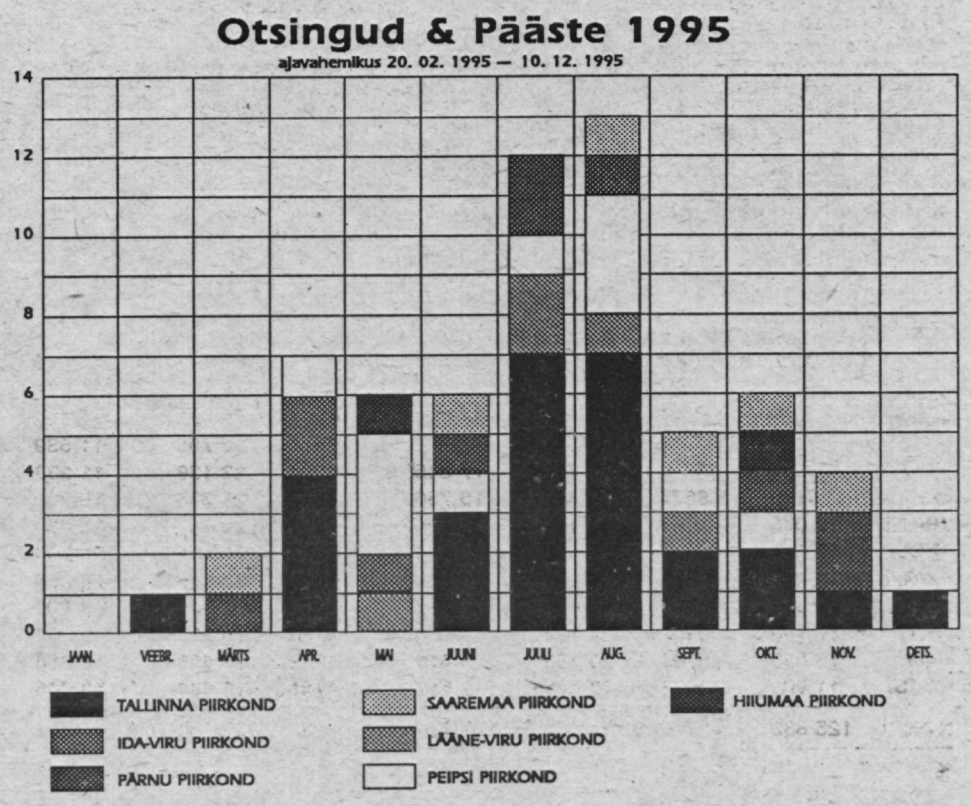
Edasise arengu tagamiseks on vaja parandada sidesüsteemi; asendada olemasolev radarvaatluse süsteem tänapäevasega, mis hõlmaks kogu Eesti mereala; laiendada ja süvendada arvutisidet.

Kõige tähtsam on siiski kogu selle tehnika keskel inimene — kaasaegse ettevalmistusega spetsialist. Loodame, et lähemate aastate jooksul väärtustatakse ka nende meeste töö, kes seisavad ööpäevases valmiduses selleks, et nii meie meresõitjad kui ka külalised tunneksid end Eesti vetes kindlalt ja turvaliselt.

Riigi Piirivalveameti Mereosakonna ülem kapten Jaan Kapp

Kohtumiselt "Baikali" delegatsiooniga. Vasakul I järgu kapten Jevgeni Kozin, paremal kapten Jaan Kapp. Küllike Roovälja foto.





Aastalõpp

Veeteedest, nende rajamisest ja tähistamisest

Mis on *veetee*?

Kättesaadavates eestikeelsetes teatmeteostes seda terminit ei eksisteeri. Et arutlusteema kannab seda nime, siis püüame *veeteed* defineerida, et kindel olla, et kõik asjast ühtmoodi aru saavad. Rannikumeres on *veetee* navigatsioonimärgistuse abil tähistatud laevatatav mereosa, kus liiklus on reguleeritud eeskirjade või ettekirjutustega ning sügavus on deklareeritud ja selle sügavuse piires ka sõiduohutus tagatud. Seejuures on *veetee* tavaliselt sügavam seda piiravast merealast. *Veetee* ja *laevatee* on sünonüümid, kuigi peale laevade võivad seda kasutada ka alused, mis alati ei kanna laeva nime. Definitsioonist tulenevalt ei ole *veetee* iga mereosa, mida mööda kannatab veesõidukiga sõita. Rannikumere sügavamatel aladel, kus puuduvad ka ohtlikud madalad, kivid jms., ei ole põhjust rääkida veeteest kui sellisest. Valdaval osal avamerel ja ka rannikumerel *veeteed* selle definitsiooni mõttes puuduvad ega ole ka erilist vajadust nende järele. Meri on neis paigus niigi kogu ulatuses laevatatav. Ainult kitsastes väinades, keerulise põhjareljeefiga madala mere aladel, piki rannikut (kus potentsiaalne oht asub ainult ühel pool), väga intensiivse laevaliiklusega avamere aladel, sadamate süvendatud suudmepiirkondades ja navigatsiooni suhtes ohtlike objektidega (kivid, vrakid jm.) muudel merealadel tekib reaalne vajadus tähistatud veetee järele.

Veeteede pikkus Eesti rannikumeres

vastavalt eeltoodud klassifikatsioonile on *ca*800 km. Veetee tähistamiseks on seejuures kasutusel **300 statsionaarset navigatsioonimärki** (tuletorni ja -paaki, päevamärki jm.) ning **400 tulepoid, poid või toodrit.** Et meresõit meie vetes kuni Eesti taasiseseisvumiseni oli nii strateegilistel kui ka poliitilistel kaalutlustel rangelt piiratud, siis veeteede väljaarendamisega, lähtudes tsiviilmeresõidu (kaubanduse, kalamajanduse, turismi jm.) huvidest, viimase viiekümne aasta jooksul õieti ei tegeldud. Põhitähelepanu oli suunatud sõjalaevastiku vajadustele. Sellest tulenevalt lähtuti ka ohutuse tagamisel valdavalt kardinaalsüsteemi põhimõtetest (tähistada ohtlikke objekte) ja lateraalsüsteemi märgistus (tähistab veeteid) oli teisejärguline. Meresõja tingimustes võib see olla isegi õigustatud. Et iseseisva Eesti prioriteet on rahuaja meresõit, siis eeldab see loobumist endistest põhimõtetest (sh. ka kardinaalsüsteemist) ja olemasolevate veeteede üle- ja ümbervaatamist, lähtudes uutest seisukohtadest. Samuti tuleks alustada uute laevateede kavandamise ja väljaarendamisega. Põhimõtted on selged, aga probleemid tekivad nende realiseerimisega.

Millised need probleemid siis on? Veeteede kavandamine on keeruline majanduslik-tehniline ülesanne, mille lahendamine eeldab kvalifitseeritud uurimist ja projekteerimist ning piisavat informatsiooni piirkonna majanduslike vajaduste ja tulevikusuundumuste kohta, samuti piisavat teavet meresügavuste jaotuse kohta tulevase veetee piirkonnas.

Siit meie probleemid algavadki. Esiteks puudub Eestis sobiva kvalifikatsiooniga kaader. Teiseks ei ole piisavalt andmeid eri piirkondade majandussidemete kohta ega teaduslikult põhjendatud prognoose vajaduste kohta lähi- ja kaugemas tulevikus. Ilma selliste andmeteta pole aga võimalik anda veeteele majanduslikku hinnangut ega analüüsida selle majanduslikku tasuvust. Kolmandaks puudub ka planeerimiseks vajalik usaldusväärne teave meresügavuste kohta (Venemaa Hüdrograafiateenistuse üleantud materjalid on vananenud, lünklikud ja paljuski ebausaldusväärsed). Neljandaks puudub Eestis vastavaks uurimiseks ja projekteerimiseks vajalik tark- ja riistvara (arvutiprogrammid, arvutiperifeeria jm.).

Mida on võimalik teha

ja mida on tehtud olemasolevate veeteede ümberkorraldamiseks ja uute kavandamiseks Eestis? 1994. a. alustas veeteede ameti komisjon koostöös Rootsi ekspertidega olemasolevate veeteede klassifitseerimist, sõltuvalt laevaliikluse intensiivsusest ja veoste laadist. Seejuures liigitati veeteed kolme kategooriasse (super–, esimene ja teine klass) ning tehti ettepanekuid ka konkreetsete veeteede navigatsioonimärgistuse optimeerimiseks, lähtudes nüüdisaja nõuetest.

Komisjon esitas oma ettepanekud 1995. a. kevadel ja juba käesoleva aasta kevadisel navigatsioonimärgistuse väljapanekul võeti neid soovitusi arvesse. Ühtlasi, lähtudes rahvusvahelisest praktikast ja ekspertide soovitustest, tegi eelnimetatud komisjon ettepanekud sadamate navigatsioonimärgistuse vastutuspiirkondade määramiseks. Et vastutuspiirkonnad on otstarbekad ja majanduslikult põhjendatud avatud demokraatlikus ühiskonnas, näitab arenenud mereriikide praktika. Ainult totalitaarsetes ja militariseeritud ühiskondades, nagu oli seda endine Nõukogude Liit, kuulus kõik riigile ja oli viimase täieliku kontrolli all. Kahjuks on meil navigatsioonimärgistuse vastutuspiirkondade määramine takerdunud puuduliku seadusandluse taha ja paljudel juhtudel peab ohutu mereliikluse tagamisel lootma ainult mõlemapoolsele mõistvale suhtumisele.

Tahaksin kasutada siinjuures võimalust ja kummutada meil laialdaselt levinud arusaama või müüti, nagu peaks seadusandja kehtestatud tuletornitasu katma kõik Eestis olemasolevate navigatsioonimärkide ekspluatatsiooni- ja rajatavate ehitamiskulud. Tegelikult on nimetatud maks kehtestatud üldkasutatavate veeteede navigatsioonimärgistuse korrashoiu ja arendamise tagamiseks. Sadamates paiknevate ja nendesse sisse/väljasõiduga seonduvate navigatsioonimärkide ekspluatatsioonikulud tuleks katta sadamamaksude arvel nagu ka kõik muud kulud, mis seonduvad ülejäänud sadamarajatiste korrashoiuga. Laevadelt võetavate maksumäärade kehtestamisel tuleks seda arvesse võtta. Juhiksin tähelepanu ka sellele, et veeteede amet ei võta endale ühtegi senti seadusega kehtestatud maksudest (tuletornitasu, lootsitasu ja jäämurdetasu), vaid tegeleb vastavalt kehtestatud korrale riigi nimel ainult maksude sissenõudmisega ja ülekandmisega riigikassasse. Oma tööülesannete täitmiseks saab veeteede amet kasutada ainult riigieelarve seadusega eraldatud summasid, mis paraku ei vasta kaugeltki tegelikele vajadustele meresõiduohutuse tagamiseks tänapäeva nõuete ulatuses.

Uute veeteede

kavandamisega tegelev struktuuriüksus Eestis seni puudub, peamiselt kvalifitseeritud spetsialistide ja vajalike vahendite puudumise tõttu. Küsimuse lahendamiseks esitas Eesti valitsus (veeteede ameti ettepanekul) välisabi saamiseks vastava projekti Soome valitsusele, mis võimaldaks materiaalse baasi loomist Eestis ja väljaõpet eelnimetatud valdkonnas. veeteede amet alustas ka eelläbirääkimisi Soome meresõiduvalitsusega projekti elluviimiseks juba 1996. aastal. Projekti realiseerumisel loodame saata 2—3 inimest lühiajalisele väljaõppele Soome, hankida projekteerimiseks vajaliku tarkvara ning rekonstrueerida kaks veeteed Väinamere piirkonnas.

Oleks ekslik arvata, et sellega on otsekohe lahendatud kõik vanade ja uute veeteedega seonduvad probleemid. Projekti realiseerimine loob alles teoreetilise aluse veeteede õigeks kavandamiseks ja prioriteetide väljaselgitamiseks. Veeteede tegelik rajamine (vajaliku mõõdistus- ja süvendustöö tegemine, navigatsioonimärgistuse projekteerimine ja rajamine jne.) on aeganõudev ja äärmiselt kallis ettevõtmine. On selge, et pääs merele on meie rannarahvale südamelähedane ja majanduslikult oluline küsimus. Seetõttu tahetakse mereväravad kogu Eesti rannikul avada kui mitte just täna, siis vähemalt homme või ülehomme. Kahjuks ei jätku Eesti riigikassal ega kohalikel omavalitsustel selleks piisavalt vahendeid ja nii lükkuvadki paraku paljud riiklikus prioriteedireas tagapool asuvad plaanid kaugemasse tulevikku. Ilmselt on praegu (pean silmas piiratud ressursse) oluline viia esmajärjekorras olemasolevad veeteed vastavusse nüüdisaegsete nõuetega ja alles siis alustada uute kavandamist.

Veeteede nüüdisajastamist

alustasime navigatsioonimärgistuse moderniseerimise ja automatiseerimisega. Käesolevaks ajaks on koostöös TA Arvutustehnika arendusbürooga välja töötatud igati kaasaegne ja arendusvõimalustega navigatsioonitulede monitooringusüsteem, mis võimaldab kõigi tulede distantsjuhtimist ja -kontrollimist ning automatiseeritud navigatsioonimärkide ratsionaalset teenindamist. Ühtlasi võimaldab see saada ka operatiivset informatsiooni navigatsioonitulede töö kohta, et seda meresõitjatele edastada. Moderniseerimise käigus kuuluvad väljavahetamisele ka moraalselt ja füüsiliselt vananenud tulede optikaseadmed (laternad ja sinna juurde kuuluv) ja keskkonnaohtlikud toiteallikad (asendatakse päikesepatareide ja tuulegeneraatoritega). Et tulede moderniseerimine lõpetada võimalikult lühema ajaga (1997. aastal), on saavutatud Taani valitsuse toetus meie tuletornide moderniseerimise projektile, mis võimaldab saada Taani vahendusel protsendita pikaajalist laenu projekti elluviimiseks. Tahaks loota, et kõik ka niimoodi läheb, et juba paari aasta pärast töötavad Eesti navigatsioonituled igati nüüdisaegsel tasemel ja võimaldavad kõigil meresõitjatel turvaliselt meie veeteedel seilata.

Lõpetuseks

tahaksin juhtida merendusega seotud inimeste, eriti riskigrupi laevade (parvlaevad, tanklaevad jm.) haldajate tähelepanu asjaolule, et seoses satelliitnavigatsiooni tugijaama rajamisega Ristna tuletorni juurde (1994. a. detsembris), avaneb igale navigaatorile, kes soetab dGPS vastuvõtja, võimalus suurendada laeva asukoha määramise täpsusastet kümmekonna meetrini (senise 100—200 m asemel). Selline täpsusklass, kui ühendada dGPS elektronkaardiga (ECDIS; Eesti vete kohta on need olemas), võimaldab oluliselt vähendada navigaatori sõltuvust halbadest ilmastikuoludest ja navigatsioonimärgistuse tööst ning suurendab märkimisväärselt meresõidu ohutust riskigrupi laevadel. Tahaks loota, et meresõitjad kasutavad rohkem selliseid võimalusi reisijate turvalisuse ja laevade ning nende laadungi ohutuse tagamisel.

EVA peadirektori asetäitja, tuletorni- ja hüdrograafiatalituse juhataja
Valdo Kraav

Eesti meremärgid saatuse ootel

Igaüks meist suudab ette kujutada, mis juhtub elava liiklusega ristmikul, kui sealt üleöö korvaldada kõige olulisemad orientiirid — valgusfoorid, teemärgistus ja liiklusmärgid. Ja kõige hullem, kui seda tehakse valimatult, jättes osa märgistusest alles. Sama võib sündida Tallinna lahes ja mujal rannikul asuvatel elava laevaliiklusega mereteedel, kui mõni laevajuht eksib vandaalide või metallivaraste poolt korraldatud tohuvabohus. Vastutuse meremärkide olemasolu eest on enesele võtnud Eesti riik, kellest rahapuudusel võib saada "vandiraiuja". Umbes 930 navigatsiooniobjekti vajavad pidevat hoolt ja palju raha.

Süüdimatud tegutsevad

20. juulil kell 15.45 teatas piirivalvesse Lahemaal Vergi ja Võsu vahel asetseva Lobi külavanem, et üks mees lõikab Lobineemel gaaskeevitusega meremärki maha. Kohale sõitsid Vergi kordoni ametnikud, kes avastasid, et äsja on Vene armeest jäänud betoonist prožektoriväljakule prantsatanud musta metalli lattidest valmistatud korvitaoline meremärk ning keevitaja on asunud piirivalve vaatlustorni kallale. Viimane oli tehtud kasutuskõlbmatuks kinnitustrosside läbilõikamisega. Märgi langetamiselt ja trosside läbilõikamiselt tabati 36–aastane Viitnal elav Robert, kes anti üle Võsu konstaablile. Piirivalveametile tekitas vandaal 5000–kroonise kahju, veeteede amet hindab purustatud meremärki 69 000 kroonile.

