



Ilmub alates  
1989. aastast  
VIII aastakäik

# MERELAEVANDUS

Nr. 10-11 (163-164)

Kolmapäev, 28. mai 1997

Hind 5 krooni

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Ruth Martini intervjuu II lk. 2
- ☛ Naissaare kohanimedest lk. 3
- ☛ Ametiühingust II lk. 4
- ☛ Kalamudeleist lk. 5
- ☛ "Regulast" lk. 6
- ☛ Kirjandusarvustus II lk. 7
- ☛ Viisatagatist hankimas lk. 8
- ☛ Pagulasviikingeist lk. 9
- ☛ Eestlased-aadlikud II lk. 10
- ☛ Suvejutt XI lk. 11



## Viies ja viimane

20. mail saabus kodusadamasse AS-i Eesti Merelaevandus esimese uute laevade seeria viimane laev. See on peamiselt konteinerite veoks mõeldud "Kurkse".

21. mail toimus laeva pidulik nimepanek ja õnnistamine, millest oli osa võtma kogunenud, nagu ikka, arvukalt merendus- ja muid tegelasi.

Vastavalt 29. novembril 1993 "Eesti Merelaevanduse" ja Hollandi laevachitustehase "Bijholt" vahel sõlmitud lepingule sai "Eesti Merelaevandus" viis uut laeva. Tegelikult enneolematu saavutus Eesti Vabariigis kogu tema eksisteerimise vältel. (Arvesse ei saa päriselt võtta vahepealset aega, kui laevanduse arendamine käis Moskva kaudu ja Moskva rahaga.)

Uute laevade ehitamise on finantseerinud praktiliselt ettevõtte ise. Nagu teatab päevakohane pressiteade, moodustasid viiendiku "Eesti Merelaevanduse" omavahendid, viiendiku laen, mille tagatiseks olid "Eesti Merelaevanduse" teised olemasolevad laevad ja 60% laen, mille tagatiseks on ehitatavad laevad ise.

Nüüdseks on siis ka viimane, "Kurkse", vastu võetud ja saab

hakata tööga oma laenu tagasi teenima.

Nagu sõsarlaevadki hakkab ta tööle Euroopa liinidel. Esimene töö on juba tehtud, kodus reisid ajaks laaditi Antwerpenist konteinerid ja veidi muud kaupa ehk mõned autod. Nimepaneku ajal oodati just kaikhoha vabakssaamist ("Kapten Voolens" laadis parasjagu 1. kai ääres) ning siis hakati ise uut lasti peale võtma. "Kurkse" liiniks saab esialgu Tallinn-Stockholm-Antwerpen-Rotterdam-Tallinn, kus töötatakse paaris sõsarlaevaga "Dirhami". "Kurkse" võib korraga vedada 266 20-jalast konteinerit, millest 20-le on spetsiaalsed külmutussüsteemi ühendused.

"Kurkse" kapten on Madis Käbin ja vanemmehaanik Boris Tähhe, keda võib nüüd ka teatud määral "endisteks" tituleerida: nemad olid "Eesti Merelaevanduse" esindajateks laevachitustehases, kaitses seal laevaomaniku huve. Kerge see Hollandi-elu ja töö neil polnud, kuid nüüd võisid nad vähemasti rahulolevalt öelda, et laev "sai ikka päris hea".

"Kurkse" ristiema on peakapteni osakonna esindaja Ivi Oskar, laeva õnnistas Eesti Meremisjoni vaimulik Jaan Jaani.

"Kurksest" veel niipalju, et samanimeline sadam on Paldiski lähedal, kus keeb üsna vilgas elu. Soovime ka laevale ja meeskonnale seda, et neil ikka tööd jätkuks ja Eesti lipu all seilav laevastik maailma merenduskonkurentsis vastu peaks. Tõsine samm selle poole on tehtud, uued laevad ja oodatavad ro-ro-tüüpi alused on just praegusesse konjunkturi sobivad.

Reet Naber



"Eesti Merelaevanduse" juhatuse esimees Toivo Ninnas kinkis laeva pildi.

### M/1 "Kurkse"

Pikkus	91 m
laius	15,8 m
süvis	4,63 m
kandevõime	3200 t
lastiruumide maht	3990 m <sup>3</sup>
peamasina võimsus	3280 kW
kiirus	14,8 sõlme
jääklass	1A
meeskonnas	10 (8) meest
mahutab	266 20' konteinerit



Roolikambris on Toivo Ninnas, Madis Käbin, Ivi Oskar ja Jaan Jaani.

Marko Mummi fotod

# Rääkigem rahast, proua Martin

(Algus eelmises "Meremehes")

Teede- ja sideministeeriumi kantsler RUTH MARTIN, me-

Tallinnas ja missuguse rahast see peaks sündima? Mil- leks on meil "Tarmo", "Lonna" ja "Koru" ning kas nad

on meil olnud päris palju valit- susi. Aga ükski valitsus ei taha eriti oma algusajal teha midagi, mis kellegi käest rohkem raha

enne, kui oleme omavahel ära vaieldud. Praegu on see tekst ülesehituselt natuke rahakesk- ne, mitte niivõrd arengustrateegiline. Aga loomulikult on need kaks asja omavahel seotud. Raha on ees justkui hoiatuseks, seejärel tuleb konstateering. Aga ikkagi on see väga hea asi, ja esimest korda olemas. Teistel aladel on varem arenguplaane ja -kavu tehtud.

## USA oma merendus- poliitika. Suurriiklik?

1995. aastal arutati USA kongressis mitmeid laevanduse arengut puudutavaid küsimusi, näiteks:

# Naissaare kohanimedest

15. aprilli "Meremehes" torakas silma kommentaar Tarmo Otsa raamatule "Eesti lootsiraamat. Tallinna ja Muuga laht", milles seisab, et lk. 29 leiduv *Järvisaare ots* on arvatavasti trükiviga – arvatakse, et peaks olema *Järvsääre ots*. Kui tege mist on Naissaare kõige lääne poolsema neemega, siis on tegelikult õige ikkagi Järvisaare ots. Küll aga asus Naissaare põhjatipus *Pikksäär* ja *Pikasäär* ots.

Muret tekitab tendents muuta Naissaare endisi kohanimedid ajakohaseks. Sel juhul võiks koguni küsida, miks leppida pooliku muudatusega: veelgi õigem oleks ju öelda Järvesääre?

Naissaare toponüümikas leidub Järvisaare otsast veidi lõuna pool ala, mida nii rootsi kui eesti keeles tunti *Treski* nime all. See nimi viitab arvatavasti väikesele veekogule või järvele, mis Naissaare viimase metsniku Paul Kūtsi ütluse alusel asus Järvisaare otsast umbes saja meetri kaugusel metsas ja kus olevat olnud võimalik isegi parte lasta. *Träsk* tähendab rootsi keeles sood või raba ning isegi suuremat veekogu nagu näiteks Põhja-Rootsis asuv *Torne träsk*. Juhul, kui selles Naissaare järvekeses või rabas asus väike saar, on nii *Järvisaare* kui rootsikeelne *Träsk/Träski* loogilised kohanimed.

Teise näite leiame Naissaare kagutipust, mille õige nimi on *Hülkari ots*, mis nüüd on muundunud *Hülgekariks*. Siin väärrib tähelepanu asjaolu, et selle ko-

hanime rootsikeelne variant ei viita mingilgi moel hüljestele. Selle asemel võib oletada, et nimi pärineb eestikeelsest sõnast *hulkuma*, millest on arenenud võrdse tähendusega laensõna *hülk, hülkar* (siin kirjutatud eesti ü-ga). See tähistab kohta, mil on midagi ühist hulkumise või hulkuri(te)ga.

Veel põhjalikuma muudatuse leiame, kui *Suure kivi* asemel on kirjas *Naissaare hüdrahn*. Naissaarlaste igapäevane väljendusviis nii eesti kui rootsi keeles oli niivõrd sõnadevaene ja piiratud, et *hüid* ja *rahn* olid saarel

kui mitte tundmatud, siis vähemalt kasutusel.

Kasutusel olnud sõnade vähesuse asjus osutub just *Suur kivi* sobivaks näiteks. Nimelt tunti seda ka *Titekivina*. Et Naissaarele ei toonud mitte kured tittesid, kuna kured vist saarest mööda lendasid, siis mõnes peres seletati lastele, et tited leitakse Titekivi juurest. Olgu rootsikeelne nimi *Titta stein* siin näiteks nimetatud sõnadevaesusest – kui kohalikud rootsi murdes puudus imikut tähistav sõna, siis kasutati lihtsalt eestikeelset sõna *titt*.



Kuni võimalik, tuleb kuulata neid, kes iga neemenuka nime mäletavad. Madli Vitismanni foto

## Mitu päeva on aastast?

Tänavu seisab "Tarmo" Hundi- ja merepoolse kai ääres juba neljandat suve. Soomes olla laevapere iga-aastane rutiin pärast talvist jäämurdmist olnud, et kevadel laev korda, suvel saamata puhkepäevad ja puhkus ning sügisel, enne hooaja algust streik, et palka juurde saada.

Sedasama skeemi võiks sel laeval veelgi proovida, aga seda on raske korraldada, kui ei saa õieti nõudmisigi esitada – igaüks saaks neist erinevalt aru. Näiteks loetakse Eesti Vee teede Ameti ja Eesti Meremeeste Ametiühingu vahel sõlmitud kollektiivlepingust: "Tööandja tagab Meremeeste tasuta toitlustamise summast 40 krooni laevapere liikme kohta päevas." Ilmneb aga, et *päevi* võib olla kolmesuguseid: tööpäev, ööpäev ja kalendripäev. Nii loebki tööandja tööpäevi kella kaheksast viieni, töövõtja aga öö- ja kalendripäevi. Ega tea kapteni, kuidas toitlustada meest, kes on õhtust hommikuni vahis ja tuleb õhtul jälle vahti, elab laevas, aga kodu on näiteks Kohtla-Järvel.

Iva paistab kõrvaltvaatajale selles, et seni otse riigiametile kuulunud "Tarmo" eraldati nüüd koos lootside ja lootsikaatritega kui teenuse osutajad Laevaliikluse Juhtimiskeskuse alluvusse. See käik on loonud teede- ja sideministeriumi haldusalas veel ühe riigilaevastiku omaette kaldateenistusega. Ja oma ülemustega, kes küll lähemal, kuid seepärast veel mitte mõistvamad. Lootside suurt sümpaatiat jäämurdja vastu olekski patt oodata, sest jäämurdja tegevusajal lootsidel tööd ei ole. Lisaks on kõige suurema riigilaeva mured mitu suurusjärku suuremad, st. kallimad.

Laevapere läks uude asutusse üle koos senise kollektiivlepinguga, aga nüüd on raskusi isegi selle mittemidagiütleva lepingu

täitmisega. Peamine aga, kuigi senised töötajad saavad senise palga, on pea kõik, kes uue asutuse ajal tulnud, pidanud leppima väiksema palgaga. Ent kaadrivoolavus on niigi hirmuäratavalt suur: algusest peale on ametis vaid 13 inimest, ülejäänud 27 ametikohal on kolme aasta jooksul töötanud 109(!) inimest. 10 inimest on töölt lahkunud tänavu.

Kapten **Mart Suls** ja ametiühingu usaldusisiku, radiojaama ülema **Valdur Toodoga** kollektiivlepingu punkte üle lugedes võis leida üht-teist peale söögiraha veelgi, mille üle laevaperel nuriseda on. Ent rohkem paistab tegu olevat sellega, et jääta talv laseb unustada, milleks meil jäämurdja üldse on.

Vastu suve jäised probleemid vaevalt kedagi huvitavad, ent Mart Suls sõnul on möödunud neljast talvest kahel läbi jää veetud 400 laeva, jäämurdja olemasolu on üldse võimaldanud laevadelt jäämurdetasu võtta ja kui see on korralikult välja arvestatud, peaks sellest ka "Tarmo" ülalpidamiseks piisama. Liisinguks kulub 13 miljonit krooni aastast ja kütusekulu tuleb plaanida kolmeks kuuks.