Tallinna politseiprefektuuri Haabersti politseijaoskond sai 21. septembril posti teel avalduse Riigi Veeteede Ameti (EVA) tuletorni– ja hüdrograafiatalituselt. Selles teatati, et 18. septembril toimunud tuletornide ja meremärkide korralisel ülevaatusel avastati puudu olevat Kopli lahe liitsihi alumine tulepaak, mis oli paigaldatud Kopli lahe soppi Meremeeste haigla läheduses. Kahjusumma 49 000 krooni.

Loetelu võiks jätkata, sest selle aasta viimase kuue kuuga on Eesti randadest maha võetud kuus meremärki. Suurim neist oli 40 meetri kõrgune Türsamäe märk Narva lähistel. Kogukahju on 1 200 000 krooni.

Hüdrograafide hooleks on praegu umbes 400 navigatsioonimärki, 400 toodrit ja 130 poid.

Eesti Veeteede Ameti tuletorniteenistuse juhataja **Tarmo Sööt** loetleb EVA viimaseid kaotusi: Koplis asuvatest liitsihimärkidest varastati see, mis asus aktsiaseltsi "Majak" sadama territooriumilt — plangu tagant — väljas.

Lisaks eelnimetatutele on kaduma läinud ka Kakumäe märk — see seisis kohas, kus inimesed harva liiguvad. Hiiumaal Kalanas langetati meremärk augustis, minema seda viia ei jõutud, kuid kukkumisega muutus seegi kasutamiskõlbmatuks.

Metallikratt lähtus "laste tervisest"

Peterburis Frunze–nimelises Kõrgemas Merekoolis maailmas haruldasel hüdrograafi erialal kõrghariduse saanud ja sellega kokku 11 aastat tegelnud Tarmo Sööt teab kontaktidest uurijatega rääkida, et Lobineeme meremärgi purustanud mehe süüasi on jõudnud Rakvere linnakohtusse. Sel suvel langetati kohtuotsus Haapsalus toimunud varguse kohta, kus kolmeliikmeline seltskond varastas 1993. aasta septembris vastselt Vene hüdrograafiateenistuselt üle võetud 9 meetrit kõrge Tahu ülemise alumiiniummärgi. 68 000 krooni maksev märk müüdi odavalt tükkidena metallikokkuostu, sellega hakkama saanud meeste "pealik" oli juba varem tingimisi karistatud ning mõisteti nüüd enam kui aastaks karistust kandma, tema kaaslasi karistati tingimisi. Materiaalsetest nõudmistest EVA loobus, sest töötutelt krattidelt poinud midagi võtta.

Lobineeme märk.

Vaatamata sellele, et meremärkide varguste põhjus on näiliselt peremeheta jäetud metalli hankides raha teenida, ei tunnista kahtlusalused end selles süüdi. Lääne-Viru "vandiraiuja" eitab siiani igasugust tahet oma kätetööga raha hankida. Roberti ja tema advokaadi seletuste kohaselt tahtnud mees lammutada tema jaoks tarbetute ja mahajäetutena tunduvad metallkonstruktsioonid: põhjenduseks see, et lapsed võivad nendel turnides viga saada.

Eesti meremärgid saatuse ootel

Tarmo Söödi sõnul pole meremärkide järele kerge valvata. Kui "avalikkusele kättesaadavad" tuletornid on neid hooldavate perede valve all ning suur osa neist asub ka ligipääsmatutes paikades saartel, laidudel ja avameres, siis märksa väiksemad meremärgid, tulepaagid, poid ja toodrid kannavad pidevalt kaotusi. Vees ulpivaid poisid ja toodreid võivad rikkuda kuri ilm ja hooletud laevajuhid, kaldamärgid on aga tavaliselt kõigi möödujate käeulatuses.

Söödi sõnul on märkide hooldamine ja nende järele valvamine kõige kulukam: mööda Eesti rannajoont ja rannikumerd hajali paiknevate kaldamärkide juurde jõutakse kõige tihemini kord nädalas. Pole siis ime, kui puudu leitakse olevat 40–meetrine metallsõrestikust torn koos kalli elektroonikaga. Meremärkide hooldus on jagatud mobiilbrigaadide vahel, kellest igaühe vastutusel on umbes 160 märki.

Tuletorniteenistuse juhataja teab aga samas öelda, et mõnikord avastatakse meremärgi vargus ka tunni aja jooksul. Seda siis, kui märk asub tiheda laevaliiklusega paigas — näiteks AS–i Majak territooriumi lähedal asunud liitsiht. Pimeduse katte all on kraana ning veoautoga keevitajate brigaad oma töö kiirelt teinud. Meetristeks juppideks lõigatud konstruktsioone on hiljem "EMEX–i" põhjatutest ladudest asjatult otsitud.

"Mõnikord ei saa inimeste käitumisajenditest üldse aru," mõtiskleb Sööt, "kui 1992. aastal keset Soome lahte asuvat Vaindloo tuletorni automaatrežiimile üle viisime, rüüstati objekt täielikult. Monteerisime maha vanu diiselgeneraatoreid, Vene piirivalve oli äsja lahkunud. Ilmad olid tormised ja selle maru ajal viis keegi mõneks päevaks peremeheta jäetud saarelt ära kõik kasutuskõlbliku kuni aknaraamideni. Ei taha kedagi süüdistada, kuid selge on see, et peale meie oma kalurite ei ole selles vandalismis kedagi kahtlustada. Samadele kaluritele on tuletorn eluliselt vajalik ja asendamatu teejuhataja."

Uus vana taastamisest kümme korda kallim

Eesti meremärgid ja tuletornid võeti 1993. aasta oktoobris üle tollaselt Vene armee hüdrograafiateenistuselt. Suures osas on teenistuse kaader samaks jäänud, sest rannikumere kõiki soppe tundvaid spetsialiste pole naljalt kuskilt juurde võtta. Üleandmise ajal toimunud hindamisel arvutati märgi keskmiseks maksumuseks 70—130 tuhat krooni. "Varem tervete märkide vargusi polnud," meenutab juba nõukogude ajal hüdrograafi karjääri alustanud Sööt, "ainult rüüstamised ja mõningate detailide kadumised. Vandaalidel olid oma lemmikpaigad, kus perioodiliselt pahategusid korda saadeti.

Näiteks harrastati ühe tulemärgi tipust aparatuuri ja gaasiballoonide kukutamist 60 meetri sügavusele järsakualusele rannale — huvitav vaadata, mis juhtub. Sedasama Kopli märki, mis nüüd ära varastati, lõhuti varematel aastatel range korrapärasusega — igal jaanióöl kruttis üks kamp selle aparatuuri lahti ja lasi puruks kukkuda."

Praeguseks on lõhkumine vähemaks jäänud, kuid asendunud "täieliku demonteerimisega" alates 1994. aastast, kui vasepuudusesse sattunud kratid olid sunnitud hakkama huvi tundma odavamate metallide vastu. Vahetevahel juhtub aga ka mõistmatuid seiku, nagu selle aasta septembris Harilaiul: suvel värskelt vahetatud klaasidega tuletorni aknaid tulistati väikesekaliibrilisest püssist.

Lobineemel langetatud meremärgi taastamine ei tule kõne alla, on Sööt kindel, "ka politsei õpetas meid, et korjaku me ikka see maas vedelev märk ära ja lasku korda teha — ikkagi varga küüsist päästetud". Hooletu keevitamise ja kõrgelt kukkumisega on märk aga kõlbmatuks muutunud — tema konstruktsioon on täiesti moondunud.

"Ilmast räsitud torn oleks vajanud tugevdamist — remonti, mis oleks maksma läinud umbes 20 000 krooni," ütleb Sööt, "uue märgi ehitamine võtab aga 200—300 tuhat krooni, mida meil pole." Tulemärkidel lisandub

Tuletornitalituse juhataja Tarmo Sööt.

sellele veel aparatuuri maksumus — 300 000 krooni — ja tulebki pool miljont ühe tavakodanikule arusaamatu otstarbega "kobaka" eest.

Nii ei peegelda politseile teatatud märgi investeerimisaegne maksumus sugugi seda, palju kulusid selle kaotamisega tegelikult kanda tuleb. Lobineeme märk vedeleb siiani sündmuskohal maas. "Muidu konstateerivad juurdlusorganid, et oleme eneselt varastatu kätte saanud, ega arvesta kantud kahjusid," on Sööt ettevaatlik.

90% navigatsioonimärkidest on praegusel hetkel väga halvas olukorras ja kutsuvad seega enesele metallivaraste pilke. Selliseid märke nagu Lobineeme oma ootab Eestis remonti 300. Suurimad kulud kaasnevad 8—10 tonni kaaluvate metallkonstruktsioonide tugevdamise ja laudise vahetamisega — kuni 20 000 krooni ühele märgile pluss tehnika maksumus. Seda tuleb teha iga veerandsaja aasta tagant.

Sel aastal varastatud meremärkidest pole taastada suudetud ühtki, neist vajalikem — Kopli liitsihi alumine märk, — püütakse siiski tuleva aasta alguses uuesti püsti panna.

Meremärgid hakkavad kõnelema

Poole miljoni kroonine märk ei ole muidugi enam too meremeestele tuttav nõukogudeaegne pehkiva laudkattega metallsõrestiktorn. Uued märgid töötavad päikesepatareidel, mis on ainuvõimalikud üksikutel laidudel ja teistes ligipääsmatutes paikades keset merd.

Tarmo Sööt lubab, et varsti hakkavad meremärgid "kõnelema" — nende aparatuuri kontrollsüsteemid ühendatakse hüdrograafiateenistusega mobiilside abil. Sestap hakkavad keerulised elektroonilised seadmed regulaarselt peremeestele "helistama" ja koodide abil oma seisukorrast — tulede automaatika funktsioneerimisest ja muust aru andma. Lisafunktsioonina kaasneb ka võimalus märke seeläbi vandaalide eest kaitsta — märk "helistab" ründe korral oma mällu söödetud politseinumbritel. Praegu on selline süsteem paigaldatud 6—7 märgile, järgmise aasta augustiks lubab Sööt pooled Eesti meremärgid rääkima õpetada — esmalt ikka kaugemal asuvad. Siis muutub ka hüdrograafide transpordivahendite kütusearve hulga väiksemaks.

Igal Eesti meremärgil on kolmes keeles (eesti, vene ja inglise) silt, mis hoiatab pahatahtlikke inimesi märki rikkumast. "Navigatsioonimärgi kaitse on tagatud Eesti Vabariigi seadustega", võib sellelt lugeda. Plaadil on ka telefoninumbrid, kuhu tuleb pöörduda märgi rikkumist avastades.

Tuletornimaksud maa ja taeva vahel

30% nõukogudeaegsetest navigatsioonimärkidest olid puhtalt sõjaväeotstarbelised. Sellest ka riigi suur hool nende kestvuse eest. Raha anti tollal just nii palju kui tarvis. Navigatsioonimärgid olid rannikul võrguna paiknevate piirivalvekordonite relvastatud valve all.

Taastatud Eesti Vabariigis on meremärgid veeteede ameti omad, raha eraldatakse rahvaesindajate äranägemisel riigieelarvest. Kahjuks on kõik saadaolevad summad mõeldud üldkasutatavate laevateede korrashoiuks — näiteks Tallinna ümbruse, kus kurseerivad liinilaevad, kus toimub tihe kaubavedu, kust tuleb raha riigi kaukasse. Sinna, kus kaugelt merre ulatuv Lobineem üksikut laeva varitseb, raha jagunud pole. Kohaliku tähtsusega sadamate laevateede ohutuse kulud peavad sadamad ja seega ka omavalitsused ise kandma. Seega viib aeg meie meremärke parata-

Meremärgid ootavad vettelaskmist Hundipea sadamas.

matult hävingu poole. Päästjaks peaks saama mereturism ning kohalike kalurite rannapüük, misärataks ellu praegu reservaatidena puhkavad merekaldad.

Praeguseks on vähemalt hädapäraselt korda teha suudetud Väinamere saartevahelist praamiliiklust korraldavad märgid.

Mõneti on rahanappus hüdrograafide finantseerimisel mõistetamatu. Igal aastal kogunevad riigi kaukasse miljonid, mis on sisse kasseeritud kõigilt Eesti sadamaid külastanud laevadelt tuletornimaksuna. Kõik laevaomanikud tahavad, et nende alused ei satuks asjata ohtu ning suurem osa neist tasub makse kohusetundlikult. Raha ei jõua siiski otse meremärgistajate juurde: seda antakse hulga vähem, kui laekunud, ning veeteede ameti eelarve kaudu. Kunagi ideena välja pakutud võimalus üksuse isemajandamisest annaks võimaluse praegusest miinusest välja tulla.

"Põhjamaades — Soomes ja Rootsis näiteks — selliseid probleeme pole," tõdeb Tarmo Sööt. "Mereohutusega seonduvad kulud tasutakse vastu vaidlemata ja rutiinselt, nagu on harjutud maksma elektrienergia või telefonikõnede eest. Kunagi ei teki mõistmatut küsimust "milleks see vajalik on?"."

Palju riigile tuletornimaksu laekub, Sööt öelda ei oska. "Meil pole see kombeks ja ega mulle seda keegi ametlikult ütlegi. Tegelikult olen seda muidugi kuulnud ja võin öelda, et see oli minu arvatust hulga suurem summa."

"Meie valitsejatele on autod ja rongid hulga südamelähedasemad, merest ei saa ju keegi aru, kuhu see raha läheb," usub Sööt. "Mullu käisid viis asjast huvitatud ministrit korraga enne otsustamist hüdrograafide juures õppekäigul. Said aru küll, kui kõik ära seletati ja kasu oli sellest ka," rõõmustab tuletorniülem.

Kõige kallimad navigatsioonitähised on poid: ühe poi aastaringne hooldus maksab 200 000 krooni, lõviosa sellest on laevakulud. Selleks, et kuhugi Narva kanti poid paigaldada, seda vahetada või hooldada, peab spetsiaalselt selleks ehitatud alus tegema pika reisi, mille sõidukulud on ainuüksi 20 000 krooni.

Laevade kütus ja meeskondade palgad sunnivad hüdrograafe pikalt ja täpselt planeerima kõiki töid.

Mõne suurema objekti, näiteks mitmekümne meetri pikkuse liinimärgi paigaldamiseks, on aga vaja läinud ka Venemaalt renditud spetsiaalse helikopteri tööd — teadagi kulla hinnas teenust.

Kui hüdrograafide kalkulatsioone nähes käsi kokku lööma hakati, kutsus Sööt appi Rootsi spetsialistid. Nende arvutused andsid meil 200 000 Eesti krooni vääriliseks hinnatud objektide maksumuseks 300 000 Rootsi krooni. Sealsed palgad on hulga priskemad ning eritasud ohtlikes tingimustes töötamise eest meie omadest kosmiliselt suuremad.

Eesti riik vandiraiuja osas

Milleks siis ikkagi raisata suuri summasid riigi rahakotist tavatarbijale täiesti väärtusetuna näivatele tornikestele ja vees hulpivatele kirjutele koonustele?

Tee tsivilisatsiooni algab seadustest ja lepetest. Iga riik peab rahvusvaheliste lepete kohaselt kindlustama mereohutuse oma vetes. Eesti on alla kirjutanud nendele dokumentidele ja riigi eduka välispoliitika üheks tingimuseks on kindlasti oma sõna pidamine.

Ka Eesti nurgataguse suvituspaiga Lobineeme meremärk on kantud rahvusvahelistesse tulede ja märkide raamatutesse, mida koordineerib *International Association of Lighthouse Authorities (IALA)* peakorteriga Prantsusmaal. Niisamuti on seal koos joonistega ära trükitud haledas seisukorras Naissaare tulemärgid või mistahes objektid meie randadel. Eesti on rahvusvaheliselt deklareerinud, et nende tähiste järgi saab ja tuleb meie vetes laevu juhtida.

Kui mõni põhjarannikul tormivarju otsiv võõrriigi alus arvestab oma liikumisel olematu Lobineeme märgiga ja selle puudumise tõttu merehätta satub, tuleb nii moraalsed kui ka materiaalsed kulud kanda riigil. Siis on riik vandiraiuja osas, sarnaselt sajanditaguste metsikute Hiiumaa meestega, kes valetulede süütamise või õigete kustutamisega laevu karidele juhtisid.

"Eesti on seni kasutanud endiste idabloki riikide kommet meremärk lühiajaliselt remondiks sulgeda," ütleb Sööt.

See tähendab, et kadunud märgi kohta saadetakse IALA Rootsi büroosse, mis töötleb meie regiooni infot, teade. Pärast seda edastab IALA muutuse kõigile maailma meresõitjaile, kes Eesti kohta käivat tulede ja märkide raamatut omavad ning kõik nad korrigeerivad oma "meresõiduabitsaid". "Mujal maailmas sellist käitumist ei ole," teab Sööt, "välismaal ei saaks keegi aru, kui me ütleksime, et meil varastati üks märk ära ja meil pole raha uut ehitada. Euroopas lihtsalt ei juhtu midagi taolist. Seal asendatakse purunenud märk kohe uuega, tulepaak aga ei kustu kunagi, sest kõik süsteemid on dubleeritud."

***

Roberti asi tuleb Lääne-Viru maakohtus arutusele tuleva aasta algul. Kriminaalasi on algatatud Krk § 84 "Liiklustee, transpordivahendi, side-, signalisatsiooni- või energeetikaseadme rikkumine" tunnusel. *Loetletud objektide* "purustamise või rikkumise eest, mis põhjustas või võis põhjustada rongiõnnetuse või laevaavarii, transpordi või side normaalse töö rikkumise /.../ karistatakse vabaduskaotusega kolmest kuni kaheteistkümne aastani."

Küllike Rooväli

Artikkel on ette valmistatud ajakirjale "Luup".

Riigiettevõte "Eesti Metallieksport" pakub musta vanametalli eest väärilist hinda. Ostjale sobivas gabariidis — 1,5m×0,5m ×0,5m ja vähemalt 4 mm paksuse toorme eest saab müüja kuni **580 krooni** tonnist. Kui kaup mõõtudele ei vasta, on hinnaks kuni **310 krooni** tonn. Olenemata sellest, kas tegu on endise meremärgi või knopkadega. Üks meremärk kaalub keskmiselt 8—10 tonni.

Aastalõpp

"Ookean" kaob, ookeanikalandus jääb

Pankrotihaldur ARNO MÄGI, mis nüüd "Ookeani" ootab?

RAS-i Ookean ootab ees likvideerimine vastavalt võlausaldajate esindajate üldkoosoleku otsusele ja tulenevalt pankrotiseadusest. Üks töötaja oli esimene, kes pankrotimenetluse algatas.

Kellele on kõige suurem võlg?

Praeguste andmete järgi Tallinna Maksuametile. Palgavõlgnevusi on erineva aja eest, ka terve aasta eest.

Kas see tähendab nüüd ookeanikalastuse lõppu?

Ei usu. Aga riikliku ettevõtte lõppu küll.

Pankrot tähendab, et vara on vähem kui võlgu. On raske prognoosida, kui palju vara müügist saab, aga arvatavasti suurem osa jääb maksmata.

Kes esimesena oma võla tagasi saab?

Vastavalt pankrotiseadusele eesõigusnõudja, s.o. pandipidajad. Teisena tulevad töötasu nõudjad, kolmandana maksunõudjad ja neljandana muud tunnustatud nõudjad.

Selles menetluses tekib ilmselt vaidlusi: Soome pangad väidavad, et laevad on neile panditud ja nõuavad oma eesõiguse tunnustamist. Haldurite esialgne seisukoht on aga, et neid nõudeid ei saa tunnustada. Seega jääb esikohale töötajate rühm. Aga kuidas asi laheneb, seda veel ei tea, sest kahe kuu vältel, 2. jaanuarini, on kõigil õigus nõudeid esitada. Seejärel tuleb nõuete kaitsmine, siis jaotusettepanek, mille kohus peab kinnitama. Alles siis saab öelda, kes mida saab. Võib teoretiseerida, et kui Soome pankade nõue osutub kaitstuks, siis ei saa peale nende keegi kroonigi. Kui aga peale jääb haldurite praegune seisukoht, siis saavad täies ulatuses oma raha kätte töötajad.

Et "Ookeani" lagunemine algas juba tunduvalt varem, ja täitevamet — ma rõhutaksin, et valikut tegemata — juba müüs otsast seda vara, siis oli võlausaldajatel aegsasti teada, et vara müüki läheb, ning seetõttu on juba suurele osale ostusoovid laekunud.

Oleme "Ookeaniga" veel vähe aega tegelnud, aga võib küll öelda, et raamatupidamine ei ole piisavalt korras. Seda tõdes ka riigikontroll. Haldurid peavad esitama kohtule ettekande maksujõuetuse, s.o. pankroti põhjuste kohta. Kontrollimiseks on antud aasta aega, sellega saame ka hakkama.

RAS-i Ookean peadirektor JAKOB RANG, mis on saanud teie laevadest?

Suur osa laevu müüdi juba enne pankrotimenetluse algust, ülejäänud lähevad samuti müüki. AS-il "Kalbur-F" on 9 meie laeva ja 3 on Rootsi-Eesti ühisfirmal. Ega laevade arv, töökohtade arv ja kalapüük ole vähenenud. Silt on üleval, et veel värvatakse inimesi tööle.

"Kalburile" müüdud laevade üleandmise aktis oli kirjas, et see ettevõte peab meremeestele töö kindlustama: võtma tööle 500 ja lepingulisele tööle 300—500 inimest. Peale selle on neil veel oma kaader. Ka ülejäänud laevu püüame müüa nii, et inimesed säilitavad töökoha. Aga me ei saa uuele laevaomanikule dikteerida, keda võtta — loomulikult saavad tööd paremad, kehvematel tekib probleeme.

Niimoodi müümine on minu meelest ainuke õige samm: saab päästa, mis päästa on. Väär oleks olnud struktuur lõhkuda ja 1—2 laeva kaupa eri isikutele müüa. Kui ühe laevaga juhtub õnnetus, on terve firma *nahkas*. Aga kui sul on 9 laeva, siis ülejäänud aitavad hädast välja.

Olen igal juhul rahul sellega, mis tehtud ja mis veel plaanis. Nii see oligi mõeldud. Ainult et võttis liiga palju aega.

Viimati, kui veebruaris "Ookeanist" lugu tegime, ütlesite, et tulge kahe kuu pärast tagasi, ja te ei tunne "Ookeani" äragi. Kas seda pidasitegi silmas?

Täpselt sedasama pidasingi. Ainult et, nagu öeldud, aega läks rohkem.

Käisime ministrite juures, tahtsime esialgu "Ilmamerd" teha, et need laevad, mis veel võimelised sõitma, töötaksid. Meeste hulgast tahtsime valida, keda võimalik. Fakt, et nende hulgast ei vali enam ju suurt midagi.

Tahtsime teha tütarettevõtet, aga et äriseadustik oli selle aja peale muutunud, siis enam ei saanud: kui põhiettevõttel on maksuametile võlgnevus, siis ei või. Nii et muud väljapääsu kui läbi pankroti ei leidnud.

Tol korral ütlesite ka, et ei teadnud varem ookeanikalandusest vähimatki. Ega see nüüd tähenda, et niisugune inimene suutis tõesti detsembriks ettevõtte pankrotti viia?

Nojaa, see oleks ka omaette loogiline lähenemine...

Ei, nüüd hakkan seda asja natuke juba mõikama.

Ja kas olete planeerinud oma tuleviku siduda ookeanikalandusega?

Ee-ei tea veel.

Täpsemalt "Kalbur-F-iga"?

Seal on oma juhtkond.

Enne, kui "Ookeani" pankrot on lõppenud, ei oska uue töö kohta midagi öelda.

Kas Mauretaania episood on lõppenud?

Jah. Kuigi on olnud veel mingeid kentsakaid vihjeid, nagu oleksime neile poistele kurja ja liiga teinud ning võlgu jäänud. Tegelikult on asi vastupidine. Laevad oleme kõik kätte saanud.

Aasta algul ütlesite, et "Ookeani" on selle olukorrani, milles ta siis oli, viinud hoolimatus, ebamajanduslikkus ja ebakompetentsus.

See vastab muidugi tõele. Pärast tsentraliseeritud juhtimist jäi noore taasiseseisvunud riigi kätte tohutu ports kõike seda, mida oli vaja nüüd ise tööle panna. Ootamatult kaela tulnud turumajandus nõudis iseseisvat mõtlemist ja planeerimist. See organisatsioon siin ei olnud esialgu valmis seda tegema. Väidan siiamaani, et Mauretaania tsoon on väga hea, ainult et peab korralikult asja ajama, kõike pidevalt jälgima ja kontrollima. Aga kui laevu on nõnda palju, et seda ei suudeta teha, siis tulevad tagasilöögid. Kui kõik jõuab juhtkonnani, on juba hilja — ühel 5, teisel 3 miljonit kahjumit. Karju karauul, aga mis see enam aitab.

Mõtted olid head, algul tehti kõik kalkulatsioonid, aga igasugune hilisem kontroll puudus. Kaptenid tegid merel, mis tahtsid; oli ka juhtumeid, kus oma särk oli lähemal kui ettevõtte oma.

Oli umbes 3000 meremeest; tuhandest on eespool juttu. Kuhu jäid ülejäänud 2000?

Otsapidi on koondatud; neile 8—9 laevale hakkasime juba varakult paremaid välja valima. Paljud on mujal tööd leidnud, paljud oma kodumaale tagasi läinud. Praegu on järel umbes 1600 meest — kes uutes firmades, kes "Ookeani" hingekirjas olevail laevadel. Viimaseid on 8, "Palamuse" Indias on üheksas. Eesti—India ühisettevõttes on ka 2 laeva.

Kas hotellid on maha müüdud?

Jah, täituri oksjonil: võlanõudja esitas nõude, täitur arestis vara, korraldas oksjoni ja tegi saadud rahaga võlanõudjaga tasaarvestuse.

Veebruaris ütlesite, et "Ookean" hakkab muutuma. Kas olete nüüd muutumiseni jõudnud?

1. jaanuariks oli palgavõlgnevus 30 miljonit; veebruari algul koos viivisega 20 miljoni ringis, mais 5,5 miljonit. Asi ei olnud kõige hullem.

Aga paljud lahkujad ei tahtnud kahjuks aru saada, et juhtkond püüab maksta palgad välja struktuuriüksuste müügist saadud rahast. Neil oli hõlpsam minna kohtusse, ja kohtunikud mõistsid neile välja sellised kuriioosumid, nagu näiteks see: palgavõlg oli 23 000, ja kohtunik mõistis välja 680 000. Oli kapteneid ja mehaanikuid, kes ei tahtnud kuidagi aru saada, mille poole püüeldakse.

Teatud määral viiski "Ookeani" põhja inimeste eneste ahnus. Selge, et nad polnud aasta või kaks palka saanud, ja see oli kole. Aga kui 1600 inimest lasevad endale niisugused tohutud summad välja mõista, siis on selge, missuguseks laviiniks see paisub. Jäägu see seadusega ettenähtu väljanõudmine inimeste südametunnistusele.

Te siis ei suutnud inimestele oma eesmärke selgitada, nagu tahtsite?

Siin astus jõusse lumepalliseadus. Üks sai kohtu kaudu suured rahad kätte, ja siis jooksis suurem hulk advokaadibüroosse.

Nüüd on kahju nendest inimestest, kes aru said ja kohtusse ei tormanud.

Oli teil plaan teha tollivaba ladu.

Siiamaani on see plaan.

Tookord oli veel juttu, et olete sunnitud laevu müüma "Esva" võlgade katteks alla omahinna.

Rohkem pole "Esva" võlgade katteks midagi müünud. Oleksime pidanud seda tegema hakkama nüüd enne 31. detsembrit. Aga kuna pank-

rot tasandab selle ära, siis ei pea müüma just tolle Soome pandilepingu alusel.

Mitu laeva — "Tammsaare", "Lembit Pärn", "Kurtna" — tundusid olevat müüdud vanarauaks kõhna hinnaga.

Näiteks kaks viimast läksid 250 000 $ eest; see on kõva hind vana laeva eest, mis Sahaara liivatormides seisnud. Vanaraua hind on 30 $ tonni eest, kui veel liigub ise siit Tallinnast ära. Laev kaalub ligi 3000 t, see teeks kõigest 90 000 $.

"Saadjärv" müüdi kohtuotsuse alusel. Mis kohtuotsuse?

Ikka palgavõlgnevuse katteks.

Neli suurt palgavõlgnevust, ja ongi üks laev läinud?

Nii ta on. Ei ole minu asi kohtunikke süüdistada. Pankrotihaldurid kontrollivad hiljem kõik üle, eks siis näis.

Teie majas on siin Süvamere Kalalaevade AS.

Endised "Ookeani" töötajad ostsid kaks kalalaeva välja — see oli otstarbekam viis palgavõlad tasandada.

Miks te oma "Aaliga" enam tegelda ei tahtnud?

Kui tulin siia, siis mõtlesin, et jaksan ka seda. Aga kui ööd ja päevad kinni oled, hakkab see tervise peale. Ma ei pea ka õigeks perekonda unarusse jätta ja ainult raha nimel sahmerdada. Siin läheb aga palju rohkem kui kaheksa tundi ning laupäevad-pühapäevad takkaotsa.

Ei kahetse, et sealt ära tulin, sest seal on õiged mehed olemas ja oskavad neid asju ajada.

Kas see aasta jooksul riigitööl käimine on kulgenud ootuspäraselt?

Üllatusi oli päris palju. Olen varem pikalt erastruktuurides olnud — ka kolhoos oli seda. Käskkirjade ja paragrahvidega juhtimine on harjumatu, enam ei ole juttugi palvest või korraldusest. Need viimased ei maksa siin midagi.

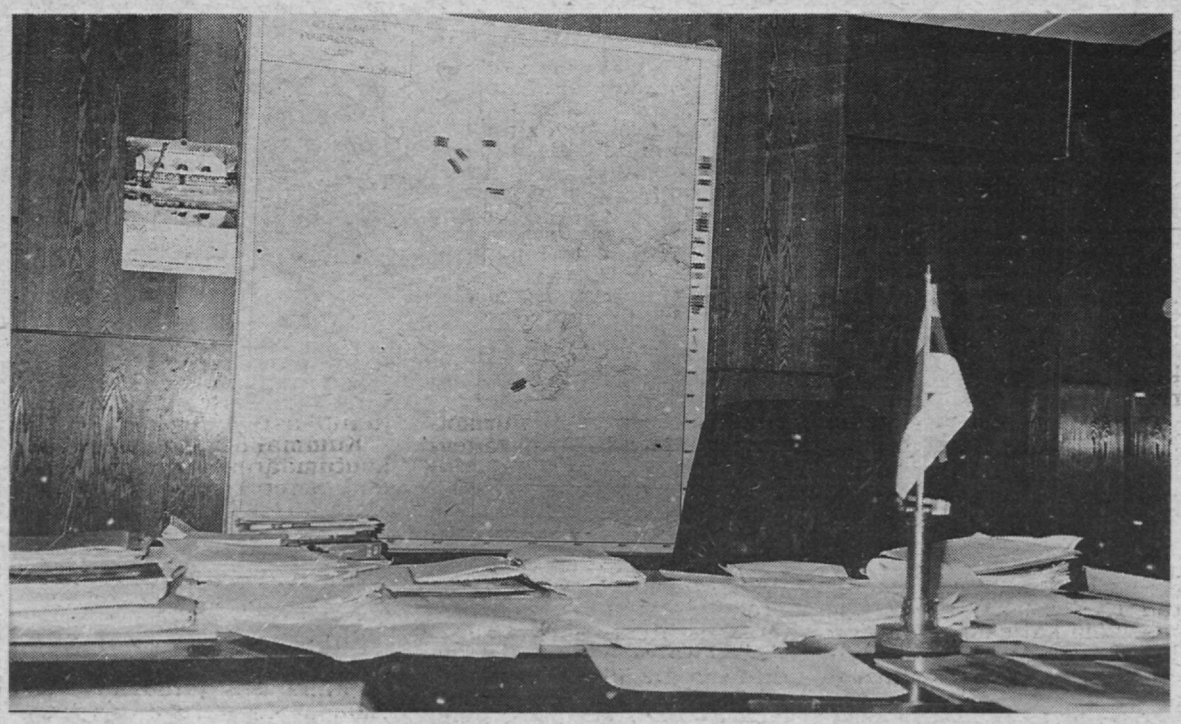
Märtsis hakkasime seda "Ilmamerd" tegema, lootsime, et ehk saab maiks valmis. See jäi ära. Kas läbi pankroti täitevmenetluse saab seda teha... Soomlaste võla vaidlustamine lisaks... Teostus võtab rohkem aega kui mõtled. Seda kuradi hingelist rahuldust küll ei ole tundnud.

Väsinud olen küll. Põhiline aur, vähemalt 80%, on läinud töötajate palgavõla probleemi peale. Ideede väljatöötamise, mõtlemise aeg on jäänud õhtutundidele ja nädalavahetusele. Erinevus varasemate töökohtadega võrreldes? Nagu öö ja päev. Mõistmine ja töösse suhtumine on olnud eraettevõtluses hoopis teine. Võtame või kellaaegadest kinnipidamise: hea küll, tööaeg on määratletud, aga kella jumalaks seada, kui on kiire... Või teine asi: inimesed on väga harjunud konkreetse paberi järgi tegutsema. Aga paberil ei suuda ju kõike lõpuni ette kirjutada!