Kuigi laev on vana, on see kapteni hinnangul normaalses või isegi heas seisukorras, aga selle säilitamiseks tuleb pidevalt tööd teha. Vaja on kere pu-

hastada ja värvida, tankid puhastada, elektri kaablid vahetada ja ka torustik vajaks väljavahetamist. Aga kui kuu või kaks midagi ei tehtaks, ei saaks sinna enam kutsuda näiteks Türgi laevastiku ülemjuhatajat, kellega mereadministraatsioon "Meremehe" külaskäigu päeval "Tarmo" pardal merenduslepet arutas.

Kuigi meremeestel oli tööandjale pretensioone alates kaldatelefonist, mille kaabli paigaldamiseks kuluks üksnes mobiiltelefononi kahe kuu raha, on nad hämmastunud soovitusel saata tüürimehed talvel puhkusele – niisugust mittemõistmist merendusasutustel ei oodata. Seepärast vastatigi tavapärasele küsimusele, millal "Tarmo" laevapere Eestis streikima hakkab, et seekord veebruaris.

Muide, mitte üksnes sõna päev pole mitmetähenduslik. Mitmesuguseid tulemusi võib saada ka päeva toiduraha arvutades. Kui aastast kulutatud rahasumma jagada laevapere liikmete arvuga ja seeläbi tööpäevade või kalendripäevade arvuga, saadakse esimesel juhul pea kaks korda suurem toiduraha kui teisel. Kasutada võib mõlemat, oleneb, kellele ja mida teostada tahetakse.

Madli Vitismann



Laev nõuab hoold aasta ringi iga päev.

Loodan, et toodud näited aitavad vältida Naissaare kohanimede muutmist, mis võivad tuleneda rootsi ja eriti Naissaare rootsi keele murde mittetundmisest.

Naissaare kohanimed tekitavad tihti sellepärast peavalu, et neid oli nii eesti- kui rootsikeelseid, sest saare põliselanikud olid kakskeelsed. Mõnes perekonnas oli koduseks keeleks rootsi keel; teistes, eriti neis, kes pärast esimest ilmasõda Viimsist, Pranglilt või mujalt saarele elama asusid, jäi valitsema eesti keel. Huvitav on sealjuures asjaolu, et sisserändajate ja põliste naissaarlaste segaabiludes sündinud lapsed valdasid enamjaolt mõlemaid keeli.

Peamiseks segaduse põhjuseks on see, et naissaare-rootsi keelsed kohanimed esinesid eranditult vaid kohalikus murdes, mida praegu valdab vaid käputäis kõrges eas endisi naissaarlaste. Rootsi kirjakeelseid ehk nn. riigirootsi keelseid nimesid tuli ette ainult siis, kui keegi, näiteks riigirootslaste juuresolekul, püüdis peenutseada. Selle tulemuseks oli tavaliselt piinlik kompromiss, kus esimene osa nimest oli murdes, aga lõpp kirjakeeles, või vastupidi.

Kui mõnel nimel puudus eesti- või rootsikeelne vaste, nagu näiteks *Mustametsa* või *Bletkärr*

ri (tüma soo), kasutati rootsikeelse jutu sees lihtsalt eestikeelset nime või vastupidi. Nii nagu Titekivist sai *Tittastein*, ilma et keegi seda pahaks oleks pannud.

Naissaare kohanimedid on väga põhjalikult uurinud prof. Per Vieselgren oma töös "Ortnamn och bebyggelse i estlands forna och hittillsvarande svenskbygder – Ostharrien och Nargö", mis ilmus 1951. aastal. Selle raamatu ja ka vanade kaartide kasutamisel on aga vajalik nii rootsi keele kui ka Naissaare rootsi keele murraku tundmine. Viimasel ajal on ilmenud hulk ebaõigeid või ajast ja arust kohanimedid, sest ka Vieselgri raamatus tuleb ette vigu, sest ta pole ise kunagi Naissaarel käinud. Seoses Naissaare looduspargi loomisega on päevakorraks kerkinud uute kaartide ja tarvitusele võetavate kohanimede küsimus. Viimased tuleks kasutusele võtta sel kujul, nagu need esinesid igapäevases kõnekeeles enne 1940. aastat. Mis rootsikeelsestesse tekstidesse puutub, siis oleks soovitatav ja eetilisele õige ka seal kohanimed säilitada Naissaare rootsi murdes, ilma neid tänapäeva riigirootsi kirjakeelega vastavusse viimata. Seejuures tuleks hääldamisel loobuda rootsi keelele omasest ühe ja sama tähe erinevast hääldusest, mis teatavasti oleb tähe asendist sõnas.

Erik Schmidt

## Paralleelregister Soomes

Soome merendusnõukogu on juba mõnd aega teinud tööd selleks, et riigis muudetakse paralleelregistriseadust (*kaksoisrekisteri*). 1995. aastal esitas transpordiministerium vastava seaduseelnõu, mis aga ei ole parlamendis vastu võetud. Menetluse vastu on olnud Soome rahandusministerium, kes on väljendanud kartust, et paralleelregistri sisseviimisega luuakse võimalused laevaomanikke riigi poolt toetada.

Soomlased käsitlevad paralleelregistrina juhtu, kui välisriigi lipu all seilav alus prahitakse laevapere (*bare boat charter*). Rahandusministerium on seal sellisele võimalusele kindlalt vastu. Merendusnõukogu on aga välja arvtanud, et paralleelregistri kasutamine võimaldaks riigil vahendeid säästa. Riigilt toetust saav alus on sellisel juhul võimeline töötama nii, et tegelikult toodab tagasi selle summa, mis toetuseks määratakse, ning enamgi veel.

Oluline on ka see, et välismaalt Soome lipu alla toodud alusel saavad tööd soome meremehed ning see kergendab olukorda tööjõuturul. Neile meremeestele ei pea vähemasti enam töötubiraha maksma. Oma palgaks saadud raha läheb kõiku enamasti kodumaal kauba ostmiseks.

Soomlased on välja arvestanud, et kui nende laevas saab keskmiselt tööd 32 inimest, siis, kui ühele sellisele laevaperele peaks töötubiraha maksma, teeks see aastast 1,4 miljonit Soome marka.

Soomlased arvestasid, et kui 1995. aastal oleks suudetud paralleelregister käivitada, oleks sellesse esimesel aastal kantud vähemalt viis laeva ja riik oleks suutnud kokku hoida 7 miljonit marka aastast.

Soomlased on püüdnud oma maal selgeks teha, et sellised paralleelregistrid on edukalt mitmete maade merenduse arenemisele ja meremeeste tööhõive parandamisele kaasa aidanud ja seepärast toetavad nad seda.

Lisaks võib veel ainult seda meelde tuletada, et kui ametiühingud on omade eest eestlaste vastu võitlemas, on just see meil kasutatav laevapere prahituse praktika üks neist põhjargumentidest, millega püütakse meid mugavuslipu-riikide hulka suruda.

Soome materjalide põhjal  
Reet Naber

## Raketilaev Raumast

Soome merevägi uuendab oma laevastikku. Rauma Finnyardsi laevatehas ehitab uue põlvkonna laeva (*ohjusvene*) "Proto 2000". Hanke maksumuseks arvestatakse 100 miljonit marka. Raketilaeva tellimine on samal ajal üks osa Soome valitsuse kodumaiste laevatehaste tööhõive parandamise poliitikast. (Selleks eraldati 245 miljonit marka lisaeelarvest!). Laeva ehitamiseks arvestatakse vaja minevat 200 inimeetööaastat ja aluse kodumaisus on 80%. Nüüd arvestatakse, et sügisel võib sunnitud puhkuselt tagasi kutsuda osa Rauma tehase 500 töölisest.

Alus ehitatakse peamiselt alumiiniumist, sest see kindlustab Rauma tehase traditsioonilise alumiiniumitööstuse edasikestmise. On ju Rauma "Finnyardsis" tehtud viimase aja kolm suuremat alumiiniumilust ning seetõttu on olemas hästikoolitatud alumiiniumitöötlemisele spetsialiseerunud töötajaskond ning vastav sisseseade.

1990-1992 sai Soome sõjalaevastik Rauma "Finnyardsilt" neli raketilaeva: Rauma-klassi "Rauma", "Raahe", "Porvoo" ja "Naantali". Uus laev on 50 meetri pikkune, laius 8 ja süvis 2 meetrit. Veeväljasurve 200 tonni. Põtkureid asendavad vesireaktiivseadmed ja kiiruseks loodetakse saada 30 sõlme. Tekiehitused tehakse komposiitühendustena, mis peaks laeva kaalu vähendama.

Laev on mõeldud Soome laevastiku mõlema peamise relvaliigi, minide ja raketide, kasutamiseks.

Soome merejõududel on plaanis ka väiksema, 100-tonnise laeva ehitamine.

Reet Naber

# Tulevikus on ametiühing rikas organisatsioon

(Algus eelmises "Meremees")

"Eesti Merelaevanduse" ujuvkoosseisu ametiühingu esimees NIKOLAI ŠTŠEKOTIN, olevat olnud juhuseid, kui meremeeste palk pole õigeaegselt nende arvele jõudnud. Ettenähtud viivistest nad ei räägigi, aga ütlevad, et eelistaksid siis juba sularahas maksmist. Niisuguse mõtte tekkimine veel tänapäeval näitab, et midagi on tõesti korrast ära.

Niisugust asja pole ametiühingule keegi teatanud. Kui oleks, pärinuksime kindlasti aru. Enamik saab oma palga üldse muidugi välissadamais, eelistatakse vist Saksa marku.

Meremeestel pole selgust, mille eest kuipalju raha saab: põhipalgale peaks lisanduma tasu ületunnitöö, kohakaasluse, erakorralise töö ja riigipühade eest. Kui küsima lähivad, kõlavat klassikaks saanud tüüpvastus: *vsjo utšteno v zarplate*. Seepeale hakkavad tagurpidi arvutama: lahutavad kõik ülejäänud, ja saavad põhipalga numbriks 1500-2000 krooni. On teada laeva-gruppidele vastavad summad, aga missugune on näiteks 2. tüürimehe põhipalk ühes konkreetsetes grupis, sellele ei saadavat jälle.

Tööandja käitub siin mõnevõrra ebaseaduslikult, ja ametiühing soostus lõpuks niisuguse sobinguga, sest vastasel korral poleks me üldse kollektiivlepingut saanud. Praegu eraldatakse igale laevale mingi konkreetne summa ületunnitöö tasustamise tarvis - justkui laeval töötavate inimeste arvu aluseks võttes. Meie meelest pole see õige, mida olleme ka kogu aeg rääkinud. Kaldal võib nii teha, merel mitte.

Palgatabelis arvestatakse kõik ette välja: baaspalgale peab kuus lisanduma 100 ületunni tasu. Laevaomanik peab need 100 ületundi tööd garanteerima. Kui ka ei töötata, tuleb nende tundide eest ikkagi maksta.

Kapten ja vanemmehaanik jaotavad niisilts seda kindlat summat nende vahel, kes ületunde teevad. Ületunnitöö graafik peab olema koostatud ja allkirjastatud iga kahe nädala järel. Eesti Vabariigi vastav seadus ütleb, et kogu töö, mida tehakse üle tavalise tööaegade tunde arvu, makstakse välja

vastavalt töölepingus fikseeritud tariifidele - öösel, pühade ajal või muudel eritingimustel töötamine võib tähendada mitmesuguseid erinevaid tariife. Meie aga ei saanud kahjuks oma tööandjaga niisugusele kokkuleppele. Ja laevanduse juristid ei saanud meid ka kahjuks aidata. Endal meil juristi ei ole, aga tulevikus kahtlemata saame.

Kaldaametnik nõudis, et laeval pandaks üles ka nn. magamisgraafik, millest aga ju niikuinii kinni ei peeta ega saagi pidada.

Enne peab suutma palka tösta, siis alles kõik need erinevad ületunnitariifid paika panema. Palgasummat töötundidega jagades saab täpse tunnitasu määrata.

Meremehed räägivad, et vähendatud koosseisude korral ei maksta puuduva töötaja eest töötamisel mitte tolle ametikoha täit palka. Kas selle kohta on kaebusi?

Ei ole kuulda olnud. Kui keegi teeb teise töökoha tööd, tuleb selle eest muidugi vastavalt maksta. Võib-olla on konkreetset juhul tegemist olnud laeva grupikuuluvusega - grupepe on kolm.

Pereliikmed saavad meremehega kaasa sõita poole hinnast. Arvatakse, et see sõit võiks olla tasuta.

Siis tuleks jälle graafikuid tegema hakata, et kelle pereliige millal sõidab. Nende nõukogudeaegsete kommete juurde naasta oleks mu meelest väärt. Kui saaksime meremeestele normaalse palga välja kaubelda, oleks õige loobuda sellest 50%-lisestki soodustusest pereliikmele. Meremees on kohustatud hästi tööd tegema ja tööandja talle vastavalt tasuma. Ta peaks piisavalt teenima, et näiteks Austraaliasse jõudes saaks ta lasta perel sinna teatud ajaks järele lennata.

Kuidas on meremeeste ravi eest tasumisega?

Tundub, et kui meremees praegu laeval trauma saab, ei tehta selle kohta mingeid akte, ehkki seadus seda nõuab. On olnud juhtumeid, kui mees tuleb laevast traumaga ravile ja jääb invaliidiks, aga õnnetuse kohta pole mingeid pabereid. Kes peab maksma?

Kõike on algul paberil peal muidugi keeruline ette näha. Konkreetsete faktide põhjal

saab aga iga lepingupunkti seaduste piires vastavalt täiendada. Kusjuures reegel on see, et kõike võib muuta töövõtja suhtes vaid paremaks, mitte mingil juhul halvemaks. Niisugune on kogu maailma praktika.

Meremehe surma korral makstakse perele välja teatud summa. Aga arvestatakse vaid kolme, mitte enama lapse olemasoluga!

Seegi on pärit maailmapraktikast. Kusjuures mujal on laste vanusepiiriks 21 aastat, meil



Nikolai Štšekotin

vaid 18. Enne "Estonia" hukku oli summa 15 000 USD, pärast nõudsimet 40 000. Lõpuks jäi vist 25 000. Aga neid summasid pole ju üldse vaja maksta, kui omanik loob nii head tingimused, et õnnetust ei juhtu.

Olemas on ka punkt, et meremehe loomuliku surma korral laevas saab pere 30% suuremat toetust.

Eestlased küsivad, miks venelastest meremeestele makstakse 800 krooni eesti keele õppimise eest, aga eestlastele inglise keele õppimise eest ei maksta.

Selle küsimusega olleme kokku puutunud. Riigis on olemas keeleseadus. Rahvusvahelised organisatsioonid on andnud raha eesti keele õpetamiseks. Kas tööandja saab väljamakstava raha nendest summadest või maksab ise, on tema asi. Aga meremehele makstakse see raha välja siis, kui on vastava kategooria keeleeksami ära teinud, mitte lihtsalt õppimise eest.

nud, mitte lihtsalt õppimise eest.

Tööandja annab teie ametiühingule ruumid ja sisustuse, maksab side eest jne. Kuidas see mõjub ametiühingu sõltumatuse peale?

See on muidugi keeruline probleem. Usaldusisikule töötajate loomise ja mõnel juhul, olenevalt liikmete arvust, ka tema palga peab tööandja lausa seaduslikus korras tagama.

Tahaksime, et meie maja (ex "Inflot" Tuukri tänavas) müüda ametiühingule, ja siis saaksime sellega ise hakkama. Tulevikus on ametiühing kahtlemata rikas organisatsioon, mis väärilt kaitseb meremeeste huve. Aga me pole ju ka veel 70 aastat iseseisvad olnud, nagu me naabrite ametiühingud...

Side eest maksame küll ise. Kuid praegu ei suuda me kahjuks 1% liikmemaksuks makstava meremeeste palgaosa eest maja üleval pidada. Rootsi meremehed maksavad ametiühingumaksu vist 2,5% palgast. Ja palk on 10 000-15 000 Rootsi krooni...

Muide, igasuguste vaalestimõistmiste ärahoidmiseks olgu öeldud, et palk maksavad meie ametiühingutöötajatele küll meremehed ise. Ja kollektiivlepingut ei saanud me toona pikka aega sõlmitud sugugi mitte selle pärast, nagu oleksime oma kontorile palju raha nõudnud - mõned meremehed kippusid vist nii arvama. Ei ela me tööandjaga sugugi nii väga kaalaku.

Meremeeste vaba aja sisustamise kohta on kollektiivlepingus öeldud, et tööandja ostab olmetehnikat, ka raadioid, videomakke, televiisoreid. Aga mõnel pool on ikka videoparatuur meeste endi rahaga ostetud ja aparatuur rikkiminek korral ole kas ilma või korja jälle igatüht raha. Videokassette tuakse samuti ise kaasa.

Tean, et paarilt-kolmelt laevalt on tulnud rikkiläänud televiisorite kohta laevandusse raadiogramme. Nende jaoks on vastavad summad eraldatud. Kassettidega on raskem. Kui tütarettevõtte "Tormilind" müüdi, sai helistuudote ettevõtteks, ja nüüd peab laevandus nendega lepingu sõlmima, et laevu kassetidega varustataks.

Näiteks Soomes tehakse kõike seda riigi kulul.

On olemas konventsioon meremeeste puhkamise kohta laevas ja sadamas. Ei teagi, kas Eesti riik selle on ratifitseerinud. Konventsiooni täitmine käib nii, et riik kas teeb selle ülesandeks laevaomanikule või

kannab laevaomanik vastavad summad riigile üle. N. Liidu ajal peeti interkubi tonnažmaksust üleval.

Raamatukogu kuulub ametiühingule, ent meil pole sellega tegelemiseks töötajat. Olleme jaganud raamatuid merekoolile ja muidu koolidele. Saksa sõbrad palusid ka neile saata: sadamais käib palju vene meremehi, jooivad teised viina - loeksid parem raamatuid.

Veel üks meremeeste probleem näib olevat vaimse, psüühilise komfordi puudumine. Istub näiteks personaaliosakonnas keegi, kes pikki aastaid ka juba kaadrites töötas, ja iga küsimuse või ka lihtsalt heatahtliku ettepaneku peale teatab: *kui ei taha meil töötada, leiame teise*. See tekitab ju olukorra, et mitte ainult peamajas, vaid ka ametiühingus ei julge meremehed midagi rääkida ega küsida. St., et kardetakse rääkida neile ja nõuda neilt, kellest tegelikult sõltub probleemide lahendamine.

Meie püüame oma liikmele selgitada, et ametiühingus võivad nad kõigest vabalt rääkida, siit ei lähe isikunimed välja. Vanade bürokraatide mõtlemist muuta pole meie võimuses. Kahjuks on palju töötuid meremehi, ja omanikud kasutavad selle ära.

Meremehed on reeglina väga professionaalsed ja kohusetundlikud töötajad. Eesti omad eriti - tean, kuidas neid võrdluses mujalt endisest N. Liidust pärit meestega välislaevades kiidetakse.

Teie ametiühing on meie merenduses kõige vanem. Kuidas uute ühingute seltskonnas läheb?

Normaalselt. Meremehe asi on valida, missugusesse neist kuuluda. Ega me ei konkureeri omavahel - ajame ju kõik ühist asja.

Missugune on seos teie ametiühingu ja Eesti Meremeeste Ametiühingu vahel?

Meie olleme osa V. Kivistiku juhitud Eesti Meremeeste Ametiühingust. Meie ametiühingusse kuuluvad "Eesti Merelaevanduse" meremehed. EMAÜ-s on peale meie veel inimesi teistestki laevafirmadest. Oluline on, et kõigil laevafirmadel oleksid ametiühinguga kollektiivlepingud. Ja olulisem veel, et EMAÜ-l oleks kollektiivleping Eesti Laevaomanike Liiduga. Niisugune skeem töötab kogu maailmas. Selles fikseeritud minimaalpalgast ei saaks vähem maksta ükski Eesti laevafirma.

Mari Vamba  
Madli Vitismann

## ITF-i aktsiooni alguses boikoteeritakse laevu

Norras ja Saksamaal boikoteerisid dokkerid teadaolevalt vähemalt kaht laeva Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni ITF mugavuslippude vastu kavandatud aktsiooninäädala alguses puhul.

Siiski vaidlustas Rahvusvahelise Laevandusföderatsiooni ISF sekretariaat kui tööandjate esindaja mõned ametiühingu grupeeringu etteheited. Vahepeal oli kolmas laev ITF-i korraldusel arestitud Inglismaal.

ITF-i teatel peatasid Norra stiividoriid Porsgrunni sadamas töö "Blue L-11", 42 566 dwt Kreeka omanike Kuproze lipu all sõitval Ukraina meeskonnaga puistlastilaeval, mis laadis Hiina jaoks vilja.

Sama laev oli samas sadamas kinni peetud möödunud aasta sel aktsiooninäädalal ja ITF heidab neile ette, et tollal anti luba-

dus alla kirjutada sinise kaardi lepingule. (Nn. sinise kaardi - blue certificat - olemasolu laeval näitab, et kollektiivleping on kooskõlastatud ITF-iga. Laevu, millel on sinine kaart, ITF ei kontrolli, kui ei ole kaebusi. - Toim.) Kohalikule ITF-i inspektorile Niils Pedersenile keelati ligipääs, et kontrollida, kas see oli juhtum, mis vallandas protesti.

Vasturääkivad on teated selle kohta, mis juhtus Hamburgis "Horncloudiga", 10 633 dwt külmutuslaevaga Sri Lanka lipu all, millel on Šveitsi omanikud ja mida teenindab Lõuna-Aafrika "Safmarine". ITF-i nõudel seda boikoteeriti. ISF teatel nõuti, et pardale lastaks 25-liikmeline Saksa meremeeste ametiühingu delegatsioon. Siiski ei soovitud laevapere ega sadamatöölised osaleda üheski aktsioonis ja aktivistid läksid maale tagasi, teatas ISF.

"Pacific Koru", 10 792 dwt külmutuslaev. Kuproze lipu all, mida opereeritakse Londonist, arestiti Sheernessis ITF-i kihutuse. Nõuti 25-liikmelise Poola laevaperele veebruarist saadik saamata palka ja palgavõlgnevad 80 000 \$ tagantjärele. Sadam kinnitas aresti.

Lisaks teatas ISF, et on kuulnud kahest boikotist Soomes, kuigi ITF-il ei olnud nende kohta üksikasju. ITF on teatanud, et on saanud laevaomanikelt 118 järelepärimist ettepanekuga liitumiseks sinise kaardi lepinguga, sealhulgas on tähelepanuväärne hulk Saksamaa teisest registrist.

Oli ka kinnitamata teade 6 817 dwt Kuproze lipuga külmutuslaeva "Cape Vincente" boikoti kohta Rotterdamis.

"Lloyd's List", 13. mai

## Väikesadamate infopäev

20. mail korraldas Mereturismi Assotsiatsioon infopäeva sadamate probleemide lahkamiseks. Tegevdirektor Helle Hallika sõnul olid kutsutud väikesadamate esindajad valdadedst ja maakondadedst, kuid huvilised olid enamasti need, kes ennagi oma sadama asju energilisemalt edasi tõugata püüdnud. Kindlasti oleks algajamatel ja vähemkogenumail hädavajalik olnud oma teadmistepagasit täiendada.

Teemad, millest räägiti, olid

\* sadamaseaduse eelnõu, millest andis põhjaliku ülevaate teede- ja sideministeeriumi asekanstler Viktor Palmest;

\* kindlustusküsimused, mis puudutavad väikelaevu ja jahte. Eelkõige tsiviilvastutuskindlustust tutvustas ASA Kindlustuse peaspetsialist Tiit Jürgens.

\* piirikontrollist rääkis Jüri Peit piirivalveameti piiriosakonnast. 1.-20. maini oli Pirta sadamas sisse- ja väljasõidu vormistanud kokku 105 huvialust. Kõik Soomest.

Reet Naber

Maikuu kui looduskaitsekuu alguses tehti Tallinna vanalinnas uksed lahti kahel loodusnäitusel.