Lubasite esialgsest inimhulgast veerand kontorit tööle jätta. Mis neist paematest, kes teiega pidid jääma, saanud on?

On leidnud uue töökoha "Kalbur-F-is". Tervikuna, struktuuriüksusena müüdu suudab end vee peal hoida. See on Eesti firma, eesti pangast saadud laenuga tehtud. Seal on palju eestlasi, ehkki muidugi mitte kõik.

Mari Vamba,
Madli Vitismann



Viimasena lahkub "Ookeanist" kapten Rang. Seni on peadirektori laud pabereid täis ja selja taga kaardile on jäänud veel laevu. Aga koridoriseinale on "Kalbur-F" riputanud kuulutused: "Vajatakse meremehi...".

Aastalõpp

Meremeeste tervise kaitse

Elanikkonna tervis on riigi heaolu tähtis näitaja. Elanike tervisele hinnangu andmise kriteeriumiks on sündivus, suremus, haigestumine nakkus– ja mittenakkuslikesse haigustesse jm.

Kahjuks on viimaste aastate jooksul halvenenud Eesti elanike tervise näitajad. Põhjused on erinevad; lisaks sotsiaalsetele aspektidele, elutingimustele, etendavad olulist osa töötingimused.

Rääkides meremeeste tervisest, tuleb arvesse võtta võrdselt töö– ja elutingimusi. On ju laev meremehele nii kodu kui ka töö– ja puhkekoht ning nende oludest sõltuvad tööviljakus, meeleolu ja isegi meremehe elu.

Kutsealast tulenevaid kahjulikke faktoreid on laeval mitmeid — kõrge müra– ja vibratsioonitase, elektromagnetvälja kiirgus, kollektiivi sobivus, töö öisel ajal, merekliima (kõrge õhuniiskus, külm ja kuumus) jt. tegurid.

Arstide töö meremeeste tervise kaitsel on suunatud eeltoodud kahjulike mõjurite maksimaalsele vähendamisele. Eesti Sanitaarkarantiinitalitus teostab juba aastaid järelvalvet Eesti kauba– ja kalapüügilaevadel.

Üks töövaldkondi on laevade töötingimuste hügieeniline hindamine instrumentaalseid uurimismeetodeid kasutades. Nimetatud uuringud näitavad, et paljudel laevadel ületab müra– ja vibratsioonitase lubatud tervisekaitsealaseid norme. Sellistel juhtudel mängib suurt rolli reiside kestus, sest mida pikaajalisemalt mõjuvad kahjulikud faktorid inimese organismile, seda suurem on võimalus orgaaniliste muutuste arenemiseks. Meremeestel võivad välja kujuneda sellised haigused nagu vibratsioonitõbi, vaegkuulmine jt. Kui võimaldada inimesele õigeaegselt ja piisava kestusega puhkust, jõuavad organismis toimuda vajalikud taastusprotsessid ning ülalnimetatud haigusi ei arene.

Vanadel laevadel on väga raske rakendada abinõusid kõrge müra– ja vibratsioonitaseme vähendamiseks. Seda olulisem on nende meetmete järgimine uute laevade projekteerimisel ja ehitusel.

Käesoleval ajal tellib uusi laevu põhiliselt Eesti suurim laevakompanii "Eesti Merelaevandus". Laevu ehitatakse Hollandi, Venemaa ja Hispaania laevaehitustehastes. Eesti Sanitaarkarantiinitalitus on andnud tervisekaitsealase hinnangu nende laevade ehitusprojektidele. Projektide dokumentatsioon on sageli puudulik, iga kord ei arvestata ka hügieenikute ettekirjutusi, mistõttu tekivad probleemid ehitatud laevade ekspluatatsiooni vastuvõtmisel. Niisugune olukord oli m/l "Muuga" vastuvõtmisel Hollandis, kus laeval mõõdetud müratase ületas lubatud piirnorme ning m/l "Sakala" vastuvõtul Venemaal, kus vibratsioonitase laeva elu– ja teenistusruumides ei vastanud kehtestatud normidele.

Et lubatud hügieeninormide ületamised avastati seerialaeval, võimaldab see edaspidi taotleda kahjulikke mõjureid vähendavate abinõude rakendamist sama tüüpi laevade ehitamisel.

Sanitaararstide nõudmisel parandati valgustust ja ventilatsiooni m/l "Sakala". Eesti Sanitaarkarantiinitalituse arstid püüavad koostöös laevaomanikega teha kõik nendest oleneva, et uued ehitatavad laevad oleksid igas suhtes mugavad ja ohutud Eesti meremeestele.

Eesti Sanitaarkarantiinitalitus

"Kaluri Leht"

Detsembrinumbri esikülje võtab enda alla kalapüügiseadu se lõpp.

Pikemalt kõneldakse Kirovi kolhoosi järglastest, eelkõige "Makrillist", kus peale kogu varasema toodangu on nüüd ka veel anšoovist tegema hakatud. Pikemalt peatutakse makra tootmise tehnoloogial. Huvi pakub foto "Makrilli" degusteerimisruumis istuvast mälestusmärgist Eesti vetest kadunud tursale — see on tursakala nahast tehtud kaluri kuju.

Veel on lugeda, et ühe angerja taga seisab kolm ostjat järjekorras, et Kalaliit kavatseb mereharidusekeskuse juures luua toidulabori, et kalurite liit on seniajani registreerimata, et Mereinstituut koostab uusi kalapüügieeskirju ning et kalurite liit teeb ettepaneku kutseliseks kalapüügiks kasutatava mootorikütuse ja –õli aktsiisimäärasid mitte tõsta või siis kütuse hinnatõus kompenseerida.

Lahatakse ka Eesti kalanduse arengutendentse ja tuuakse ära huvitavaid arve meie kalanduse kohta.

Toimetaja veerult on aga lugeda: "Parem jääda ilmumata sinna, kus mu seltskond on soovitav, kui kuskil viibida kauem, kui see on soovitav. On aeg kavandada uut väljaannet."

Mari Vamba

Eesti Sanitaarkarantiinitalitus teatab, et **1995. a. 1. detsembri** seisuga on Eestis registreeritud **57** HIV–viiruse kandjat, kellest AIDS–i on surnud 4 inimest.

Meremeeste seas on avastatud 12 HIV–viiruse kandjat ehk 21% Eestis avastatutest, kes kõik nakatusid sugulisel teel.

Difteeriast

Tervisekaitsealane teade meremeestele

Eesti Sanitaarkarantiinitalitus teatab, et difteeria levib massiliselt Venemaal ja Lätis, selle sissetoomine Eestisse on lähiaastatel ilmselt vältimatu. Maailma Tervishoiuorganisatsiooni difteeriavastase strateegia nurgakivi on esmane profülaktika. Meie ajal ei ole võimalik maailmas difteeriat likvideerida, kuid haiguse epideemilist levikut saab takistada kogu elanikkonna **massilise immuniseerimise teel.** See ongi esmane profülaktika.

Difteeria algab tavaliselt kõrge temperatuuri ja valuga kurgus, haige üldseisund halveneb kiiresti. Difteeria ähvardab igaüht, kes on selle vastu immuniseerimata (kaitsepookimata, vaktsineerimata).

Difteeria ohustab eriti Venemaad külastavaid või sealt saabunutega kokkupuutuvaid inimesi, haigestumus tõuseb sügistalvel.

Difteeriavastaseid kaitsepookeid teostavad Eestis elukohajärgsed raviasutused, kus igaüks peaks oma immuniseeritust ja selle kehtivust kontrollima.

Difteeriasse võib nakatuda ka immuniseeritud isik, kuid ta ei haigestu või põeb kergelt.

Difteeria tõttu on Eestis viimastel aastatel surnud 7% haigestunutest, kes kõik olid immuniseerimata. Difteeriavastane kaitsepooge viib haigestumise riski miinimumini ja hoiab ära haiguse raske kulu ning tüsistused.

Sellepärast, palun, veenduge, et teie ise ja teie pereliikmed, eriti on difteeriale vastuvõtlikud lapsed, oleksid õigeaegselt vaktsineeritud.

Enne järjekordset reisi leidke aeg vajalike kaitsepoogete tegemiseks Eesti Meremeeste Haiglas või elukohajärgses polikliinikus.

Eesti Sanitaarkarantiinitalituse epidemioloogiaosakonna juhataja Lembi Tamm

Samal teemal: laev vangis

Laev lahkus vabadusse

Eelmises "Meremehes" oli juttu kalalaeva "Kandova" müügist ja arestist vabanemisest. Nüüd on see laev Eesti vetest lahkunud. 30. novembril kell 11.30 sõitis ligi 4 miljoni krooni eest Hollandi firmale "Atlar Fish I.N.T. B.V." müüdud "Kandova" Klaipedasse remonti. Pardal venelastest meeskond, ahtris Saint Vincenti lipp ja uueks nimeks "Vassili Fjodorov".

1986. aastal Saksamaal ehitatud laeva on laevaregistri andmeil mullu aprillis ostnud AS Amanita. Oktoobris on laev panditud kaheks kuuks võetud üle 5 miljoni krooni ulatuva laenu tagatiseks. Kuu ajaga on see laenuleping lõpetatud ja sõlmitud teise pangaga uus laenuleping sama summa peale. See laenuleping on lõppenud laeva registrist kustutamise kuupäeval tänavu novembris.

Sama aktsiaseltsi teine laev, varem Pajusi kolhoosile kuulunud tuunipüügilaev "Ella", on ostetud mullu veebruaris üle saja tuhande dollari eest. See muutus segalastilaevaks "Alant". Kahe kuu pärast on "Alant" panditud ligi 3 miljoni krooni suuruse võla katteks. Juunis on Tallinna ja Harju Täitevbüroo kirjaga see arest kustutatud.

Ongi kõik.

Laevad on olnud tagatiseks võlasummadele, mis on ületanud nende väärtuse. Võlad on makstud ja laevad arestist vabastatud. Polegi midagi keerulist.

Oli kohus või polnudki?

Balti Baasi AS-i teatel oli "Kandova" omandiõigus mullu kohtus vaidlustatud ning laev seetõttu aasta lõpust alates aresti all. Kõrvutades kuupäevi, võib leida üsna huvitava tegevusskeemi.

Paistab, et Balti Baasi AS-i rahuldaks nüüdsel juhul paremini kohtuotsus, mis mõistaks laeva AS-ile Amanita kuulunuks. Siis oleks lootust vähemalt kohtu kaudu oma miljonit endiselt laevaomanikult välja protsessima hakata.

Kui "Kandova" ostu-müügi leping AS-ile Amanita tühistatakse sõlmimise hetkest, tekib pikantne olukord. Kalurikolhoos "Majak" pole palunud oma laeva Bekkeri sadamas hoida, AS-il Amanita pole olnudki seda laeva. Ja kes tooks laeva tagasi või tasuks selle hinna kalurikolhoosile "Majak", kui täitevbüroo on selle müünud AS-i Amanita võlgade katteks?

Vähe loogikat lisab loole **Tallinna linnakohtu 19. juuni määrus tsiviilasjas nr. 2-5538.** Selle kohaselt on firma "Forsban Trading SA" (kohtuistungil viibis hageja T. Sedova) soovinud, et panditud ja arestitud "Kandova" läheks kala püüdma ja selleks üle miljoni krooni andnud. *"Tegelikult laev sadamast ei väljunud /.../ kuna laev oli panditud ja arestitud. Hageja palus **17. 03.** 1995. a. oma kirjaga kostjale viimasele üle kantud ... krooni tagastada."* Kaks lauset eespool on aga kirjas: *"Kostja taotlusel kandis hageja **21. 05** 1995. a. kostja arvele ... krooni laeva merelemineku ettevalmistamiseks."*

Ilma igasuguse eelneva seoseta on lisatud: *"Hageja taotleb 06. 04. 1995. a. arestitud AS Amanitale kuuluva laeva "Alant" ja bilansiliste varade aresti osalist tühistamist."*

Vaadeldes asja paberil, jääb mulje, et täitevbüroo on täitnud kohtuotsuseid, mida polegi olemas. Sest kohtuistungil, kus on võimalik osalistele küsimusi esitada, pidamaks selguma, et võlga ei saa tagasi nõuda enne, kui võlgnikule on raha üldse antudki. Kui asja ei saa seletada täitevbüroo ametnike juhmusega AS-i Amanita toimetamisi jälgides, kas peab seda siis seletama nende kavalusega? Ent kes saab sel juhul kasu ja kes kahju?

Kummaline tundub, et kohtumäärusest ärakirja teinud ametnik on ühe laeva nime kirjutanud läbivalt valesti: *"Kondova"* resp. *"Kandova"*, teise nime aga ühel korral teise kirjutusmasinaga teksti jäetud lünka kirjutanud.

Kui selles asjas siiski viga ei ole, jääb üle vabandada ametnike ees juriidilise võhikluse pärast. Kui aga on, siis jääb alles küsimus ametnike vea hinnast.

Madli Vitismann

AS-i Amanita kahe laeva kirju eluetapp

21. aprill 1994
ostetud "Kandova"

22. veebruar 1994
ostetud "Alant"

28. aprill 1994
registerpant Ehitus- ja Tööstuspangast laenatud ligi **3 miljoni** tagatiseks

13. oktoober 1994
registerpant Ehitus- ja Tööstuspangast laenatud **5 miljoni** tagatiseks

17. november 1994
laenuleping lõppenud

17. november 1994
registerpant Ühispangast laenatud **5 miljoni** tagatiseks

30. november 1994
võõrandamiskeeld linnakohtu määrusega

17. märts 1995
Forsban Trading SA palub **tagastada 105 000 $**

7. aprill 1995
arestitud linnakohtu määruse täitmiseks

21. mai 1995
Forsban Trading SA **kannab** AS-ile Amanita **üle 105 000 $**

19. juuni 1995
kohtumäärus: **maksta võlg** Forsban Trading SA-le **jätkata aresti**

tühistada 7. aprilli 1995. a. kohtumäärus **aresti** kohta

3. november 1995
laenuleping Ühispangaga lõpetatud

3. november 1995
laev välisfirmale müügi tõttu **registrist kustutatud**

6. november 1995
vabastati arestist

14. november 1995
Täitevbüroo kiri: **tühistada** Eesti sadamatest väljumise **keeld**

30. november 1995
"Kandova" sõitis ära

Purjelaevade ehitusest põhjaranniku mõnes rannakülas ja saartel

"Meremeest" lugedes tekkis mõte kirjutada omalt poolt kaastöö väikestest tundmatutest purjelaevadest. Tuntud laevadest on küllaltki kirjutatud, kuid paljudele väikestele rannapurjekatele on vähe tähelepanu osutatud. Ometi oli neid pea igas rannakülas. See ajastu on läinud ajalukku. Seepärast võtsingi pliiatsi kätte, mõttega vaadata tagasi mõnede külade laevandusele, kuidas rannakülades laevu ehitati ja kes olid need mehed. Olen ka ise sõitnud viimase sõja ajal purjekatel ja ka juba varemalt, sest minu isal oli purjelaev. Paljude aastate jooksul paguluses on kogunenud mitmesuguseid märkmeid kaustade kaante vahele. Ühe osa sealt olen kasutanud ja kirjutanud raamatu "Kodukülast võõrsile", mis ilmus alates 1991. aastast ka Eestis "Randlase" joonealusena. Ka toimetasin kuus aastat Rootsis "Eesti Kalurit".

Lugupidavalt
Eralt Art

Laevaehitusest Eestis on kirjutatud peamiselt kohtadest, kus olid kuulsad laevaehitajad, kes ehitasid suuri purjelaevu. Vähe on kirjutatud laevaehitusest ja -ehitajatest, kes olid tavalised kalastuspaatide ehitajad ja proovisid oma oskusi väiksemate laevade ehitamisel. Neid jätkus Eesti randadele ja saartele. Nende meeste nimed on suurelt osalt tundmatud ja nende ehitatud purjelaevadest ei ole palju kirjutatud. Käesolevas ülevaates heidan pilgu tagasi Kaberneeme, Haapse, Salmistu, Koipse ja Rammu saare laevaehitajatele ning nende ehitatud laevadele.

Kaks 19. sajandi viimase veerandi sündmust muutsid põhiliselt suure osa randlaste majandust ja elustiili. Nendeks silmapaistvateks muudatusteks olid mõisa renditalude päriseksostmine ja purjelaevade ehitamine randades. Paljudest kaluritest tulid laevnikud, kes purjetasid oma laevadega või madrustena koduküla laevades.