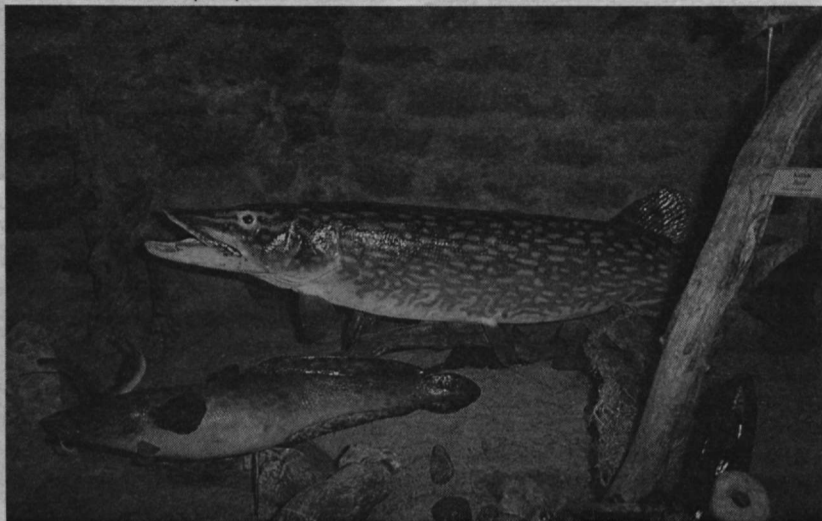
Mere- ja Loodusmuuseumi koostöös 8. mail avatud näitusel näidatakse kalamulaaze, mille on valmistanud "Studio Viridis" meistrid, sekka ka kalafotosid, mille autoriks **Tiit Hunt**.

Näidatavad kalamudelid on esmapilgul harjumatu värvi-küllased, sest seni on muuseumides-näitustel näha olnud kalatopised nagu suitsuahjust läbi käinud. "Studio Viridis" ja Loodusmuuseumi koostööprojekti käima lükatud uuelaadse "mudelitehitusega" on eesmärgiks seadud vaatajatele tutvustada võimalikult looduslähedast värvigammat, mida vee all kaladel ja muul vee-elustikul näha võib. Tänu sellise loominguviisi lähenemisele on näituste Meremuuseumi-poolne osa üllatavalt meeleolukas. Samal ajal aga Loodusmuuseumis välja pandud atlandi tuura (kõigile tuntud kui "Maria") mudel on jälle väga hall. See aga oleval jällegi selle harulduse loomulik väljanägemine; värvimuutused tulevad tal alles pärast veest väljatõmbamist.

## Kala kanalist

Studio auto reklaamkiri "Kunst loodushariduse teenistuses" on täiesti tõsiseltvõetav loosung, sellest andis tunnistust ka kaksiknäituse avamise läbimõeldud ja humoorikas protseduur. Pika-Laiä tänava vahel kalanduspropagandat tei-

nud, "kala kanalist" püüdnud ja kalasabamaalingu valmis saanud ning improviseeritud oksjonil ka maha müünud korraldajaskond mõttekerksusest ja käteosavusest ilmselt puudust ei tunne.



Kalad nagu päris!



Tuura sabas on organisatoorid: Val Rajasaar ("Studio Viridis"), Peeter Ernits (loodusmuuseum), Ants Pärna (Meremuuseum).

### Vereta jahi kokkuvõtteid Loodusmuuseumis

Väikese üllatusena selgus, et Loodusmuuseumi direktori **Peeter Ernitsa** kokkukutsutud "Vereta jaht" ei olnudki ainult poliitikute metsameelitamiseks, vaid eesmärgiks oli hoopis loodusfotograafidele koostööprojekti võimaluse väljapakumine. 14. mail oli Loodusmuuseumis "saagi" kokkuarvamine. Pildid vaadati üle, tegijad said

kiidetud ja kingitatud, välja kuulutati ka "Eesti vereta jahi meister", kelleks seekord sai **Ants Ader**. Ka poliitikute olid päris vahvad fotod tehtud. Keskkonnaminister **Villu Reiljan** igal juhul kinnitas, et temal pole metsamineku vastu edaspidigi mingit vastumeelsust. Samas kuulutati välja noorte loodusfotode võistlus.

Reet Naber

## Uitmõtteid teemal: "Studio Viridis" — kunst ja loodusharidus

Kui loodus ja kunst pakuvad võrdselt huvi, siis valdkond, kus need kaks kõige tähtsimalt kokku saavad, on taksidermiakunst. See huvi viis mind tööle Loodusmuuseumi ja tõi sinna ametit õppima nii mõnegi mehe, kel sama kihk. Nii juhtuski, et kuna Loodusmuuseumi toonased võimalused ei jõudnud järele just siis taksidermia alal toimuvale tohutult kiirele arengule Eestis (toimus läbimurre igamehe suhetes välismaaga ja oli võimalik võtta ühendust kolleegidega väljaspool Eestit), otsustasime üritada eraviisiliselt topisetegevise kunsti arendamiseks soodsaid võimalusi luua.

Asutasime väikefirma, hiljem ka mittetulundusühingu, ja esialgu tegime tööd peamiselt jahimeestele ja muidu asjahuvilistele. Edaspidi lisandus klientidena juba ka muuseumi ja piisatasa tekkis jõudu kallimaid materjale osta ja isegi tööriistu soetada. Ja kui oligi raske, siis ideede genereerimiseks ei olnud vaja suuri kulutusi teha, ning lõpuks võttis ilmet esimene suurprojekt "Loodusteaduslike Näituste Keskuse" nime all.

Projekt sai toetuse Avatud Eesti Fondilt, hiljem Eesti Meremuuseumi hariduskeskusele õppevahendite valmistamiseks ka Eesti Kalakapitalilt. Nüüdseks on topistele lisandunud mulaažid — need on mudelid, koopiad ehk reproduktioonid —, igasugune butafooria, dekoratsioonid, õppevahendid, muuseumiekspositsioonid jne. Kuid kõike seda kannab üks põhiidee — ühendada loodusteadmised ja kunstioskused loodushariduse edendamiseks. Võimalusi on palju, jõuaks ainult teostada.

Täna oskame valmistada kõigivõimalike looduslike objektide — kividest kasvõi dinosauruseni — teaduslikult täpseid ja pisidetailideni filigraanseid koopiaid alates topistest kuni klaasplastreproduktioonideni. Tööde temaatika hõlmab lisaks topistele, mudelitele ja näitustele veel toiduainete reklaambutafooria, restorani- ja vaateaknade dekoratsioone, dekoratiivskulptuure, aerograafimaale, teatrite ja filmistuudiotekvisiite, luksusingitusi, jahi- ja kalastustrofeesid, interjööri- ja näitusedekoratsioone jms.

See kommertslikumat laadi tegevusvaldkond peabki katma kahjumi, mis tekib Eesti haridusametitele ja muuseumidele omahinnaga pakutavate teenuste tõttu. Samas toimib kogu see tulutoov toodang loodushoiu propageeriva meediana nagu õppevahendid ja näitusedki. Suurim seni tehtud dekoratsioon asub Tallinna Loomaia papagoimajas, kus koostöös loomaia haljastajatega ehitati me kompositsiooni kunstkaljude, voolava vee ja elusate taimedega. Selliseid dekoratsioone on välismaal kasutatud suurte kaubamajade, pankade, lennujaamade, sadamate jms. interjöörikujuanduses.

Tavapärane kodumaine käsitlus ei tunnista seda tarbe- ja sisustuskunsti valdkonda küll veel päris kunstina. Mujal maailmas kasutusel olev termin "wildlife arts" (looduskunst) väljendab küll sõnaselgelt asja sisu, kuid on Eestis siiski veel võõras — puudub maakeelne vastegi. Slaidimaal ja fotograafia on küll kunst mis kunst, kuigi kasutatakse suisa tehnilisi kopeerimisabinõusid. Enamik meie mudeleist val-

mib originaalilt võetud vormi järgi. Materjalidest on kasutusel pabermass, klaasplast, silikoon, vahtpolüuretaan jt. sobilikud ained. Mudelid värvitakse üle aerograafi abil, mis lubab saavutada maksimaalselt detailset sarnasust originaaliga. Kunsti on siin niipalju, et vorm võetakse surnud originaalilt, mudel peab aga olema "nagu elus". See ei sõltu enam tehnoloogiast, vaid inimesest. Topiste valmistamise nüüdisaegsed meetodid ei erine palju skulptuuri valmistamisest — savimudel, kipsvorm, uretaanist skulptuur. Tõsi küll, mudeli voolimiseks peab skulptor olema veel ka anatoom ja hea loomade tundja. Nõnda valminud mannekeen kaetakse vastavalt töödeldud loomanahaga või tänapäeval juba ka kunstkarunahaga. Seega kasutusel olev sõna "topis" ei õigusta end enam. Kunst või kopeerimine, topis või ülirealistlik skulptuur? Siin on kriitikele kõneainet.

Kõik see on aeganõudev käsitöö, mis tagab ka piisava kvaliteedi. Iga tellimus on ainukordne ja vajab enamasti individuaalset lahendust, kuigi teatud objektide kordamine on täiesti mõeldav. Materjalide ja meetodite valik on väga suur ning tehnoloogiaid kohandatakse

se vastavalt vajadusele. Kasutusel on võrdselt nii Ameerika, Saksa, Soome kui ka kodumaise päritoluga tehnoloogiad, kuid peaaegu alati tuleb ühe töö piires erinevaid meetodeid kombineerida, et tulemus oleks parim. Nii võibki rääkida ainulaadsest meetodikast, milles on ühendatud paljude erinevate koolkondade kogemused.

Tuntumatest materjalidest on kasutusel klaasplastid, vahtpolüuretaanid ja silikoonid, aga ka suur valik spetsiaalseid segusid ja aineid, mis on just selleks otstarbeks töö käigus leiutatud. Lisaks materjalidele läheb vaja ka mitmesuguseid eriotstarbelisi tööriistu ja lisandeid, mida hangitakse enamasti Ameerikast, Saksamaalt ja Jaapanist.

Inimesed, kes sellisel alal töötavad, peavad paratamatult olema fanaatikud. Suurtes kogustes kannatlikkust ja jonnit ei tee samuti paha. Parim "elamise ja liikumise viis" pidada olema selline töö, mis langeb kokku hobiga. Olgugi, et sellega keegi rikkaks ei saa, pakub selline töö siiski niivõrd palju elamusi ja rahuldust, et kaalub üles kõik ajutised tagasilöögid, mida elus ikka ette tuleb.

Val Rajasaar



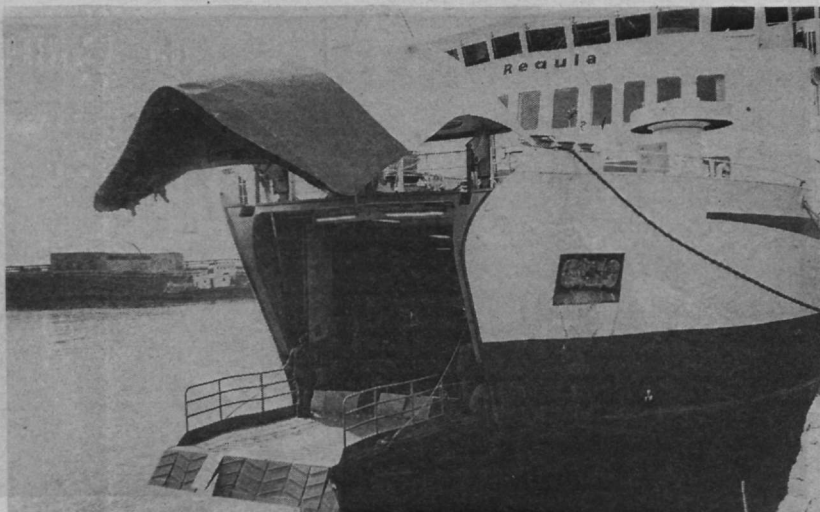
Tolli ja Pika tänava nurgal oli üks kalahuvi-line.



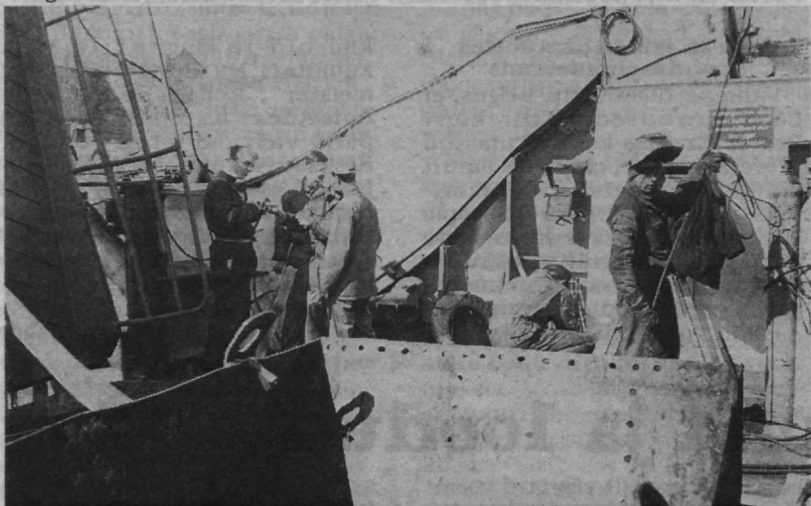
"Kes ütles, et linnas kala pole?" küsib Loodusmuuseumi direktor Peeter Ernits.



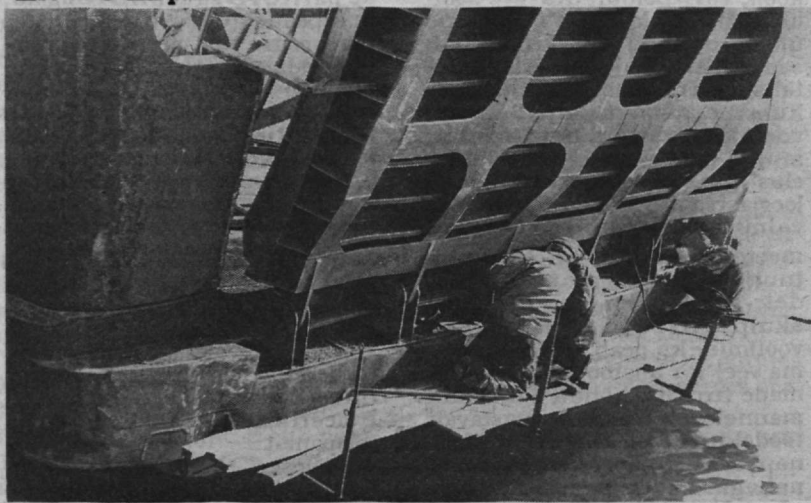
Val Rajasaar.



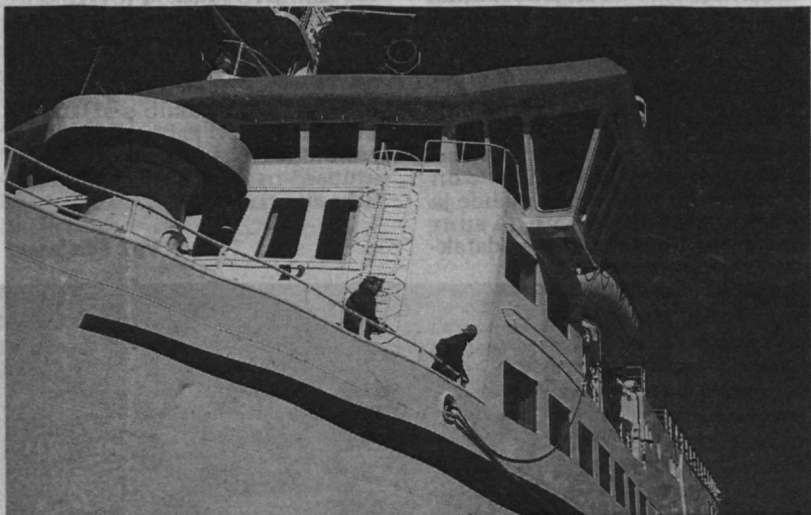
"Regulale" chitati juurde mahasõiduteed.



Kaks päeva enne Balti Laevaremonditehasest väljasõitu käis kibe töö nii pardal...



...kui parda taga.



Laevajuhtide töötingimused on "Regulal" palju soojemad.



Proovisildumisel Virtsus. Vanemtüürimees Sergei Smoljakov jagab, näpp püsti, juhtnööre.

## Reisilaev läks liinile

Laev tassib sõiduteed

Nädal, mil "Regula" pidi liinile minema, oli Vene-Balti sadamas ärev. Veel paar päeva varem võis üksnes autotekil kokku lugeda pea kolmkümmend töölisi. Samal ajal tassis AS Goldberg laeva oma varustust. Peamiselt hakkasid silma kirjutite siltidega pudelikastid, mis pani muretsema, et viimati kogu äri väljakallamisega piirdubki. Laevas viimistleti kaju- teid.

Koplist väljasõit siiski ei hiline- nud, nii et 17. mail, liiniletu- lekuks lubatud ajal oli "Regula" valmis. Jõudis Virtsus enne proovisildumiselgi käia. Seal ilmnes ka sealtkandi peaprobleem: sadam ei sobi hästi laeva- ga, mille autotekk on teiste omast meetrijagu madalamal. Nullseisus veetase ja viimseni allalastud kairamp autodelt erili- si hüppeid ei nõua, ent kui su- vel on veetase tunduvalt alla nullseisu, võib sellest tüli tõus- ta küll. Kuigi selleks, et sada- mas suuri ümberehitusi vaja poleks, tehti laevale võõri- ja ahtriramp.

Nii veabki "Regula" oma uusi rampe kaasas – kui laev kuulub ühele ja sadamad teisele pere- mehele, siis peab laevafirma end sadama järgi sobitama. Ol- nuks mõlemal üks peremees, võinuks loota, et ta teeb seda, mis otstarbekam. Ent tundubki ebaloogiline, et RAS Saarte Li- nid peaks teise firma pärast (peaegu konkurent, sest teised laevad kuuluvad "Saarte Liini- dele") sadamat ümber seadista- ma.

Muhu sussid asfaldil

"Regulale" avasõiduks kutsu- tud külalised sõitsid Kuivastus- se "Tehumardiga" – nii oli kont- rast uue laevaga tuntav. Saare- maa Laevakompanii ost pälvis eriti kõrgetasemelise vastuvõtu: kohal olid peaminister, rahan- dusminister, teede- ja sidemi- nister, teede- ja sideministe- riumi kantsler ja asekan- tler, merendustegelasi, peahoiupan- kur, saarte liinilaevade kapte- neid jpt.

Kuivastus raporteeris "Regu- la" kapten **Otto Ojamaa** pärale- jõudmisest peaministrile, seejä- rel algas Saaremaa Merekul- tuuri Seltsi esimehe **Bruno Pao** kavandatud tseremoonia, mil- les osalesid Muhu rahvatantsi- jad, piirivalveameti orkester ja Saaremaa Ühiskõnnuasiumi võimlejad.

Saare maavanem **Jüri Saar** rõhutas, kui tähtis on saarlas- tele üle Suure väina saamine. Tema sõnul läks asi paremaks RAS-i Saarte Liinid loomisega ja veel paremaks Saaremaa Laev- kompanii käe all. Nüüd on laev- kompanii ostanud päris laeva, mida enam praamiks nimetada ei saa.

Peaminister **Mart Siimann** meenutas oma sõitu Saaremaa- le umbes kuus aastat tagasi. Tol ajal tekkisid probleemid tagasi- teel kaasaostetud Saaremaa lei- va pärast. Sestpeale on Mart Si- imannil kahtlus, kas mandri- rahvast Saaremaale eriti ooda- (Jürg lk. 7)

## Kaptenikommentaar

Kas oleme teel päästejaama- de juurde tagasi. "Hilumaa" kapten **OLEG MAHHOV?**

Arusaam ohutusest on Läänes meie omast mõnevõrra erinev. Kui vesi laeva satub, on ro- rotüüpi laevadel läbiva autoteki tõttu püstivus väiksem kui teistel laevadel, ja seetõttu päästepar- ved vähem efektiivsed. Parved sobivad eeskätt selleks, et vette sattunud inimesed saaksid nend- e abil pääseda, kuid kreenis laevalt tormiredeleid mõõda parve ronima keegi küll ei hakka. Kui kaju kulub sadadel reisijatel aega ülatekile jõudmiseks?

Riigisestel liinidel ei peaks ohutust tagama ainult laeva abil, kuigi laevaperel peab ole- ma korralik päästeväljaõpe. Ilma kalda päästejaamadeta,



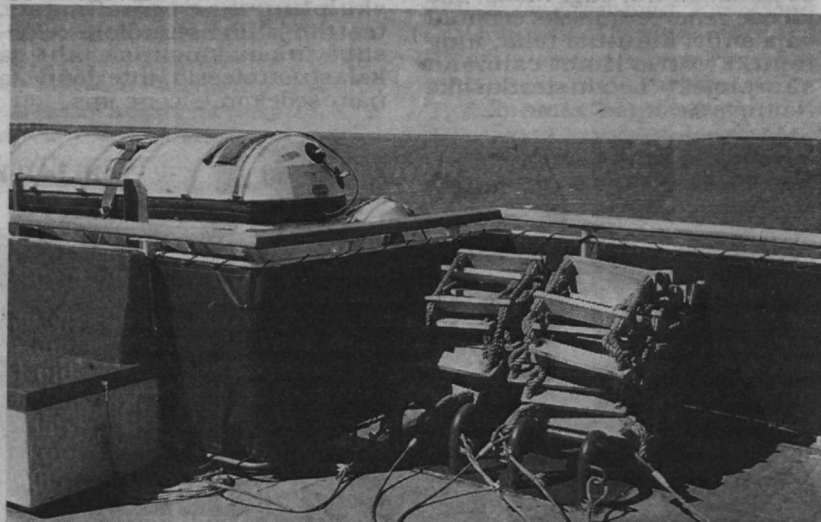
17. mail kell 12 Kuivastus. Linti löikavad laevakompanii ning valitsus ja maavalitsus üheskoos.



Lilled laevaperlele.



Pidu laeval.



sest palgad on väikesed. Oma- hind peaks jääma dotatsiooni ja piletihinna vahele, aga mees- konna palka miskipärast laeva kulude hulka ei arvata. Paraku pole ka algajal ja kogunud madrusel palgavahet, kuigi kog- enud mees õpetab algaja väi- ja ja teeb osa temagi tööd ära. Laevadelit kaob niiviisi mereme- hevaim – ei mäletagi, millal vii- mati kogunud pootsmanni nägin. Ometi oli omal ajal punufud matt iga meremehe uhkus. Nüüd aga ei osata enam ei ter- rasotsa pleissida ega pootsma- nnilme teha.

"Hilumaa" on "Regulast" ainult viis aastat vanem, aga nüüd kardame, et hakatakse vahet tegema: "Regula" on ainus parvlaev, teised jäävadki praamideks.

kust aidatakse reisijad evakueeri- da, mitte kuidagi ei saa. Suure väina liin on nii lühike, et pääste- jaamast võiks abi olla ka üksiku vette kukkunud reisija leidmisel. Näiteks meie ei või Rukkirahu ka- nallis laevaga "inimene parda taga" manöövrir ette võtta, val- vepaadi nõuet saarte laevadel aga pole.

Ka kaardrimure võib muutuda ohutusmureks. Tööohutuse tase langeb tasapisi, aga ohutuste- hnikat meenutatakse vaid siis, kui midagi juhtub. Laevastik noore- neb kiiremini, kui koguneb kogem- us. Ent rahvusvahelise taseme nõuded jätkaksid meil praamid seisma – vaja on nii suuri inves- teeringuid, et riigi abita toime ei tulduks.

Kaardriivoolavus on väga suur,

Madli Viitmann

## Reisilaev...

(Algus lk 6)

takse, kuigi leiba saadavad saarlased nüüd ise mandrid. Ent ta tänas Saaremaa Laevakompaniid julguse ja riski eest.

## Uns ferryde ohutusstandard

Laevale kutsutud külalisi teritas Saaremaa Laevakompanii nõukogu esimees Vjatšeslav Leedo ning teatas, et karta pole vaja – sellel liinil on keskmine sügavus igatahes väiksem kui "Regula" parda kõrgus. See tähelepanek põhjustas meremeeste seas nii hambateritamist kui ka tõsist arutelu.