Mõisnikud sõimasid renditalude eestlasi rumalateks ja laiskadeks, kuid kohtade päriseksostmise järel algas ettenägematu aktiivsus. Et eestlasi majanduslikult takistada, kirjutati ostu-müügi lepingutesse paragrahvipunkte, mis keelustasid majandusliku tõusu. Toon siin näitena Jüri Arti "Ostmise kontrakti", kus § 3 p. 7 all kirjutatud: "Ühte poodi oma rajade sees pidada on omandikul keelatud." On aga unustatud vabaks ostetud krundil ära keelata laeva ehitamine. Et see ei olnud keelatud, algas hoogne laevade ehitamine, sest eriti head tulu andis kartulivedu Soome ja piirituse vedu Saksamaalt. See oli põhjuseks, et randadel ja saartel saeti laevaplankusid ja -kaaresid laeva ehitamiseks. Ehitusmeistriteks olid randade paadimeistrid. Laevad ehitati silma järgi, ilma vajatava mallita.

Kartulivedu Soome sai võimalikuks sealse kartulisaagi ikalduse tõttu. Ikalduse põhjuseks olid Soome paljud järved ja sood, kus sügisel parema kartulikasvu ajal tõusis halla, kartulivarred külmusid ära ja kartulikasv ebaõnnestus aastast aastasse. Hiljem jõuti arusaamale, et põllu- ja heinamaid tuleb kraavitada, et põllud ja sood kuivaksid. Hallad vähenesid ja kartulisaagid hakkasid suurenema. Siis püüti takistada kartulivedu Eestist Soome kõrgete tollimaksudega. See andis soovitud tulemuse ja kartulivedu Eestist Soome lõppes täielikult, sest tollimaks sõi ära loodetud tulu.

Randlased ja saarte elanikud on aastasadu vedanud salaja Soomest soola, algul viielaidsete kaubaveopaatidega, hiljem oma randades ehitatud jaaladega. 19. sajandi viimasel veerandil tulid kasutusele jahid ja kaljased katuliveoks Soome. Suuremate laevade juhtimiseks nõuti kipri tunnistust, seevastu 20 brt. purjekatel kipri tunnistust ei nõutud.

Hea teenistus Soome viidavate kartulitega andis eriti hoogu väiksemate purjekate ehitamiseks. Kaberneeme rannakülas ehitati esimene purjelaev, jaht **"Olga"**, kandejõuga *ca* 16 brt. **aastal 1887.** Purjeka lasi ehitada oma uuel pärisomandiks ostetud rannakrundil **Aabram Läns.** Ehitusmeistri nimi on teadmata. Sügisel kasutas Läns laeva kartuliveoks Soome. Suvel vedas ta merest välja võetud munakivisid Tallinna sadamate ehituseks ja ka tänavakivisid Tallinna tänavate sillutamiseks. Ta purjetas selle laevaga kümme aastat ja müüs laeva aastal 1907 Kolga randa Ungase-nimelisele mehele. Kuna peres polnud poisse järeltulijateks, kes purjetamise ja laevatöö üle oleksid võtnud, tuli tal palgata igal aastal Kaberneeme noormehi laevale.

Aastal 1904 valmis Aabram Länsil uus purjek **"Ennu"** oma rannakrundil. Uus laev oli kahemastiline kaljas 28 brt. Laeva ehitusmeistriks oli **Tülivere Tõnu,** perekonnanimi ei ole teada. Abiliseks oli laevaehituse juures Salmistu küla mees Elias Kvelstein. Ka selle laevaga vedas A. Läns kartuleid Soome ja teenis hästi. Ta oli ka osav lõhepüüdja, selleks oli tal mitu lõherüsa. A. Läns oli Kaberneeme rikkaim mees. Kui A. Läns Põrgi talukoha päriseks ostis, siis enne seda käis ta ja viis Kodasoo mõisa krahvile suuri lõhesid, sest Põrgi talukoht kuulus Pinbergile. Ta meelitas lõhedega Kodasoo mõisa krahvi Rehbenderi ära ja krahv müüs Põrgi koha A. Länsile, kes maksis koha välja puhtas rahas. Ta oli ainuke, kes Kaberneemes suutis seda teha.

Eelnimetatud kaljase "Ennu" võõrandas Vene riik Esimese maailmasõja ajal aastal 1916, kui laev jõudis kartulilastiga Helsinki sadamasse. Läns sai kartulid ära müüa. Laev lastiti kividega ja transporditi Irbeni väina, Sõrve ja Kuramaa vahele ning lasti sinna põhja, et takistada saksa sõjalaevade läbipääsu Irbeni väinast.

Samal põhjusel võttis Vene riik aastal 1916 Helsinkis ära Kaberneeme meeste purjeka **"Teri"**. Vene riik maksis "Terist" 3000 Vene rubla ja "Ennu" omanikule maksti 3500 Vene rubla.

Kaberneeme Jaagu rendikoha ostmise järel lasi **Juhan Pinberg** ehitada oma rannakrundil 18 brt. kandejõuga jahi **"Nobe"**. Ehitusmeistriteks olid Rammu saare mehed **Leopold** ja **Oskar Klamasid.** Laev ehitati **1891. a.** Ka selle laevaga veeti kartuleid Soome, Helsinkisse ja munakivisid Tallinna. Kaberneemes piirituse vedajaid ei olnud. Ühele, kes katsetas, lasti kuul põlve. See oli hoiatuseks, mistõttu teised ei julgenud piirituse veoga katsetada. Aastal 1903 müüdi "Nobe" Juminda külasse.

Aastal 1899 ostsid Rammu saare mehed Oskar ja Leopold Klamasid Soomest seal valminud tuliuue purjeka "Simu". See laev oli hea seilama, kannatas kõva tuult. Juhan Pinberg ostis sinna ka osa seejärel, kui "Simu" toodi Soomest Rammu saare randa.

Rammu saartel oli ka teisi laevaehitajaid. Eriti tuntud oli Rammu Juhani **Kaarel Klamaspak,** sündinud aastal 1838. Ta ehitas esimese purjeka, jahi, millega ta purjetas, vedas kartulit Soome ja munakive Tallinna. See jaht jäi Rohuneeme ranna kohas merel äikeseiili kätte ja tuul kummutas jahi. Nähes õnnetust sõudsid Rohuneeme mehed paatidega kiiresti õnnetuspaigale ja päästsid mehed. Kaarel Klamaspak vedas paatidega laeva randa, vinnas köitega laeva püsti ja viis laeva Rammu saare randa. Seal ehitas ta laevale uue taglase, nimelt jaalalaeva taglase, millel esimene mast oli lühem ja tagumine pikem, kaldudes natuke tahapoole. Esimene puri oli priistanguga ja alt poomiga. Tagamasti puri oli suurem, kahvliga ja pika poomiga. Laev kandis sülla kive, mida veeti Tallinna sadamate ehitamiseks. Laeva meeskonda kuulus neli meest. Laeval nime ei olnud. Algul saaremehed nimetasid lihtsalt "jaht", hiljem taglase muutmise järel "jaalalaev".

Kaarel Klamaspak-Klamas ehitas ka ühe kaljase. Ta purjetas sellega ühe suve. Laev purjetas halvasti, kõik teised laevad jätsid ta maha. See ei meeldinud Kaarlile. Sügisel vinnas ta laeva külameeste abiga rannale, saagis laeva keskelt pooleks, vedas laeva esimese osa paar-kolm sülda edasi ja ehitas laeva keskele tüki vahele, saades sellega kahemastilise hea purjetusomadustega laeva. Selle laevaga vedas Kaarel kaupa Saksamaalt ja Soomest. Ta teenis nende reisidega hästi. Laevale võttis ta madruseks 17-aastase vaese poisi Mihkli Kosteranna rannakülast. Kui poiss hiljem abiellus kodukandi tüdrukuga, võttis noormees aastaid teenitud palga välja ja ostis saadud rahaga Kosterannast omale suure talukoha.

Saarel elavatel laevaehitajatel oli alati raskusi laevaehitusmaterjaliga, sest saarel ei kasvanud metsa. Kõik vajatav laevaehitusmaterjal tuli mandrilt osta ja talvel üle jää saarele vedada.

Kuna igal pool randades käis hoogne laevade ehitamine, hakati vanemaid laevu müüma ja sel põhjusel langesid ka laevade hinnad. Kel raha oli, võis endale osta laeva ja hakata laevuriks. Ka Rammu saare mehed ostsid ühise küla laeva **"Kuunari"**. See oli kahemastiline laev. Esimeses mastis olid raapurjed, tagamastis tavaline kahvelpuri. Selle laevaga purjetas koos Rammu saare meestega Isak Klamas. Ta oli siis 14-aastane, kui temast sai laevapoiss. Kui nad kord viinareisult tulid, langesid nad piirivalvurite kätte. Meeskond saadeti vangimajja, ka Isak, kes oli laevas keelemeheks. Ta oli paar talve mõisakoolis käinud ja oskas kuni oma vanadusepäevadeni veel hästi saksa keelt. Ka valdas ta rootsi keelt, mille oli ära õppinud emalt. Oskar ja Isak Klamas ehitasid suure kalaveopaadi, millega nad vedasid tsaariajal Soomest Tallinna kalu müügile. Ka transportisid nad Tallinna müügile Rammu saare kalurite kalad.

Ka väikeses Koipse saare külas oli laevameistreid. Üheks laevameistriks oli **Aksel Klaamas.** Esimese laeva ehitas ta **aastal 1902.** Tema kätetööst valmis väike jaht, 8 brt. **"Püüdja"**. Ta purjetas mõned aastad omaehitatud jahiga ja seejärel müüs jahi Kaberneeme mehele Gustav Viskarile, kes selle paari aasta järel edasi müüs Jüri Salule. Jüri Salu vedas selle jahiga Kaberneeme kalurite kalu Tallinna kaubale. Ka vedas ta selle väikese jahiga sügisel kartuleid Soome. Kord purjetas ta üksi kartulilastiga Helsinkisse. Kui ta laeva sadamasse tulekut läks sadamakontorisse meldima, küsiti temalt: "Kes on laevas kapten?" Jüri oli vastanud: "Mina, kes olen madrus, olen ka kapten laevas." Seeaeg ei vajatud väikestel purjekatel sõitjatelt kipri tunnistust. Vastav nõue tuli 1930. aastatel. Siis nõuti kiprikursuse läbimist kuni 20 brt. purjekate juhtimiseks.

Jüri Salu müüs "Püüdja" edasi Kaarel Vilbergile. Ka tema purjetas mõned korrad üksinda kartulilaadungiga Helsinkisse.

Rannamehed olid osavad purjetajad. Juba varakult hakati merepaadis õppima paadiga purjetamist. Isa õpetas alati poega. Olen ka ise sellist õpetust isalt saanud, juba päris noorelt. Ja seda tuli käia ilma isa teadmata proovimas. Oli väga põnev purjetada paraja tuulega, kui paat kaldus küljelt küljele, nii et oli "vesi ja parras".

Koipse saare **Aabram Klaamas** oli hea paadiehitaja. Ka tema ehitas paar purjekat. Esimese ehitas ta **aastal 1904.** See sai nimeks **"Alma"**. Kui ta alustas koos **Johannes Klamasega "Semmi"** ehitamist **aastal 1910,** müüs ta "Alma" ära. "Semmi" oli 18 brt. suurune kaljas. Ka minu isa Ferdinand käis abiliseks selle laeva ehitusel, kus ta sai laevaehituse praktikat. Laeva ta hiljem ei ole ehitanud, kuid oma elu jooksul on ta, nagu ta kord seda nimetas, ehitanud 13 kalastuspaati ja 13 surnukirstu kaberneemlaste hauda viimiseks. "Semmi" oli Aabram Klaamase viimane laev, mille ta ehitas. Ta kutsuti tsaari armeesse ja ta jäi sõjaväljale ega tulnud enam tagasi kodusaarele Koipsele.

Vist oli vähe neid rannakülasid, kus ei ehitatud laevu. Väikeses Haapse külas ei olnud laevaehitajaid, kuid seal oli neid, kes lasid endile ehitada oma kodurannas laevu. Tuntud on Sauna-Mart — Mart Jablakov. Oma esimese laeva lasi **Mart Jablakov** ehitada oma kodurannas **aastal 1909.** Selleks oli kaljas **"Julie"** 35 brt. Ehitusmeistriks kutsus ta naaberkülast Salmistult Soo-Elia — **Elias Kvelsteini.** Tema oli juba varem laevu ehitanud. Uue valminud laevaga alustas Mart Jablakov piirituse vedamisega Saksamaalt. Viina müüs ta Soome lahel, kus laev oli ankrus vabas vees, seal müüdi piiritus edasi piiritusepaatidele, need vedasid piiritust Soome ja Rootsi.

Mart Jablakov oli rahakas mees. Valkla mõisa krahv oli tema hea sõber. Suurte pidutsemiste tõttu kahanesid krahvi rahad ja ta käis Mardilt raha laenamas. Mart kuulas ära krahvi soovi ja õpetas teda: "Kaota oma võõrad ja koerad, küll siis sul raha järele jääb." Krahv oli suur jahimees ja tal oli hulk jahikoeri.

Mart lasi ehitada oma kodurannal **aastal 1915** kaljase **"Vellamo"** 20 brt. "Vellamo" ehitusmeistrit ei ole minule selgunud. Ka selle laevaga vedas Mart piiritust. Oma esimese laeva "Julie" müüs ta ära aastal 1920. **Aastal 1917** kutsus Mart Soomest laevaehitusmeistrid Haapsele ja nii valmiski kodurannas soomlaste poolt ehitatuna kaljas **"Toivo"** 30 brt. Selle laevaga vedas Mart kartuleid Helsinkisse. **Aastal 1920** lasi Mart ehitada oma kodurannas veel ühe laeva, milleks oli purjek **"Silvia"**. Mart jäi vanaks ega tahtnud enam merd sõita ja ta müüs uue ehitatud laeva ära.

Mardi poeg **Gustav Jablakov—Linnusaar** ei tahtnud olla isast halvem. Ta lasi ehitada oma kodurannal **aastal 1931** kaljase **"Linda"** 20 brt. Ehitusmeistriks oli Kolga rannast pärit olev Saks. Seeaeg ei olnud enam piiritusvedu ega kartulivedu Soome. Laeva kasutati peamiselt küttepuude veoks Tallinna. 1930. aastatel tuli üldine korraldus, et mitmel laeval ei saa olla sama nimi, mis tekitab merehädas olevate laevade selgitamisel segadust, mida vahete-vahel esines. Väiksem laev pidi muutma oma nime. "Lindast" sai **"Halmar"**. Suure põgenemise järel 1944 veeti "Halmar"

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR

üles Pedassaarele ja sinna ta jäigi ning lagunes seal.

Ka Salmistu külas ehitati laevu. Klaukseri Jüri — **Jüri Lindström** lasi ehitada oma koduõues jahi **"Anette"** 18 brt. Laeva ehitas **Elias Kvelstein.** Selle laevaga vedas Jüri Lindström Saksamaalt piiritust ja sügisel kartulit Soome. Jüri müüs oma laeva aastal 1911 Kaberneeme ja lasi ehitada oma koduõues uue laeva samal aastal. See oli jaht **"Meeta"** 18 brt. Selle laeva ehitusmeistriks oli **Gustav Kvelstein.** Mõlemad laevad vinnati ehituspaigalt ära märtsikuus, kui jää oli veel meres, et sai laeva jääd mööda viia nii kaugele, et laevapõhi enam merepõhjale ei ulatuks. Sügavatel randadel sellist probleemi ei esinenud. Laev vinnati otse merre. Salmistu rannameri oli kaugelt madal, seepärast tuli alati kasutada aega, kui meri oli jääs.

Jüri vedas oma laeva "Anettega" piiritust Saksamaalt. Kord Saksamaalt viinalastiga tulles jäänud ta tormi kätte. Tormilained uhtnud madruse Markus Kvelsteini, kes oli roolis, üle parda. Jüri oli kajutis. Ta oli märganud, et laeva seilid hakkavad rabama. Kui ta kajutist välja läinud, märganud, et Markust ei ole enam roolis. Ka meres ei olnud kedagi lainetes näha. Markus jäänudki kadunuks. Selliseid juhtumeid esines ka teistel piirituslaevael.

Kaberneeme mehed on ostnud mitu laeva Salmistult, kuid ei ole teada, kas need laevad olid ehitatud Salmistul või sinna ostetud, sest väikesi purjekaid oli alati müüa, kui teenistus laevasõidus halvenes.

Kaberneeme purjekate arv oli kõige suurem aastatel 1918—1919. Siis oli Kaberneemes 21 purjekat, millest suurem osa vedas sügisel ja osaliselt ka kevadel kartulit Soome. Suuremad purjekad tegelesid palkide veoga ja mõni oli ka välissõidus. Seeaeg ei olnud ühtegi meest, kes ei olnud Soomes käinud. Talvel tegelesid kõik, ka laevasõidus olijad, kalastusega.