"Regula" liugteed on sertifitseerimata, seda enam, et nii lühikesel, pealegi siselinnil, neid ei nõutagi. Parved on ülatekil ja nende kõrval paarikaupa rullis tormiredelid. Avareisilgi võis näha, missuguse järjekorra tekitab ülatekil üksteisele neist huvilistest, kes tahtsid lihtsalt laevaga tutvuda. Ent reisi ajel parvele pääsuks on kavandatud ka autotekk – "Regula" pole autod nii tihedalt kui teistel laevadel –, ja reisi ajel teki ukseid, mille külge saab samuti kinnitada tormirepid.

Parvede juures tekkis teinegi küsimus: kui laev võtab peale 600 reisiijat ja igasse parve mahub 42 inimest, siis vajatakse vähemalt 15 päästeparve juhti. Aga laevaperes on vaid 11 liiget, teised parvejuhi tunnistuse omanikud on teenindusperest, st. mitte laevafirmast. Kuid isegi siis, kui laev tõesti istuks otse põhja peal ja rahvas koguneks ülatekil, oleks hea, kui keegi inimesed sealt kaldale viiks – see tuleb meelde, et kunagi oli vähemalt Kuivastus päästejaam.

Kuigi näiteks Rohukülast Heltermaale sõiduks kulub sama palju aega kui kiir-laevaga Tallinnast Helsingisse, võib jääda mulje, et sise- ja välisreisiilid nel on inimelu hind pea sama erinev kui sõidutunni pileti hind.

## Vahuvainist varieteeni

Avareis oli pidulik, alates šampanjast ja suupistelaust kuni väikeste võimejate merelise etteasteni baari tantsupõrandal. Ka AS Goldberg, laeva teeninduspoole rentnik, sai tuleristsed suure reisi ajalga teenindamisel.

Muhu, Kömsi, Leksi, Mustjala, Kihelkonna, Orissaare, Kuresaare neid-normehed olid püüdnud, aga reisilaeval vajavat kiirust ja kogemust polnud. Kümme-konna bussitäre reisi ajaga nad vist esialgu toime ei tuleks, aga sõitjale on see, olgugi lühike sõit, just puhkepausiks sobiv osa tundi-depikusest teekonnast. Teenindusperet on plaanitud 12 inimest, tippaegadeks aga 15.

## Seoses läbirääkimiste perspektiividega ...

Avareisi sagin ulatus ka roolikambri: peaminister kaaskonnaga ja muudki huvilisi käis vaatamas, kuidas laeva juhitakse. Üks televisioon võttis teise järele järjekorda... "Lähed sa nendega või keerad rooli," jõudis vanemtüürimees Sergei Smoljakov ühe võttegrupi sabumisel kolleegile öelda. Kapten andis samal ajal teisele võttegrupile intervjuud. Virtsu jõudmisel ootas teine avareis Hanila valla rahvaga – egas ilmaasjata olnud Virtsu noorikud hommi-kuks peale rahvarõivats.

Ent karm argipäev sunnib meenutama, et palgaläbirääkimised on ummikuses jooksnud ja nüüd loodetakse sõltumatu meremeeste abile. Kui (madrase) palgakviitungile trükitakse 2500 krooni, millest kätte saab alla kahe tuhande, ajab laevakompanii perspektiivitat kaadripolitikat. Need, kes oma tööd hästi tunnevad, lahkuvad peatselt mujale ja saarte parvlaevadele tulevad tööle algajad või need, keda mujal ei vajata.

"Regulat" ootab tõine suvi, sest turistid, neid kõndivaid rahakotte, Saaremaa vajab. Samas aga hoolivad saarlased võib-olla rohkem kui mugavusest hoopis ülesõiduvõimaluse sagedusest. Kui "Regula" asendab kolme senist laeva, sõidab ta ka sedavõrd harvemini.

Madli Viitmann

## Järelevalvet teostatakse järelevaatuse ja kontrolliga

## Kirjandusarvustus

Pärast eelmise lehenumbri ilmutist selgus, et "Meresõiduohutuse seaduse" eelnõust on olemas uuem ja esmatutvusel ka parem versioon, mis peaks seadusena jõustuma 1. jaanuarist. Kahjuks pole seegi päris veatu, ent tublisti paremini on seletatud seaduses kasutatud mõisteid. Tuleb vaid märkida, et kitsas veesõiduk *süst* kuulub käänamisel *sepp-tüüpi*. Osatavas kääandes on niisiis õige *süsta* (III vältel nagu *seppa*), mitte *süstat*.

On muutunud selgemaks, kes annab laevale nõutavad tunnistused:

§ 5 (2) Klassifikatsioonühingu poolt välja antud tunnistused võetakse aluseks ja tunnustatakse Veeteede Ameti poolt merekõlblikkuse tunnistuse väljaandmisel juhul, kui Veeteede Ameti peadirektor on Vabariigi Valitsuse volituse sõlminud klassifikatsioonühinguga lepingu Eesti Vabariigi riigilippu kandvatele laevadele tunnistuste väljastamiseks.

(3) Tunnustatud ettevõtjad on muutunud Veeteede Ameti poolt tegevusloa omandanud ettevõtjaks. On küll selgem, mida on mõeldud, kuid ka siledamal moel kirjapanemiseks on raskusi olnud: kui *poolt*, mis paistab igaks otstarbeks sobivat, ära jätta, siis võib aru saada, et tegu on ettevõtjatega, kes on veeteede ametist tegevusloa saanud.

## II peatükk. Meresõiduohutuse riiklik järelevalve

Endiselt teostab veeteede amet laevade tehnilist järelevalvet. Ning pealkirjaks valitud lause kui eriti mõtetu on § 12 lg. 2 samal kujul alles:

Järelevalvet teostatakse järelevaatuse ja kontrolliga. Kui järelevaatused on ära liigitatud (*esmane, täis- jne.*), ning järelevalve eesmärgid ja subjektid loetletud, siis jääb selguseks, misasi on *kontroll* ja mispoolest see järelevalvest erineb. Siiski, sama paragrahvi lg. 9 püüab vahet teha:

Järelevaatuse vahelisel perioodil kontrollitakse riiklike järelevalveorganite poolt ... laeva tunnistuste kehtivust, nõue-

tekohast mehitatust jms., mis oli eespool kirjas riikliku järelevalve eesmärgidena. Eesti keeles on järelevalve ja kontroll samatähenduslikud ning püüda neid tähenduslikult eristada on normaalse keeletajuga inimestele vastuvõetamatu. Kuid see on teistegi erialakeelte häda, et siis, kui terminivajadus tekib, püütakse eri tähendused anda näiteks sõnadele *grupp* ja *rühm*. Või, nagu praegu rohkem moes, eristada *regiooni* ja *piirkonda*.

Praktikute kriitika on pälvitud laevade tehnilist järelevalvet hõlmav peatükk "Meresõiduohutuse riiklik järelevalve". Nad väidavad, et pole vaja vastu võtta seadusi, mida ei suudeta täita. Allpool põhjendab seaduseelnõu töörühma juht, miks peab riigi mereadministratsioon siiski tehnilist järelevalvet tegema. Kui aga selles vallas spetsialiste pole, tuginevad ametnikud paratamatult klassifikatsioonühingute välja antud tunnistustele. Mere poolt vaadates ei tundu see aga otstarbekas. Ning läheb maksma: veeteede amet võtab riigilõivu (§ 16), uues versioonis aga puudub säte, mis oli eelmises versioonis: riiklikku järelevalvet teostava ametiüksuse välismaale lähendamise kulud tasub laevaomanik.

Seaduseelnõu rakendusärriteis nähakse ette ka "Riigilõivu-seaduse" vastava punkti täiendamist:

Laevade tehnilise järelevaatuse ja laevaomaniku auditeerimise seotud toimingutelt:

1) laeva tehnilist järelevaatust tõendava tunnistuse väljaandmise eest;

2) reederile auditeerimise läbimise tunnistuse väljastamise eest.

Protesti põhjustanud § 17 laeva merekõlblikkuse kohta on jäänud samaks – liisamata on, et lastimis- ja mehitanisnõudeid arvestamata on tegu tehnilise merekõlblikkusega. Ent merekõlblikkuse tunnistus, mille annab veeteede amet ja millela laeva on keelatud kasutada, on ka praegu Eesti Vabariigi dokument, mis tugineb klassifikatsioonühingu dokumentidele, seega paber paberi olemasolu

kohta. Olla pärit N. Liidust, kus merekõlblikkuse tunnistus nähtas omal ajal seda, et kõik teised dokumendid on kehtivad. Olnudki selleks, et oleks seda laeval lihtsam vaadata. Ka nüüd üritatakse mõnel juhul meresõiduohutuse tegelikkust paberist müüri taha varjata – võimalik, et see on eurotendents.

## Kas parras on teoreetiline või tegelik?

Kuigi seaduseelnõu uue versioonis on vähem niihästi merenduse-, õigus- kui ka keelealaseid viidu, on neid siiski. Jääb kahetseda, et seadusloome eas on praegu meremeeste põlvkond, kes on väga ammu ja väga vähe õppinud eesti keelt kui õppeainet ning on kesk- ja kõrghariduse saanud vene keeles. Paljudel järgnes venekeelsele haridusele venekeelse töö- ja isegi perekonnaelu, nii et jääb üle imestada, et eesti merekeel on mõne aasta vältel siiski üsna rahuldavalt rakendunud. Ent paratamatult on paljude meremeeste loomupärane keelevald vene keeles õpitud-töötatud aastate vältel nüristunud, liisaks kummitab ametnikke alati kantseliit ehk tahtmine öelda tähtsamalt-ametlikumalt – see on samasugune kodeerimisviis nagu mereargoo. Seadus peab paraku mõistetav olema ka mittemeremeestele, seetõttu pole õige juurutada keeleloogikaga

vastuolus mõisteid, nagu on praeguses kasutuses *vabaparras*.

Eelmises versioonis: § 30 (1) *Laeva vabaparras on vertikaalne vahekaugus ...*

(2) ... laevadele kehtestab laeva vabaparras Veeteede Amet.

Uue versioonis: § 30 (1) *Laeva vabaparras on laeva parda osa, mis on mõdetud ...*

(2) ... kehtestab laeva minimaalne vabaparras Veeteede Amet.

Vahet ei mingit, kuigi MerLe selgitab *vabaparras* märki e. *lastimärki* kui *vabaparras* kõrguse kontrollimise vahendit: vabaparras on parras, aga vertikaalne vahekaugus on kõrgus. Ning kehtestada saab mitte parras, vaid (vaba)parras kõrgust. Seaduseelnõu tegijate meelest on siinkohal tegu maitseasjaga, sest Läänest (inglise keelest) tõlgitu on *vabaparras*, idast (vene keelest) tõlgitu aga *vabaparras* kõrgus. Jutt on aga eesti keelest. Ennem võib maitseasi olla, kui ühele meeldib *laadung* ja teisele *last*. Esimesele meeldib siis ka *laadungimärk* ja teisele *lastimärk*. Seaduseelnõu *lastitakse ... laadungimärgi*: § 30 (4) *Keelatud on lastida laeva üle laadungimärgiga lubatud piiri.*

\*\*\*

§ 36 (6) *Teede- ja sideminister võib kehtestada oma määrusega täiendavaid nõudeid või mõõn-*

(Järg lk. 12)

## § 3 Seaduses kasutatud mõisted

(1) *Laev on liikur- või teisaldatav ujuvahend kogupikkusega 12 m või enam. Laevana käsitletakse ka ujuvahendit kogupikkusega alla 12 m, kui seda kasutatakse majandustegevuseks.*

(2) *Väikelaeval on jaht, kaater või paat kogupikkusega alla 12 m, samuti jõuseadmega veesõiduk, sealhulgas veeskauter ja jetpaat. Väikelaevana ei käsitleta sõudepaati kandevõimega kuni 100 kg, süstat kandevõimega kuni 150 kg ja purjelauda.*

(3) *Laevandusettevõtja (edaspidi reeder) on isik, kes valdab laeva ja kasutab seda oma nimel.*

(4) *Laevapere on laeva kasutamiseks vajalike spetsialistide koosseis laevas.*

(5) *Üldkasutatav veeteel on laevaliikluseks sobiv veela, mis asub väljaspool sadama sissesõiduteed ja akvaatoriumit ning on mõeldistatud ja vajadusel märgistatud.*

nisteeriumi arvates peaksid need olema riigilõivuseaduses. Meie töörühm arvab aga, et vähemalt viide tuletomi-, jäämurdja- ja lootsitasule peaks just selles seaduses olema. Rahandusministeeriumi seiskohale tuginedes võivad need sellesse seaduseelnõusse veel liimuda.

"Meresõiduohutuse seaduse" eelnõu aluseks on olnud Rootsi meresõiduohutuse seadus, mis suure osas ei vastanud Eesti õigusnormidele. Seal on pööratud tähelepanu näiteks tööohutusele ning tootmise sanitaaringimustele, millest meil järele ainult tööinspektsioon kui järelevalveorgan – tööohutuse seadusega tegeleb sotsiaalministeerium. Rootsi seadus on väga üldine, meie eelnõu aga märksa konkreetsem ja merepraktikale lähem. Märkus on pälvitud just see konkreetne, mis äratas praktikute tähelepanu.

Viimistletajad leiab seaduseelnõu järgmisteski etappides: õigus-kantsleri kantselile ja Riigikantselile, kus võib tulla nii keelelisi kui ka seaduskeeliseid parandusi. Seejärel jõuab seaduseelnõu Riigikogu vastavasse komisjoni, arvatavasti majanduskomisjoni. Veel Riigikogu menetluseski võidakse grammatikavigu parandada. Komisjonis vaadatakse, kas seaduseelnõu on vastavuses põhimäärustega, vaba ettevõtte normidega, Euroopa Liidu nõuetega, riigi sotsiaalsete ja majanduslike põhiväärustega ning sobib teiste seadustega. Komisjoni esimees ei võta endale vastutust, konsulteerimata eelnõu koostajatega. On juhtunud, et töörühm teeb uusi ettepanekuid sel ajal, kui seaduseelnõu on Riigikogu menetluses – näiteks tuleb mõnelt IMO komiteelt ettepanek, mis tingib muutusi.

Praegusesse seaduseelnõusse panime, et meil on laevadokument – merekõlblikkuse tunnistus –, kui peaks plisama liputunnistusest ja laadungimärgi tunnistusest. Teame, et IMO töötab välja nõudeid, mille kohaselt riigi mereadministratsioon peab lisaks klassifikatsioonühingute tunnistustele andma välja oma tunnistuse, näitamaks huvi ja sooviv kontrollida oma riigi lipu all sõitvaid laevu. Siiani on selles osas küllalt suur koormus klassifikatsioonühingutel ning mereadministratsioonid on jäänud nende varju, nagu ei huvituks nad laevade tehnilisest seisukorrast. See aga on üks mugavuslipu kriteeriume. IMO meresõiduohutuse komitee töötab välja nõudeid, mille kohaselt riikide mereadministratsioonid peavad:

\* külastama kord aastas oma riigi lipu all sõitvaid laevu,

\* töötama välja laevadokument, mis näitab, et mereadministratsioon on rahul laeva seisukorraga; meil on selleks merekõlblikkuse tunnistus. Paljudes teistes riikides seda pole, aga meil pole mõtet sellest loobuda, teades, et seda läheb edaspidi vaja.

Meresõiduohutuse seaduseelnõu töörühm on huvitatud ka "Meremehe" lugejate võimalike ettepanekuid kätte saama hiljemalt 10. juuniks.

Madli Viitmann

## Ministeeriumikommentaari

Millal peab valmima toimetuse 16. mail jõudnud "Meresõiduohutuse seaduse" eelnõu, teede- ja sideministeeriumi asekancler VIKTOR PALMET?

See peab jõudma 30. juuniks valitsusse, enne aga justiitsministeeriumi juriidilisse ekspertlasi. Seni, kuni see pole veel riigikogusse jõudnud, võib seaduseelnõu sisu arutada. Eelistaksin inimestelt, kes on seaduseelnõuga tutvunud, sisulisi ettepanekuid. Nad on tuttavad eelnõu struktuuriga ja näinud, et see hõlmab väga laia küsimuseringi. Ning ei käsitte üksnes suuri laevu, vaid ka väikelaevandust – jahte ja kaatereid, millega sõidetakse vabal ajal.

"Meresõiduohutuse seaduses" püüame väga täpselt reguleerida laevandusettevõtja ja riiklike järelevalvestruktuuride suhteid. Veeteede amet pole võimeline ega peagi teostama järelevalvet kõikjal, kus iganes Eesti laeval asuvad. Kuid Rahvusvaheline Mereorganisatsioon IMO ei tunnusta muid kui IMO liikmesriikide mereadministratsioonide väljaantavaid dokumente. Ei tunnustata klassifikatsioonühingute vastutust, vaid Eesti valitsus on andnud veeteede ametile volituse sõlmida teatavate klassifikatsioonühingutega lepinguid, kusjuures veeteede amet vastutab nende väljaantavate dokumentide eest.

Vaatamata sellele, et veeteede amet on seega volitused üle andnud klassifikatsioonühingule, peab ta kord aastas üle vaatama kõik laevad kustahes maailma otsas. Loodame, et laevaomanikud kasutavad võimalust laeva järelevaatuseks kodumaal või lähemates sadamates. Tuleks klassifikatsioonühingute tunnistuste väljaandmine ja järelevaatust kokku viia.

Seaduseelnõu valmistas ette töörühm, mille juht olin mina, liikmed Anti Hirvoja ja Jüri Nuut veeteede ametist ning jurist Sven Hiedel teede- ja sideministeeriumist. Oli aeg, kui istusime iga nädal kaks korda koos. Ettevalmistusprotsessis fikseeritakse iga mõte, ka siis, kui see pole veel keeleliselt korrektne. Toimetuse kasutuses olnud versioon seetõttu nii konarlik oligi. Kaasatud on merendusspetsialiste, kellele eelnõu saadeti seisukohavõetaks. Paljud on sellega tutvunud ja märkusi teinud – heatahtlikumas vormis kui eelmises "Meremehe" lugejate oled.

Kooskõlastusringil saatis iga neist 4–5-st ministeeriumist mitu lehekülge parandusi, millest valdav osa võeti arvesse. Töörühma nõupidamistel pärast ministeeriumide kooskõlastusi oli eelnõu juba tublisti muutunud, ka peatükis riikliku järelevalve kohta. Arvesse on võetud ka mõni eelmises "Meremehe" olnud parandusettepanek.

Seaduseelnõust on välja jäänud navigatsioonitasud, sest justiitsmi-

Saabumas oli 1966. aasta jaanipäev ja mina tagasi Vladivostokis. Puhkus läks kui lennates, tundus, et ega ta nii väga pikk olnudki - kõigest see mõni kuu talvest suvesse. Merel rehkendati laevameestele vabu päevi sama usinasti kui mujalgi ja nii kippusid laevad meeste puudusel seisma jääma. Minu puhkuse lõppedes jõuti see kurr küll järjekordse pekkuse arvel sirgeks ajada, kuid kurviline tee jätkus.

Kaadriosakonnas tervitati mind üllatavalt lahkelt. Öeldi, et minu laev on tulekul ja kolmas mehaanik jääb puhkusele. "Lähed sinil" Rõõm kuulda.

Tegin läbi testimise ja vaatasin taskud üle. Nagu oodata võis, oli auk põhjas. Arvati, et see ei tapa. Siiski anti väike avants. Ja et pisuke lisa tuleks, saadeti peapostkontoris appi "perioodika" aastatellimusi vormistama. Niisugune reservis olek siis.

Mida see olukord kujutas, sai varsti selgeks. Rubla eest sai päevas kaks korda 4 5 lihapiirukat pluss 4 klaasi gaseeritud vett (siirupiga!), korra kinos käära ja kohaliku ajalehe osta. Linna-transpordit tuli unustada.

Postkontori naiskollektiiv koosnes suures osas parimais aastais meremeeste naistest. Klatši neil jätkus - materjaliga varustas elu ise. Tolle hetke pärl oli ajakohane: just siis hakati Jaapanist lisaks elektroonikale seksatribuutikat importima. Tegemist oli müüdigil sulaselge kontrabandiga, sest ega's tol ajal ametlikku maaletoojat olnud - kõik käis salaja ja toll jälgis mängu. Nii töigi üks õnnetu kummist Mannikese endaga ühes. Õnnelikuks see paraku teda ei teinud, õndsaks küll. Jaapanis oli voolupinge 100 V, Vladivostokis teadagi 220 V. Trafo ostmiseks ei jätanud mehel aga kas raha või mõistust. Oli kuis oli, aga Mann pani matsu ära, enne kui mees ise läbi põles... Naisel oli kaasa mat-ta...

Postimutid olid arusaaja ja kaastundliku loomuga. Pärast sellist kurba lugu kirjutasid nad mulle avansi välja. Nüüd võis endale mõned õlleddki lubada.

Õlletamise juurde kuulus väike varjude mäng. Vaatasid

## Viisatagatist hankimas

Kuldsarve lahes hulpiva allveelaeva numbri ära, jalutasid üle maasäärde Amuuri lahe äärde, kus asus õllepalee ja ootasid piisut. Ega ta tulemata jäänud. Nagu sukelpart, rahulik ja seltsiv teine: maanina alt läbi, ja jälle rahvale vaadata! Inimestel hea ja turvaline tunne, kui oma U-paat käepärast võtta. Et ta, kurivaim, surma kiirgas, seda müidugi ei teatud (usutud).

Rüüpasid õlut, haukasid lihapiirukat. Elu kui rosin. Aga pihta tahtsid sellegi rosina panna: Ühel ilusal päeval oli liha piruka sees musta värvi; ka poes oli musta liha saada. Mis sellest, et odav, ikkagi vaala liha! Kes seda enne kuulnud, et valge inemene vaala liha sööb.

Ega ei söödudki. Järgmisel hommikul tehased seisid. Asi kippus tõsiseks ja partei segas vahele. Lõunaks olid "normaalsed" lihapiirukad jälle au sees. Elatustaset arvestades olid need ju üks põhiprodukt. Vähemalt üks söögikord päevas oli piruka õlgadel.

Kaadrites seletati, et vahepeal olevat olukord muutunud. Minu välisviisa oli aegunud, aga uut ei avata. Otsustajaks kraikom, nii et nemad aida ei saa. Siiski leidsid üks matuška, kellele ma puhkusest naastes olin tellitud rinnahoidja kaasa toonud. Tema vähemalt rääkis asja lahti. Ütles, et see, mis oli, on möödunud. Nüüd algab uus elu. Ja selleks ei olevat mina valmis, sest mul puuduvad ema, isa, õed ja vennad. Ning naine ja lapsed veel tagatipuks. See, et minu esivanem oli Sörve sääres õige poole peal, ei tähendavat enam midagi. "Olete seal ühed fašistid kõik! Vaadake ringi ja muutke oma suhtumist nõukogude võimusele!" lõpetas ta hoogsaltunult.

Rinnahoidja eest pakkus daam raha. Ütlesin, et see on prezent. Otsekui tasuks kingituse eest vaevus ta toolilt tõusma ja minuga teise kabinetti tatsama. Seal andis ta mu üle meesterahvale, kes tanklaevade kaadrit kamandas. "Saad palgale grobovõje (kirsturaha) li-

saks!" olid viimased soojad sõnad.

Sain suunamise kolmanda mehaanikuna tankerile "Abagur". Baassadamaks kujunes Nahhodka, sihtpunktideks pütigirajoonides töötavad kalalaevad. Vaheadamad oli Vladivostok, Korsakov, Moskalvo. Viimases ei olnud õieti kedagi ega midagi. Olid ainult naftapirs ja mummuplaan helgeks tulevikuks. Seal pidi nimelt hakatama toornaftat Jaapanisse vedama. Esialgu aga tuli sellega läbi ajada, mis olemas oli. Nägime reidil üht Odessa paarikümnetuhandelise, kuid üldiselt suurtel tankeritel sinna asja ei olnud.

Pood asus kaugel. Sinna sai "töölisrongiga" - see oli lahtine platvorm. Kui maha jäid, võisid ka laevast maha jääda. Liivaliude vahel oli aga lõpuni väljaehitamata ja mahajäetud raudteejuppe hulgi, kõik ühte nägu ja tegu. Mõne "magistraali" tamm oli kaunis kõrge, ning kui tee otsa sai...