Kuna randades puudusid suurelt osalt vajatavad sadamad, kuhu tormi eest varjule minna, hoiti laevad tuulevarjulistes paikades ankrus. Vahel tekkis suuri kahjustusi, kui tormid laevu randa paiskasid. Ja seda juhtus vist igal aastal, ka vahetevahel laevahukke. Kaberneeme idaranna ankruplatsilt tõi ülespiitsutatud kirdetorm aastal 1917 tunni ajaga seitse purjekat randa. Artide laev "Amanda" püsis ainukese laevana ankruplatsil. Purjek "Palma" triivis vastu "Amandat" ja tagus laeva ahtripeili katki. Ferdinand Art tegi tormi vaibumise järel laevale uue ahtripeili. Nii võidi jälle laevaga purjetada. Seitsme laeva hulgas oli üks võõras laev, mille torm randa tõi.

Läänetorm paisutas merevee kõrgeks. Tuul pöördus äkki ja muutus kirdetormiks. Vesi taganes. Järgmisel päeval keeras tuule lääne ja tõstis merepinna kõrgemale. Randa paisatud laevadele suuremaid vigastusi ei tekkinud, laevad peliti rannast lahti ning viidi tagasi ankruplatsile.

Andmed allakirjutanu märkmete kogust.
Eralt Art

Optimistlik aastalõpumõtisklus

Tallinna laht on jäänud kuivaks!

Üks aasta merendust on peagi jälle ajalooks saamas. Varsti loetakse laevakontoreis kokku aasta jooksul veetud kaubakogused, üle merede toimetatud reisijad, väljapüütud kalatonnid, teenitud raha, kulutatud kütus ja kes teab, mis kõik veel.

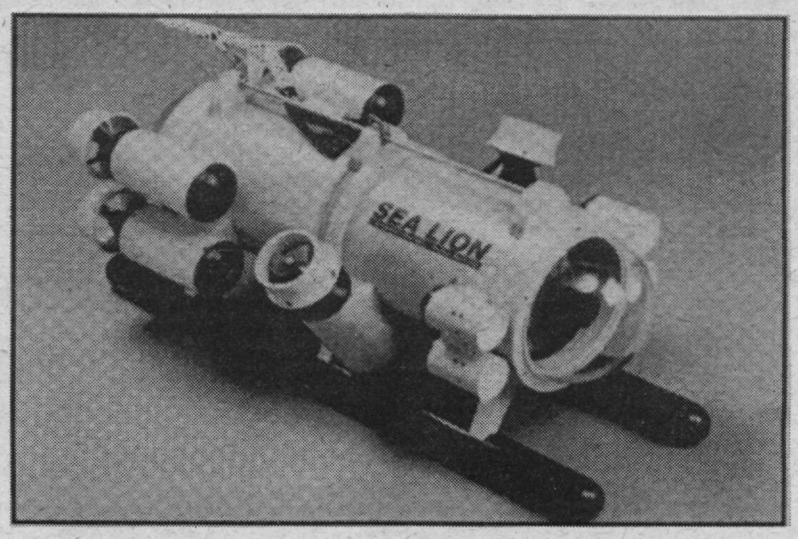
Igaühel meist on lahkuva aastaga kindlasti ka omad arved, isiklikus plaanis sugugi mitte vähemtähtsad kui need, mis paksudesse toimikutesse ja pikkadesse aruannetesse talletatakse. Tavaliselt tuletatakse neid meelde vaid üsna erakordsetel puhkudel — aastalõpumõtiskluste ajal näiteks. Tehkem seda siis.

1987. aasta hilissügisel avaldas "Õhtuleht" artikli "Kui laht jääks kuivaks". Artiklis arutleti, mida kõike Tallinna lahe põhjas näha võiks, kui see sündmus aset leiaks. Meenutati lahe pikka merenduslikku ajalugu, tuletati meelde siin toimunud lahinguid, arvukaid laevahukke ja muud taolist. Nüüd tuleb tõdeda, et uskumatu on saanud teoks — **Tallinna laht on kuiv!**

Seda uudist tuleb võtta siiski vaid ülekantud tähenduses, kuid täiesti tõsiselt. Ent ka sel sündmusel on oma eellugu.

* * *

Ligikaudu aasta tagasi kavandati riikidevahelisel tasandil ulatuslikke demineerimistöid Pakri saarte ja Osmussaare rannavetes. Kavandatu õnnestus ellu viia ning suvel toimusidki ülalnimetatud saartel ja neid ümbritsevates vetes aktsioonid aastakümnete jooksul sinna pillutud ja lõhkemata jäänud pommide ning suurtükimürskude otsimiseks ja hävitamiseks. Kaldal töötasid päästeameti minöörid, vees aga Rootsi uurimislaeva "Altair" ja Eesti Meremuuseumi ekspeditsioonilaeva "Mare" mehed. Töö oli korralikult läbi mõeldud, ette valmistatud, kõik load ja kooskõlastused olemas (vastupidi pressis avaldatud desinformatsioonile) ja tulemusedki ei jäänud kesiseks. Kaks kuud väldanud töö käigus otsiti vee alt üles ja lasti õhku 470 mitmesugust lõhkekeha. Oli suuri fugasspomme, oli palju soomustläbistavaid suurtükimürske, oli ka päris kuratlikke leiutisi — rusikasuurusi plastmassist kapsleid, mis sisaldasid tugevatoimelist lõhkeainet, ligikaudu 400 teraskuuli ja väga keerukat sütikut.



Neid "meeste mänge", tegelikult tähtsaid keskkonnakaitseiseloomuga töid finantseeris Rootsi Kuningriik ja projekti üks punkt nägi ette ka Meremuuseumi laeva "Mare" varustamise nüüdisaegse otsimisaparatuuriga. Nii toodigi Ühendriikidest külgvaatega hüdrolokaator LC-100 (*side scan sonar*) ja kaabli teel juhitav "kollane allveelaev" — allveerobot "Sea Lion" ning monteeriti tagastamatu abina uurimislaevale. Mõlemast sedalaadi aparaadist on olnud palju juttu seoses enam kui aasta tagasi juhtunud suure reisilaeva hukuga.

Nii saigi uskumatu teoks! "Mare" sai endale "silmad", mis võimaldavad meil heita pilku mitte ainult Tallinna lahe põhja, vaid kuhu tahes. Allveearheoloogid said moodsad töövahendid. Tasub läbi elada seda tunnet, kui sõitva uurimislaeva roolimajas asuva aparaadi ekraanil rullub miil miili järel lahti lai riba merepõhja koos seal asuvate kivide, kaljude, laevavrakkide, järsakute, astangute ja kõige muuga, mis seal leidub.

Rootslaste sooviks oli, et seda tehnikat kasutataks edaspidi mereuurimise mitmes valdkonnas. Miks ka mitte! Juba ongi huvi üles näidanud Soome Merearheoloogia Selts. Ilmselt aitab selline koopereerumine lahendada ka meie väikese baaslaevaga seoses olevaid probleeme. Ehkki suuruselt ja konstruktsioonilt sedalaadi tööks erakordselt sobiv, vajab "Mare" vana laevana siiski aeg-ajalt remonti ja moderniseerimist.

* * *

Aasta lõpp tõi enesega kaasa veel ühe rõõmsa sündmuse. Juba suvel andis allakirjutanu ajakirja "Horisont" toimetusele üle raamatu "Muistsed laevad, iidsed paadid" käsikirja, kus juttu eestlaste ja nende eelkäijate vanemast merendusest, eestlaste nn. viikingiajast, Sigtuna põletamisest, muinassadamatest ja -laevadest ning paljust muust. Käsikirja kallal tööd tehes unustas autor, et elame juba ammu turumajandusse pürgivas riigis, kus raamat on väga kallis lõbu. Kirjastus tõi äpardunud autori aga kiiresti maa peale tagasi ja tegi selgeks, et kui sponsorid ei aita kinni maksta paberit ja trükikulusid, ei jõua raamatut kuigi paljud lugejad osta.

Esimesed käigud kirjastuse ja autori ühise palvekirjaga mitme suurema merendusorganisatsiooni "vägevate" palge ette lõppesid haledalt. Autorile sai selgemast selgemaks, et käsikiri jääb talle enesele koduseks lektüüriks. Hea vähemalt pensionipõlveski lugeda!

Vanasõna pidas aga seegi kord paika. Kui häda suur, siis abi lähedal. Jää hakkas liikuma ja ehkki osa rahast veel puudu, läheb hästikujundatud ja rikkalikult illustreeritud raamat tõenäoliselt ikkagi trükki, mis sest, et küllaltki väikest tiraaži ilmselt veelgi vähendada tuleb. Plaanide kohaselt peaks šampust pakutama kevadel.

Siinkohal tuleks selgitada, et tegemist ei ole kerge ajaviite-, vaid tõsise populaarteadusliku kirjandusega ning selle avaldamine peaks haakuma nii Eesti Meremeeste Liidu põhikirja kui ka paljudest kõnetoolidest mahaõelduga, kus juttu merepropaganda ja merehariduse maine tõstmise vajalikkusest ja selles vallas ettevõetavatest sammudest.

* * *

Praegu on autoril aga soodne võimalus lahke ja mõistva suhtumise ning abi eest tänada alljärgnevaid toetajaid:

— **AS-i Miiduranna Sadam** direktorit **Aarne Jõgimaad**, kes oma panuse ajakirja "Horisont" arveldusarvele nr. 000111461 kood 724 Raepanka esimesena ja aegaviitmata üle kandis. Tema sõnade kohaselt oli see üldse esimene selletaoline juhus, sest varem ei olnud sponsorlus sadamale majanduslikult lihtsalt võimalik.

— **Tallinna Sadama** direktorit **Enn Sarapit** ja sadamakapten **Eduard Hunti** suurima toetussumma eest, mis raamatu saatuse sisuliselt ka otsustas.

— **Kunda Sadama** ülemat ja sadamakaptenit ühes isikus **Aadu Nurmsalu**, kelle käest üldse mitte midagi ei palutud, vaid kes ise õla alla pani.

— **"Estline'i"** tegevdirektorit **Johannes Johansoni**, kes andis kindla lubaduse raamatu ilmumist kõige lähemas tulevikus toetada. Hr. Johansoni oskuses sõna pidada on Meremuuseumil aga korduvalt olnud võimalust veenduda.

— **"Baltic Group International"** direktorit **Rein Merisalu**, kellelt autoril on täpselt samasugune lubadus.

— **RAS-i Ookean** peadirektorit **Jakob Rangi**, kes siiralt aidata soovis. Kahjuks läks ettevõttega nii, nagu läks.

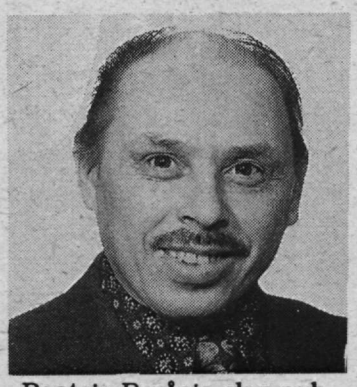
* * *

Tundub, et raamat ilmub. Autor saab oma rahalise honorari otsekui uppuvalt laevalt lahkuv kapten pärast toimetajat, korrektorit ja kunstnikku — viimasena. Need summad peavad tulema raamatu müügist.

Ise arvab peasüüdlane, et on oma osa juba ammu kätte saanud, sest paljude aastate pikkune meeldiv tegevus uurimise, lugemise, mõtlemise, eneseharimise ja arvutiga töötamise näol on lõbu, mis ka midagi maksab. Kes ei usu, proovigu ära!

Vello Mäss

Eralt Art 70



Rootsis Boråsis elav publitsist ja aktiivselt eesti rahvuslikul tööpõllul tegutsev Eralt Art sündis 18. detsembril 1925 Kaberneemel elukutselise kaluri pojana. Õppis Tallinna Merekooli eelklassis aastail 1943–44, kuni kool pommitamisel hävis; siis töötas kaluri ja meremehena purjelaevades lähisõidul, 1944. aasta sügisel põgenes mootorpaadiga Soome ja sealt Rootsi.

Paguluse algaastail töötas ta metsa- ja põllutööl, turbarabas ning oli sepp. 1947. aastast alates töötas Eralt Art 44 aastat AB Kilsund Tekstiilitööstuses.

Ligi paarkümmend aastat on ta olnud Boråsi Eesti Seltsi esimees, kodukohaseltsi idee algataja, asutajaliige ja sekretär. Ta on ka Rootsi Eestlaste Liidu saadik. On osalenud seitsmel korral kandidaadina linnavalitsuse valimistel ja kuulub Sisserändajate Nõukogusse.

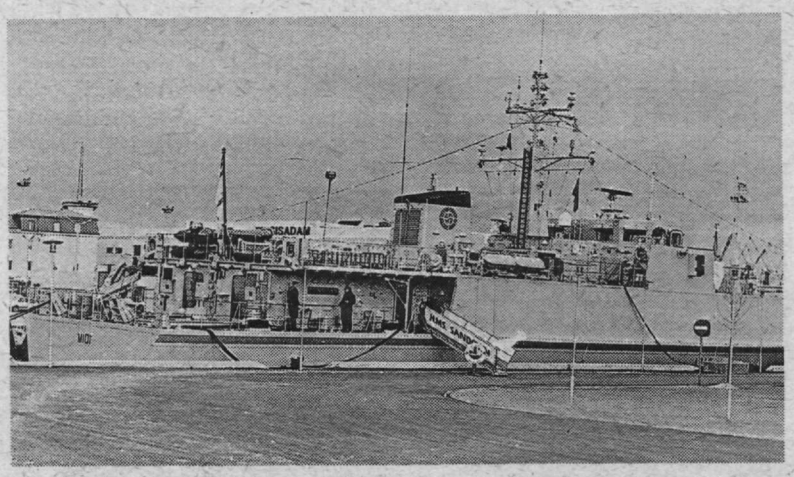
1980. aastast on Eralt Art Eesti Kalurite Koondise juhatuse liige; 1988–1993 oli ajakirja "Eesti Kalur" tegevtoimetaja. Kuulus koguteose "Eesti kalanduse minevikust" toimetuse kolleegiumi ning on kirjutanud palju artikleid, peamiselt kalapüünistest ja püügiviisidest põhjarannikul. Ta on olnud ka Rootsi "Eesti Päevalehe" autor.

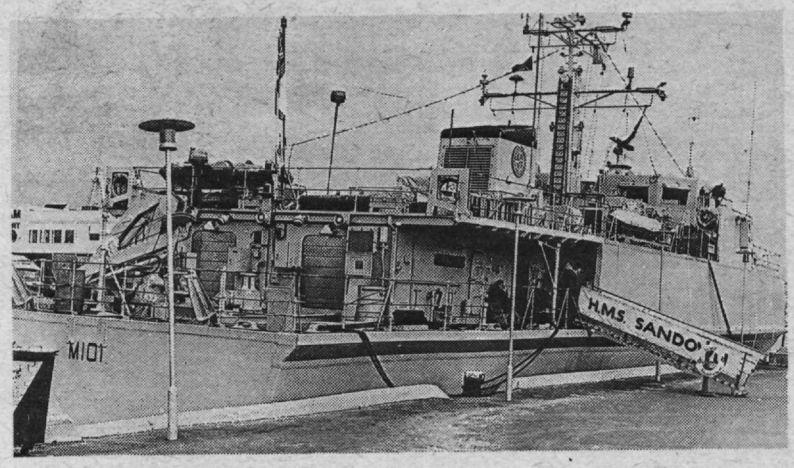
Eralt Artil on ilmunud raamat "Kodukülast võõrsile", milles kirjeldab elu kodukohas ja võõrsile põgenemist.

Elmar Pettai

NATO alalise kanalilaevastiku eskaader Tallinnas

1.—5. detsembrini külastas NATO Merejõudude ühe allüksuse, Alalised Kanali* Merejõudude (inglise keeles *NATO's Standing Naval Force Channel*, lühendina *STANAFORCHAN*) 6 laeva Tallinna. Tegu oli alalise paljurahvuselise miinitõrjelaevade eskaadriga, mis moodustati 1973. a. Ostendes Belgias ja tänaseks allub Kanali Ülemjuhatusele (Nortwoodis Londoni lähistel). Eskaadri koosseisus olid: juhtimis- ja abilaev **"Codetia"** pardanumbriga A-960, miinikütt **"Narci"**, **M-923** Belgia lipu all; Inglise miinikütt HMS **"Sandown"** M-101, Saksamaa miinikütt GNS **"Minden"** M-1086, Hollandi miinikütt HMNS **"Makkum"** M-857, Taani miinitraaler HMDS **M-574**.





Kanali alalistes merejõududes on tavaliselt 6—7 miinitõrje laeva, kes tegutsevad iseseisva üksusena. Iga laev osaleb üksuse töös 4—6 kuud. Eskaadri komandör määratakse aastaks. Neid peetakse terves maailmas hästi väljaõpetatud ja varustatud miinitõrje üksuseks. Eri riikide laevade vaheline suhtlemiskeel on inglise keel. Visiidid on tavaliselt pikka aega ette planeeritud ja moodustavad ühe osa laevastiku väljaõppe programmist. Ametlikult algas reis Lübeckist ja ülesõidul korraldati mitu praktilist õppust. Õppuste käiku ja meremeeste tööd oli võimalik jälgida eesti ajakirjanikel ja televisiooni võttegrupil (4 inimest). Nende tehtud videovõtteid näidati ETV-s. Eskaadri osalus programmis "Partnerlus rahu nimel" algas praktiliselt tänavu kevadel, kui *STANAFORCHAN*-i laevad külastasid Poolat. Eks visiit Tallinna ole ka osa selles programmis.

Tänapäeval kasutatakse merel miinitõrjeks kaht moodust: miinide traalimist ja miinide otsimist (inglise keeles *mine sweeping* ja *mine hunting*).

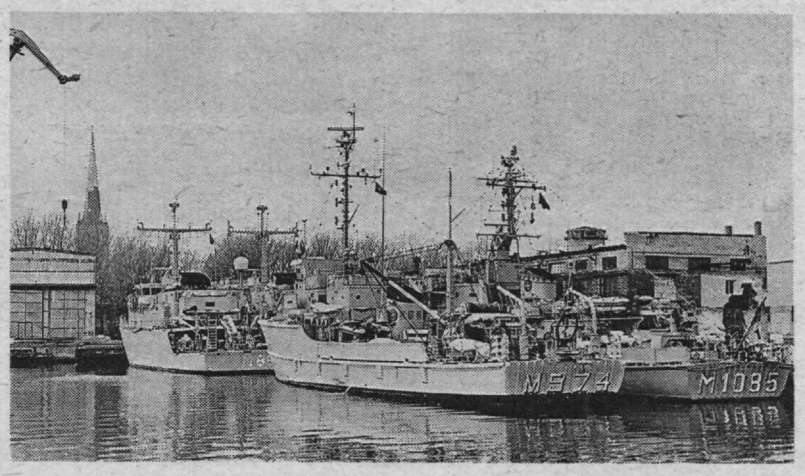
Miinitraaler teeb kahjutuks ujuvmiinid, lõigates läbi nende ankrutrossid ja pärast miini veepinnale tõusmist õhitakse see kahurilasu või lõhkepadruniga. Mittekontaktmiinid õhitakse, jäljendades laeva magnetilist või akustilist välja.

Miinikütil (või miiniotsijal) on võimsad hüdrolokaatorid (sonarid), mis võimaldavad miine ja miinitaolisi objekte avastada. Miinid tehakse kahjutuks lõhkelaengutega, mis paigutatakse miini lähedusse kaugjuhitava miiniallveelaevaga e. allveerobotiga (pikkus 1,5—2,0 m). Sellel on ka telemonitor, millega tehakse veealuseid vaatlusi. Lõhkelaeng miini õhkimiseks lõhatakse kaugjuhtimisel. Muide, sellist laeva ja seadet kasutati "Estonia" visiiri otsimisel ja ülestõstmisel).

Eraviislistes vestlustes kiitsid laevade komandörid ja eskaadri juhtkond vastuvõttu Tallinnas. Nad usuvad, et sellised visiidid toimuvad ka edaspidi ja võib-olla osalevad laevad ka Eesti territoriaalmere puhastamises. Inglismaa miinikütt (miiniotsija) HMS "Sandown" külastas Paldiski Põhjasadamat, tähistamaks Inglise eskaadri osalust Eesti Vabadussõjas.

* Inglise kanal — La Manche

Sadamakapten Eduard Hunt



Meie teeme ajalehte

Tallinna kinnisvarahindadega silmitsi

Nagu eelmises "Meremehes" kirjas, pidi toimetus paari päevaga uue peavarju otsima. Tänapäeval lihtne töö — avada telefoniraamatu rubriik "Kinnisvarabürood" ja vändata telefoniketast. Et läbi helistada needki, kel suur kuulutuskast ostetud ja selles büroopinna rentimine kirjas, kulus pool päeva.

Saime teada, et autota liiklevat ja viimseni hõivatud toimetusperet rahuldav trammitee-äärne piirkond on liialt luksuslik. Keskmine 200—250-kroonine ruutmeetrihind eeldaks ägeda äri ajamist või poole toimetuse koondamist. Äärelinna kolimine nõuaks aga toimetuse koosseisu kahekordistamist, mis pole samuti võimalik.

Ahvatleda võinuks näiteks büroona sisustatud väikekorter Viru tänavas. Aga tundus mõttetuna maksta 200 krooni päevas töötoa eest, mida me iga päev ei külastagi. Kui ajalehetöö tsükkel on paar-kolm nädalat, tähendab see üht-kaht nädalat *objektidel* ja nädalat trükikojas. Nädalavahetustel, kui pole mõnd *üritust*, kirjutavad aga korrespondendid kodus oma *lugusid*.

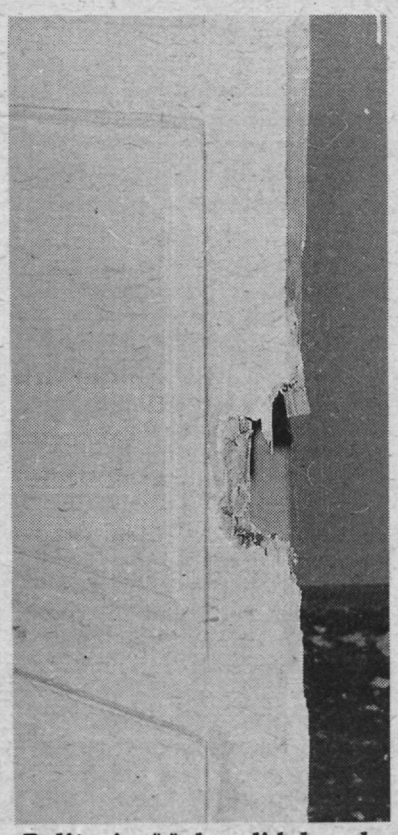
Viimses hädas leidsime peavarju kohas, mis toimetust enam-vähem rahuldab ja hinnaga, mis ei sunni üüriraha leidmiseks kedagi lahti laskma.

Pärnu maantee trükikoja VII korrusele aitasid meid kolida tublid vabatahtlikud — meremuuseumi meespere ja veeteede ameti kaubabuss. Aitäh! **NB!** Toimetuse postiaadress jääb endiseks.

Tubli "Eesti Telefon"

"Meremehe" telefoninumber töötas hetkeni, mil varas telefoni kaasa viis. Uude kohta seda numbrit kaasa võtta ei saanud. Aga uue telefoninumbri saab mõistliku hinnaga see, kes vana loovutab.

Sellesisulist palvet Tallinna Telefonivõrgule esitades selgus meie suureks hämmastuseks, et "Meremehel" pole olnudki oma telefoni. Telefonivõrk ei suutnud leida väikseimatki jälge tähtsast paberist, mis mullu suvel sai nõutud



Politsei püüab sulidele selgitada, et lukke lõhkuda ei tohi.

vormi järgi kooskõlastatud-allkirjastatud-tembel-datud.

Seetõttu polegi imelik, et ka telefoniarveid ei saadetud. Kuivõrd elektrita ja kütteta ruumis sellelt telefoninumbrilt kõnesid ei peetud, ei olnud meil neist arvetest suuremat lugu.

Ent telefonivõrgu andmeil on toimetuse telefoninumber olnud "merelaevanduskeskuse" oma. Kuigi seal peab juba mullu suvest olema kaks paberit, et mereharidusskeskus on selle numbri "Meremehele" loovutanud. Kuid ka mereharidusskeskus pole telefoniarveid saanud.

Uut telefoninumbrit toimetusel veel teatada pole, sest telefonivõrgul on hobuvankri liikumiskiirus. 10-päevast tegutsemistähtaega nimetatakse seal kiirtellimuseks! Muidu arvati aega minevat poolteist kuud. Pluss telefonivõrgu enda segadusest tulenev.

"Saage ometi aru, see on ajalehetoimetus!" jäi üle hüüatada. **NB!** Toimetuse mobiiltelefoni number jääb endiseks.

"Lindgreni" pole

Õige pea selgus, et ehitusfirmat nimega "Lindgren" polegi olemas. Estonia puiestee koolihoone valvur ei tundnud lihtsalt niipalju ladina tähti, et lugeda kokku lammutusfirma nimi "Inigrem".

Kui toimetaja koos kesklinna politsei kriminalistikarühmaga sissemurdmisjälgi jäädvustama läks, olid töömehed parasjagu lõunal. Ent toimetusetuba oli lubjapuruseid saapajälgi täis.

Siiski püsis toimetuse vara, ei tea, kas politseihirmust või töömeeste korralikkusest, lukustamata ukse taga kolm kolimiseelset päeva puutumata. Paar töömeest tundis vaid huvi, kas tõesti on midagi kadunud ja kolimisauto eest koguti lauakoorem lahkelt koomale.

Pätte ja sulisid otsimas

Politsei leidis, et uksest välja lõhutud lukk on igal juhul kuritegu. Ka siis, kui kahjusumma pole suur. Kõik noored politseiametnikud, kellega kohtuda tuli, suhtusid täie tähelepanuga ka sellesse väikesesse asjasse.

Toimetus saavutas politsei poole pöördumise eesmärgi juba kolme esimese päevaga — rohkem midagi ei varastatud ega lõhutud. Edasi tuleb aga aidata täita politsei eesmärki — tõestada näpumeestele, et võõrast võtta on nii või teisiti kuritegu.

Kuigi kahju hüvitamist pole loota ja toimetusel on uus, palju kordi kallim telefoniaparaat juba ostetud, puutusime kokku mitme uue sõna tähendusega. Oma alla tuhandekroonise kahjusummaga on "Meremehe" toimetus nüüd *kriminaalasja algatamise määruses* tunnistatud *hagejaks tsiviilasjas*.

Kõlab lootusrikkalt, paraku ütles asja vormistanud politseiinspektor: sissemurdmisi on nii palju, et selliseid kriminaalasju algatatakse iga päev paarkümmend. Nii et tegelikku kohtuskäimist vist ei tule. Siiski peab edu soovima neile, kes teevad kohusetundlikult kõik selleks, et i g a kuritegu saaks karistatud.

Et edaspidi sedalaadi ebameeldivusi vältida, peaks uue ukse luku külge ühendama vist laevasireeni. Oleks igati märgatav ja "Meremehele" eriti mereline ettevaatusabinõu.

Täname!

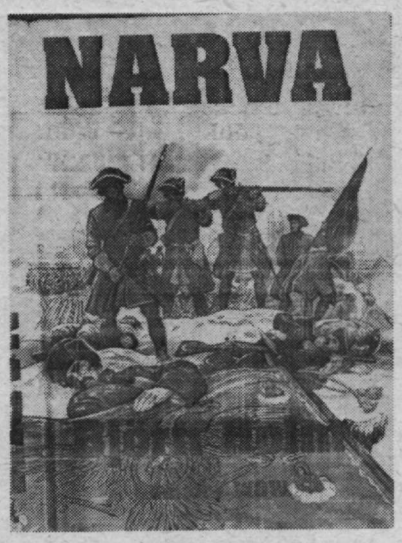
Toimetus, mis koosneb üksnes ajakirjanikest, peab asjaajamiseks võtma ajalehekirjutamise aja. Seepärast täname eriti tänase numbri autoreid, kes kohe olid nõus kirjutama ja õigel ajal oma lood ka valmis tegid.

Aasta, ka meie eelarveaasta lõpu eel tänab toimetus kõiki sponsorettevõtteid, kes tänavu on oma osa ajalehe ülalpidamiskuludest õigel ajal ära maksnud. Seetõttu pole tänavu ükski palgapäev hilinenud ega ole olnud ka erilisi raskusi arvete maksmisel. Ühtlasi on sponsorettevõtted pidanud üsna loomulikuks jätkata ajalehe toetamist tulevalgi aastal. Tänavu võime vana-aastaõhtul esmakordselt seljataha jätta kuigi töörohke, siiski eelnevatega võrreldes muretuma aasta. Lugejateni on jõudnud üle 1000 masinakirjalehekülje loodetavasti huvitavaid tekste ja üle poole tuhande foto.

Soovime kõigile toimetuse sõpradele ja abilistele, sponsorettevõtteile ja samuti kõigile lugejaile rahulikku jõulupuhkust ja meeldivaid kohtumisi uuel aastal!

Toimetus

30. novembril endises merekoolihoones. Kaks viimast ronimisredelit on viimast korda kasutusel. Lehe trükkimise ajaks on Pärnu maantee poolsel fassaadil vahetatud kahe korruse aknad uute, aga endisenäoliste vastu, mis ilmselt paremini sooja hoiavad.



Narva

Suure tänuga Eesti Piirivalvele Narva–Jõesuus...

Rootsi kirjanik **Björn Holm** on kirjutanud romaani ajast, mil meile meenutamist andnud "hea rootsi aeg" hakkas lõplikult läbi saama. **"Narva"** on põnevat lugemist pakkuv lugu ajast, mis järgnes raamatu proloogis toodud sündmustele:

"Aastal 1699 sõlmisid Taani kuningas Fredrik IV ja Saksi–Poola valitseja August II salajase kokkuleppe kallaletungiks Rootsile. Mõlema valitseja eesmärgiks oli Rootsi suurvõimu mõju vähendamine Läänemere piirkonnas. Nagu paljudes teisteski konfliktides, mis maailmaajaloos ette on tulnud, oli küsimus selles, kelle käes peaks olema võim kaubanduse, turgude ja ümbruskonna nõrgemate maade üle.

See oli Karl XI ootamatu surm 1697. a., noore ja kogenematu järglase, Karl XII troonileasumine koos teadetega raskest lkaldusest Rootsis, mis pani Frederiki ja Augusti uskuma, et Rootsit on kerge võita.

Samal ajal olid Rootsi diplomaadid ametis sellega, et sõlmida sõpruslepingud nii Taani kui ka Venemaaga. Kuid 1699. a. ühines ka Venemaa salaja Rootsi–vastase lepinguga.

Aastal 1700 leidis Rootsi end sõdimas kahel rindel. Taanlased ründasid Schleswig–Holsteini, mille sõltumatust Rootsi oli garanteerinud, ja saksi armee piiras Liivimaal Riiat.

Sellega oli suur Põhjasõda alanud. See ei lõppenud sugugi Nystadi (Uusinkaupunki) rahuga 1721. aastal, vaid tõi veel palju muret ja kannatusi kaasa."

Nii juhatab Björn Holm sisse palju põnevust pakkuva loo sellest, kuidas Rootsi väed Eestimaale toodi, siit läbi Rakvere Narva alla jõudsid, sealse kuulsusrikka lahingu Vene tsaari Peetri vägedega maha pidasid, ja mis edasi sai.

Ajaloolises romaanis sekeldavad kõrvuti kunagi tõesti eksisteerinud isikud väljamõeldutega: nimed nagu Majdel, de la Gardie, Wrangel, Stenbock, Seremetjev, Golovin on üsna tuntud nii siin– kui sealpool Läänemerd, Erik Dahlberg ja Christian Pohlem rohkem Rootsi suurkujud (viimane neist on näiteks väga palju tehnilisi avastusi teinud). Sekka käib raamatust läbi hulgaliselt sõjameeste nimesid, neid on nii saksa–, soome–, rootsi kui ka venepäraseid, võõramaalaste tegemistes on osalemas ka mõni eestlane. Nii Narva all ja Narva linnas kui ka Kagu–Eestis on jälgitud üht kahtlasevõitu asjameest mitme erineva nime all sekeldamas küll rootslaste, küll venelaste leeris.

Omaette huvitav on see osa, kus räägitakse Rootsi sõjaväe talvekorteris olemisest Laiusel. Sellest ajast on senini vähem juttu olnud, kuid Karli leeri ja õukonna elu–olu selles küllaltki kõrvalises paigas on täis sündmusi ja traagikatki.

Seekordse raamatu tegevus lõpeb 1701. aasta kevadel. Arvestades seda, et Björn Holmi pea kõigis viimaste aastate raamatutes (kokku on temalt ilmunud 10 romaani) on vähemalt paar tegelast kas siitkandist pärit või vähemalt kuidagi Eestimaaga seotud, võib loota, et rootsikeelsele lugejale muu põneva kirjapandu hulgas aeg–ajalt Eestimaa kaugemat minevikku meelde tuletatakse.

Mis on sellel tegemist meie piirivalvega? Tänu Narva–Jõesuu meestele oli kirjanikul võimalus ajal, kui sealkandis üsna ärev oli, end kindlalt ja kaitstuna tunda.

Reet Naber

*Björn Holm pole unustanud raamatu tiitellehel tänada ka oma Eestimaa–teejuhti Reet Naberit. Toim.

BJÖRN HOLM

NARVA

Roman

Stora tack till Eesti Piirivalve, Narva-Joensuu, Estland, och överste Kessler, 3:e infanteriregementet (Royal Suédois) i Nimes, Frankrike. Och till Olek för att han finns.

Veel üks näitus meremuuseumis

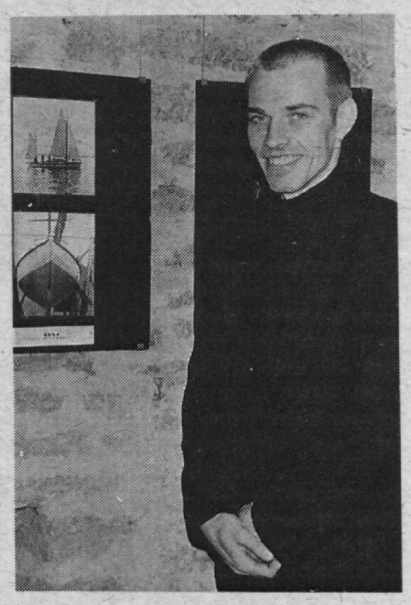
6. detsembril avati meremuuseumis näitus jahikonstruktorist ja –ehitajast, Eestimaa Merejahtklubi tegelasest ja meremootorite "maaletoojast" Otto Eggersist, kelle surmast möödus 29. novembril seitsekümmend aastat. Mehest ja tema tööst oli pikemalt lugeda meie lehe eelmises numbris.

Näituse koostaja **Tiit Einberg** arvab, et Eggersile on meil teenimatult vähe tähelepanu pööratud — me ei tea praeguseni ta sünniaastatki —, ning on paaril viimasel aastal ta tegevust uurinud. Tiit Einberg peab Eggersit siinmail esimeseks oma ala profiks ja vähem ärimeheks kui ta hilisemad kolleegid. Ehkki Eggersite siinne suguvõsa tegeles just nimelt äriga. Niisiis oli Otto omaste seas pigem erand, kes nende kõrvale tolleaegsesse biograafilisse leksikoni ei mahtunud. Muuseas, Saksamaal olevat praegugi üks Eggersite ettevõte — villivat rummi ja džinni...

Soliidses must–valge–kollases kujunduses näitus koosneb projektijooniste, purjekate ja nende ehitamise piltide ning praeguse Statoili bensiinijaama kohal olnud Eggersi paaditehase reklaamide fotokoopiaist. See on lihtsalt valik suhteliselt vähesest olemasolevast materjalist Otto Eggersi elutöö kohta.

Näituse vaiksele avamisele oli kogunenud oma töötajaid, üksikuid meremuuseumi sõpru ja akadeemilise veerandi järel ka juhtkonna esindaja. Teadusdirektor Jaak Sammet ütles, et see on viies näitus sel aastal; mõned on olnud ka välisnäitused. Oma tööl on aga ikka hea kodune maik.

Mari Vamba



Näitust esitles Tiit Einberg.

Ametiühingukohtumine

4. detsembril korraldasid Soome Meremeeste Uniooni ja Rootsi Meremeeste Ametiühingu juhid Tallinnas kohtumise Eesti meremeeste ametiühingute juhtidega.

Soome–Rootsi üksmeel (vasakult): Risto Holappa, Seppo Mäkinen, Pirjo Svensson ja Terttu Karila.

Külalisdelegatsiooni kuulusid ka ametiühinguesindajad suurtest laevafirmadest: **Terttu Karila** ("Silja Line", Soome), **Pirjo Svensson** (Soome Meremeeste Unioon, "Silja Line", Rootsi), **Risto Holappa** ("Silja Line", Stockholm) ja **Seppo Mäkinen** (Soome Meremeeste uniooni peausaldusisik "Viking Line'is"). Muuhulgas ilmnes, et ametiühingud tunnevad huvi ka omamaise laevanduskapitali liikumise vastu.

Kohtumisel räägiti olulisematki, mis "Meremehe" lugejaid huvitada võiks; sellest lähemalt uue aasta lehes. Ent kui kaks Eesti ametiühingujuhti Klaipeda ametiühingukohtumisel Eesti Merelaevanduselt saadud kinke jagasid, siis polnudki imelik, et seekordselt kohtumiselt lahkusid osalejad sinivalgete "Silja Line'i" vihmavarjudega vehkides.

Madli Vitismann

"Purjetaja"

Tänavune 6. number algab pildiülevaatega "Kalevi" Jahtklubi purjetamishooaja pidulikult lõpetamiselt. Seal valiti Aasta Kapteniks "Edda" kapten Roland Engman, Aasta Naiseks aga Juta Tarvis.

Toimetusel on külas käinud praegune Soome Purjetamisliidu peatreener Märt Loog, kes räägb nii enda kui Soome purjetajate tegevusest, samuti Savannah' purjetamistingimustest.

Veel meenutatakse lehes 100 aastat tagasi sündinud kuulsat baltisaksa päritolu kaptenit Georg Andreas Faehlmanni. Rubriigis "Seda on kasulik teada" kõneldakse Soome AS WB–Sailsi müügijuhti Mika von Svetlickiga purjeärist ja sellest, kuidas hoolsad kaptenid saavad purjede iga tunduvalt pikendada. Loo juurde on lisatud Eesti purjemeistrite telefoni– ja faksinumbreid.

Pea ühe külje neljast võtab enda alla traditsiooniline "Pilk protokollidele", lisaks mõned edetabelid ja kroonikat.

Mari Vamba

Meresõiduohutuse talitus 1995. aastal

(Algus 2. lk.)

registrisse kuuluvat ja 31 välismaa laeva. Lisaks sellele on kontrollitud veel 153 klassifitseerimata laeva. Seoses ulatusliku ammooniumnitraadi veo suurenemisega läbi Eesti sadamate on kontrollitud kõiki sellist lasti vedavaid laevu enne ohtliku kauba pealelaadimist koos vastava akti ja tunnistuse vormistamisega. Jaanuarist alates on teenistus järjekindlalt juurutanud rahvusvahelistest nõudmistest tulenevaid ja teenistuse enda väljatöötatud juhendeid, eeskirju, määrusi ja nõudeid. Laevakontrolliteenistus on välja töötanud ja juurutanud järgmised dokumendid:

- Merepukseerimise tehnilised nõuded (EVA käskkiri nr. 40–OP 13. veebruar 95)
- Diplomi vahelehe ajutise äravõtmise eeskiri (EVA käskkiri nr. 166–OP 25. august 1995)

Aasta jooksul on selle eeskirja alusel ajutiselt ära võetud 6 diplomi vahelehte ja 2 diplomi vahelehe äravõtmine on vormistamisel.

- Läänemere piir Skagerraki väinas.

Ringkiri, mis määrab Läänemeres kehtivate laevadokumentide läänepoolseima piiri.

- Sadamate töö korraldamine (EVA käskkiri nr. 105–OP 8. mai 1995)
- Laevasõidureeglid Eesti Vabariigi sisevetel (8. mai 1995)
- Kalalaevade kasutamine transpordilaevadena (ringkiri)
- Teede– ja sideministri määrus nr. 17 (31. juuli 1995).ISM koodeksi rakendamine
- Täiendavad nõuded dünaamilise tõstejõuga laevade ohutuse tagamiseks (EVA käskkiri nr. 184–OP 29. september 1995)
- Liikluskorraldus Suur–Belti väinas (Taani Meraadministratsiooni ringkirja tõlge)
- Laevaseltside auditeerimise juhend
- Laeva erakorraliste abinõude plaan naftareostuse korral

Valminud on ja kinnitamist ootavad järgmised dokumendid:

- Ohutusmeetmed *(MSC Circ.* tõlge EVA käskkirjana)
- Lõbusõidulaevade kasutamine (seisab teede– ja sideministeeriumis kalevi all)
- Laeva juhtkonna diplomeerimise ja atesteerimise juhend sisevetel
- Eesti jõelaevanduse põhikiri
- Vabaparda määramise tingimused *(Record of conditions assignments of LL)*

Laevakontrolliteenistus on kaasa aidanud "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" redigeerimisel. Osaliselt on alustatud või tuleks välja anda järgmised dokumendid:

- Sadamate seadus
- Meremeeste seadus
- Mereohutuse seadus
- Laevaregistri seadus
- Sadamate registri seadus
- Lootside seadus
- Siseveetranspordi seadus
- Püstivusnõuded

1995. aastal toimus Eesti laevadega 12 avariid, kusjuures 9 avariijuhtumi uurimine on lõpetatud ja 3 on lõpetamisel. 9 uuritud juhtumist olid 4 tõsised avariid, mis lõppesid kas aluse huku või madalikulesõiduga. Pool avariide arvust olid toimunud pukseritega, sellest tulenevalt võttis laevakontrolliteenistus need oma erilise kontrolli alla.

Tehniline osakond tegi tänavu 153 klassifitseerimata laeva tehnilise ülevaatuse koos vastavate dokumentide vormistamisega. On tehtud 5 laeva püstivuse katsetust koos vastava dokumentatsiooni ja püstivuse informatsiooni väljastamisega. Osakond on välja töötanud järgmised dokumendid:

- Reisilaeva ohutuse tunnistus
- Klassifitseerimata laevade püstivuse ja vabaparda normid
- EVA laevade tehnilised passid koos andmepanga pidamisega
- Sadama passi tüüpvorm
- Sadamate passistamine
- Ohtlike ainete omadusi ja käsitsemist puudutavate küsimuste teatmik
- Laeva ülevaatuse akt ohtlike ainete veoks
- Laeva luba ohtlike ainete veoks
- Kaubalaeva raadioohutuse tunnistus
- Raadioohutuse tunnistuse lisa (vorm R)

Sageli on tulnud konsulteerida laevaomanikke, laevaremonditehaseid ja sadamaid laevade projekteerimise, ehituse ja laevaremondi küsimustes, samuti ohtlike ainete hoidmisel ning veo organiseerimisel. On defekteeritud sadamaid ja nõustatud passistamisel. Pidevalt on viidud läbi kursuseid ja õppusi laevakontrolliinspektoritele ja sadamajärelevalve kapteneile nii kodu– kui ka välismaal. Suurt tööd nõudvaks ülesandeks on audiitorite ettevalmistamine laevaseltside ja reisilaevade audiitorkontrollimiseks 1996. aasta juuliks. Selleks otstarbeks õpetatakse välja 3 audiitorit, kes lõpetasid inglise *"Excel Inc."* kursused. Nõuetekohase auditeerimise läbiviimiseks oleks vajalik nende edasine õpetamine ja praktiseerimine vastavate spetsialistide juures.

Laevakontrolliteenistuse juhataja
Aarne Valgma

Hüvasti, kollane buss!

Alates Stockholmi–laevaliini avamisest ülepäeviti reisijaid sadamasse sõidutanud kollane buss kirjaga "Estline" lahkub liinilt.

Viis aastat Tallinna täpseimal bussiliinil sõitnud Tallinna Autobussikoondise kauaaegne bussijuht **Guido Tammel** jätkab kollase bussiga ühel äärelinna liinil. Ta pole kogu selle aja jooksul Rootsis käinud — buss pidi aasta ringi üle päeva kellapealt liinil olema.

Sadama tänavale jääb sõitma MRP–Liinide turuekspress, mis on jäänud püsima konkurentsis bussikoondise 65. liiniga ning sama erafirma eelmiste liinidega Sadama t.—bussijaam—lennujaam ja Sadama t.—kesklinn.

Madli Vitismann

Talvekroonikat

MERLE

Eesti Entsüklopeediakirjastus on lubanud "Mereleksikoni" *uudsuse võlu* **1992.** aastaks, **1993.** aastaks, enne **1994.** aasta lõppu ja kindlasti **1995.** aastal. Nüüd võime täie kindlusega nentida, et MerLe tänavu **ei ilmu.** Kas tuleval aastal ilmub, on vara ennustada.

Ametist lahkunud

"Sakala" õnnistamise päeval oli viimast päeva tööl Teede– ja Sideministeeriumi merenduspoliitika osakonna juhataja Rein Merisalu. Kas järgnevad muutused riigi merenduspoliitikas, on vara ennustada.

"Meremees"

«Meremehe» toimetus tänab kõiki autoreid, lugejaid ja sponsorettevõtteid.

Soovime kõigile rahulikke jõulupühi ja meeldivaid kohtumisi uuel aastal!

«Meremehe» tellimine

Kodumaale

Neile, kes pole jõudnud eelolevaks aastaks "Meremeest" tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. Tellimishind koos postikuluga on 150 krooni, mis tuleb saata aadressil:

EE0001 Tallinn, Pikk 70
Eesti Meremeeste Liit
"Meremehe" tellimus

Välismaale

Neile, kes soovivad "Meremeest" tellida oma välismaal elavatele sõpradele, on aastatellimuse hind Põhjamaadesse 300 krooni, mujale 350 krooni.

Kes meil käivad

RE Tallinna Sadam sadamates seisid 18. detsembril:

Kesklinna sadamas

"Rodlo" (Poola) — laadib väetist
"Kompozitor Kara–Karajev" (Aserbaidžaan) — laadib autosid
"Suurlaid" (Eesti) — laadib konteinereid

Muuga sadamas

Tanker "Gamar One" (Malta) — laadib naftatooteid
"Volgo–Balt 194" (Vene) — lossib nisu
"Volgo–Balt 215" (Vene) — lossib nisu
"Ivan Tevosjan" (Vene) — lossib nisu
"Marian Bucker" (Poola) — laadib paberit
"Norilsk" (Küpros) — laadib paberit
"Sibirski 2133" (Vene) — laadib väetist
"Donata" (Eesti) — laadib autosid

Kopli sadamas

"Kapitan Lev Solovjov" (Ukraina) —laadib puitu
"Ranafjord" (Malta) —laadib puitu

Paldiski sadamas

"Mildžis" (Läti) — laadib puitu
"Sovetski Sever" (Vene) — laadib metalli

Esman
TALLINK
EstLine
W E
ScanTrans
AS ESAGENA Ltd
MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY
TALLINNA SADAM
NT BUNKERING LTD.
N-TERMINAAL
Inreko
ESCO
ESTMA
OOKEAN

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 18. detsembril:

Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" — teel New Orleansist Port Saidi
"ALEKSANDER ABERG" — teel Kotkast Hiinasse
"PAUL KERES" — teel New Orleansist Anconasse
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Newcastle'ist Binqasimi
"GUSTAV SULE" — teel Port Elizabethist Porsqrunni
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Lissabonist Tilburysse
"HAAPSALU" — teel Kaliningradist Baltimore'i
"VILJANDI" — Peterburis
"RAKVERE" — teel Københavnist Helsinkisse
"NARVA" — teel Port au Prince'ist Miamisse
"VALGA" — Houstonis
"SAKALA" — teel Kotkast Jeddah'sse
"SOMPA" — teel Nouakchottist Cotonousse
"KEHRA" — Casablancas
"AEGVIIDU" — teel Madrasest Pasajesi
"KUIVASTU" — teel Constantzast Vitoriasse
"KUUSALU" — teel Hamburgist Roueni
"PARILA" — teel San Pedrost Villagarciasse
"RAKKE" — teel Casablancast Abidjani
"VALKLA" — teel Vitoriast Ushuaiasse
"PIHTLA" — Rouenis
"NAISSAAR" — teel Kalundborgist Tripolisse
"VAINDLO" — Tripolis
"FRISOHAVEN" — Amsterdamis
"MUHU" — Antwerpenis
"ABRUKA" — St. Malos
"VILSANDI" — teel Diliskelesist Salonicasse
"MUUGA" — teel Antwerpenist Helsinkisse
"KAPTEN KONGA" — teel Felixstowe'st Stockholmi
"KAPTEN VOOLENS" — teel Rotterdamist Drammenisse
"MEHAANIK KRULL" — teel Helsinkist Antwerpenisse
"KESSULAID" — teel Vanasadamast Rotterdami
"VIIRELAID" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"MANILAID" — remondis Loksal
"SUURLAID" — Vanasadamas
"HEINLAID" — teel Helsinkist København
"PAKRI" — Szczecinis
"ANGYALFJÖLD" — Koldingis
"AEGNA" — teel Boulogne'ist Oxelösundi
"KABALA" — teel Gdanskist Bollstasse
"MOHNI" — teel Holmsundist Cagliarisse
"RAPLA" — Grangemouthis
"SOODLA" — Soussakis
"KLOOGA" — teel Tallinnast Helsingborgi
"TRANSESTONIA" — Århusis
"DONATA" — Muuga sadamas

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub detsembris

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

«Printall»
Tellimuse nr. 5545.

Toimetaja
MADLI VITISMANN