Vladivostoki naftaterminaali omapära seisnes mitmerealistes raudtee ülesõidukohas. Ja see "liiklussõlm" oli reeglina valgustamata. Vedurid, küll vagunid sabas, küll suisa omapead, saalisid ööd ja päevad. Kainelgi inimesel oli tükk tegemist, et terve nahaga pääseda. Mis siis veel vindisest rääkida. Seda hoiab küll jumal, kuid ega's temagi igale poole jõua. Just sellise, "üksik-üritaja" susla, rataste all lõppes aasta enne minu Itta tulekut ühe Tallinna Merekooli lõpetanu maine teekond...

Nahhodkas asus naftaterminaal vahetult sopka jalamil. Sopka külgedel aga kasvas piisavalt varjavat taimestikku. Suvel oli seal mõnusalt soe ja sadam kui peo peal. Ka kohalikud tüdrukud käisid seal laevu uudistamas. Kaevud olid veel puhtad ning koogu remondiga muret polnud. Öösel pidi aga kas laevas või kusagil mujal varjul olema. Linnas marodöörtsesid miilitsakooli kursandid. Nahhodka oli tollal N. Liidus karitegevuse pingereas juhtival kohal ning pol-

nud mingit märki, et kõrget tabelikohta loovutada kavatsetakse.

Poest sai leiba, viina ja heeringat. Loomulikult oli punast kala. Kuid selle järel pidi juba sabas seisma. Need ajad, kus seda ilma järjekorrata sai ja otse tänaval krabisid veeti, hakkasid mööda saama. Vastukaaluks sai aga vabalt viina. Paar aastat varem sai ainult tibatillukese rohelise sildiga varustatud 96-kraadist söögipiiritust. Juppi vorsti, singist rääkimata, aga lihtsalt ei olnud. Turult sai rohelist ja vägevaid Kaug-Ida tomateid.

Seisuaeg oli lühike, mõni tund. Pidi jõudma poodi, turule ja seejärel vastavalt ilmastikuoludele... Aga kes see kuiva suuga - esimene lonks ikka poe taga. Seal oli teenus tasemel: tühja pudeli loovutamise korral sai pestud klaasi ja konserviavaja kasutamise loa.

Paaril korral viisid reisid Korsakovi. See oli üks väheseid sadamaid, kus õlu vabalt saada- val. Õllekas asus võrguga piiratud territooriumi lähedal. Seespool võrku olid aga täiesti korras tenniseväljakud. Imed ei ole maailmast kunagi ega kuhugi kadunud. Neid tuleb lihtsalt märgata...

Kes aga omapead tegutses ja ise endast märku andis, oli üks isemoodi vigur, mida kohalikud kutsusid tjakats. See looduse kapriis kuulus arvatavasti tsunami ehk hiidlaine suguselsti. Ta pani merevee kai ääres sellise kohutava jõuga edasi-tagasi liikuma, et kinnitusotsad katkesid. Targem annab teatavasti järele, ja laevad pagesid vallatu pahareti eest avamerele.

Tsunami ise aga määrates Jaapani ja Kuriili saarestikus. Mandrile tema mõju piirkond ei ulatunud. Vähemalt ei suutnud keegi seda meelde tuletada. Ometigi tegid nõukogude kinotegelased filmi "Tsunami" just mandrit ähvardavast hädaohust. Esialgu oli löögialuses objektis raske ära tunda Vaninot. Sedavõrd ühe vitsaga löödud olid kõik need sotsialistliku arhitektuuri nurisunnitisi täis topi-

tud nn. linnatüüpi asulad. Ainult suures plaanis näidatud strateegiline objekt, raudteejaam Sortirovotšnaja, reetis tegelikkuse. Vähemalt filmimise ajaks oleks võinud ju selle vanglasildi küll millegi inimlikuma-mõistlikuma vastu vahetada. Et prognoositav hiidlaine võis kogemata tulemata jääda (kust teda ikka võtta), siis vaatajatele pinge ja põnevuse pakkumiseks võeti kasutusele kulunud filmitrikk. Ekraanile ilmus USA eraldusmärkidega sõjaväelennuk. Lendas küll niipidi ühes, küll naapidi teises suunas. Puudus veel, et oleks hakanud teine saba ees lendama. Või mis selleski võimatut? Paigal ta igatahes juba seisis. Minu ajalimit aga omakorda jooksis.

Pruudi, kelle ankeet nõukogude perekonna moodustamiseks igati sobis, ma endale leidsin. Registreerimine toimus Vladivostokis. Minu poolt oli isameheks sõber ja kolleeg Kuprijan eelmisest laevast. Pulmaliste hulgas ei puudunud eestlane. Juhus tahtis, et eestlase pulmas Kaug-Idas oleks oma rahvuse esindaja. Nii ta siis juhtis Kamtsatkaale suunatud Tallinnas merekooli lõpetanu täpselt õigel hetkel keskinnas asuva pamjatnikujuurde.

Ainuu ebameeldiv seik oli, et ämma koer hammustas. Muidu olime neljajalgsetega seni omavahel alati hästi klappinud. Halb enne, pidin tähelepanu.

Mõni aeg hiljem, olles sattunud Sovetskaja Gavanisse, oli võimalus seda koerte asja kontrollida. Tulime parajasti linnast. Jälgi ajades jõudsin aiaaugu juurde. Teisel pool planku oli koerte jooksuplanku, putkad ja koeradki täiesti olemas. Katsu sa sellisest lõvist, kes oma sektorit valvab, mööda hiilida. Aga ei hakka ometi hanges sumama, et pääslast läbi minna. Vedasime kihla, et ma viin koera ära. Endal kerge närv sees, ütlesin endale: "Viru veri ei värise!" ja ronisin plangust läbi. Kui koer taipas, mis mul mõttes, oli ta minuga täiesti ühel nõul. Elagu priius! Ketist vabastatud valvur turtus riigiameti peale, limpsas mul keelega üle käe ja lippas seejärel oma koera-asju ajama. (Järgneb)

Arvo Uuk

## Väsinud tüürimees põhjustas õnnetuse

Tüürimees jäi tukkuma, kui "Sea Wind" pidi Furusundi laevateel lõpus pöörama. Selle asemel, et püsida Mjölkö juures laevateel, läks laev esmalt madalikule ja jäi seejärel saare idarannikule kinni. Seda pealtnäha seletamatut õnnetust tänavu 5. märtsil arvatakse seega võivat seletada inimfaktoriga.

Sven-Erik Sigfridsson riigi avariikomisjonist tahab väljendada seda nii, et tüürimees "lõdendas oma tähelepanu".

"Tüürimees oli kontrolli all. Ta oli sisestanud uue kursi, mis tähendab, et "Sea Wind" pidi tege- ma väikese pöörde. Selle teostamiseks on vaja lootsilt pöördeks käsku. Kuid seda ei tulnud ja laev jätkas liikumist otse. Me tahame nüüd välja selgitada, millest olenes tüürimehe puudulik tähelepanu. Kuid kas ta magas, seda ma veel ei tea."

Tüürimees sillal on tegelikult loots, kes töötab meresõidum- ametis, kuid oli õnnetuse ajal vaba.

"Ta oli "Sea Windi" tüürimehe- hena lisaraha teenimas. See on otse vastuolus meie reeglitega, sest ta konkureerib omaenda tööandja, meresõidumetiga. Laeval pidanuks tegelikult ole- ma meilt tellitud loots," ütleb Göran Andersson, mereliikluspiirkonna ülem.

Millega karistatakse meest tema lisatöö eest, Göran Andersson ei tea, sest varem pole kunagi olnud probleeme keelatud kõrvaltegevusega.

Avariikomisjoni liikme Sven-Erik Sigfridsson sõnul on mees varem olnud palgal laevafirmas "Sea Wind Line" ja töötanud "Sea Windil".

(Parvlaeva "Sea Wind" madalikule sõidust oli juttu 25. märtsi "Meremehes"). Laev sõitis es- malt vastu suurt kivi, mis löi augu kesse, nii et vesi tungis sisse. Kapten tormas üles rooli- kambrisse ja tüüris laeva Mjöl- kö juurde madalamasse vette.

Anita Sjöblom

## Seletuseks sageli inimfaktor

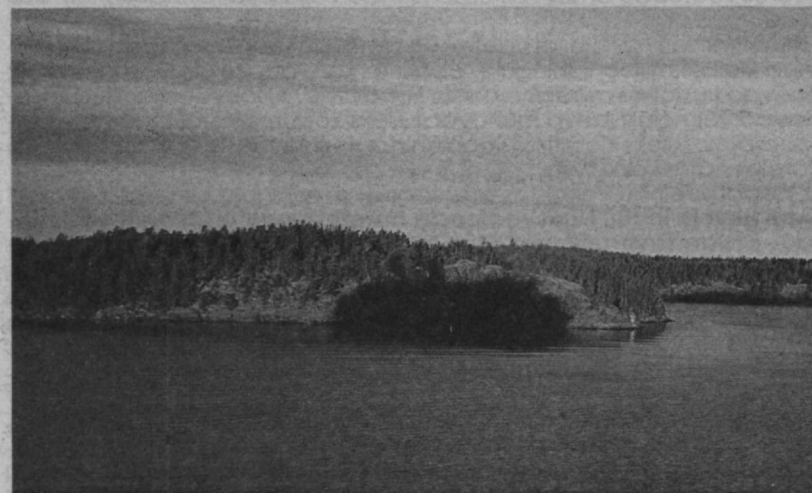
Kalalaeva kapten tukastas ja rammis Vene kaubalaeva.

Kaks tüürimeest suurel reisi- laeval olid tähelepanematud, laev sõitis karile. Sageli on inime- see, kellest ei piisa, kui leiavad aset õnnetused või ohtlik- kud juhtumid.

1995. aastal teatas meresõidum- amet 148 õnnetusest Rootsi laevadega. Õnnetusköver tõu-

seb viimaseil aastail koos suu- reneva laevade hulgaga. Sage- daimad on kalalaevad, mis lä- hevad tormiga põhja, sageli ka karile, sest on üle lastitud. Reisi- laevad on enamasti karile sõit- nud või kokku põrganud.

"Kui arvame hulka välislae- vad Rootsi vetes, toimus igal aastal kokku 250-300 õnnetuse ringis," ütleb Sten Andersson,



Kaks tundi pärast "Sea Windi" õnnetust oli Stockholmis saares- tikus märksa valgem. Hommikupäikeses on varjud teravad.

Jüri Lemberi foto

meresõiduinpektsiooni osa- konnajuhataja. "Me anname 10-15 juhtumit aastas proku- ratuuri uurida."

Just nüüd juurdleb prokurör, kas tukastama jäänud kalalae- vakaptenile, kes rammis Hanö lahes Vene laeva, tuleb süüdis- tus esitada. Kaks norra kaptenit reisi-laevalt "Gripsholm" kaota- sid õiguse laeva juhtida ja said Bahama laevafirmalt sule sappa. "Silja Symphony" kapten, kes tiris tulepoži läbi Stockholmis saarestiku, kaotas oma laeva- teelitsentsi - õiguse juhtida lae- va lootsita. Soomes läheb teine Silja kapten kohtu alla madali- kule sõidu eest Furusundis kaks aastat eest.

"Kuid harva juhtub, et neil juhtumil tuleb suurem karis- tus, kui me saadame asja edasi prokuratuuri uurida," ütleb Sten Andersson. "Kõigepealt kehtib see nende 30-40 juhtu- mi kohta välislaevadega, mil- lest me igal aastal välisriikide võimudele teatame. Sageli puutub see liiklusreeglite rik- kumisse, näiteks sõidetakse ühesuunalisel laevateel vastas- suunas."

Anita Sjöblom

"Dagens Nyheter", 13. mai Tõlkinud Madli Vitismann



# Eesti pagulasviikingid purjetasid üle Atlandi

1944. aasta sügisel, kui Saksa sõjavägi asutas Eestist lahkuma ja rannapiir jäi paljudes kohtades valveta, algas Eestist suur põgenemine. Septembriõödel pageti sissetungiva N. Liidu armee eest üle Läänemere. Seda tehti väikeste sõude-, purje- ja mootorpaatide ning mitmesuguste laevadega. Põgenemiste ajal oli ka üks tugev torm ja selles hukkus arvavasti mitu paati. Nende hukku ei olnud kedagi nägemas, ent meri tõi Ahvenamaa randa mitu laipa.

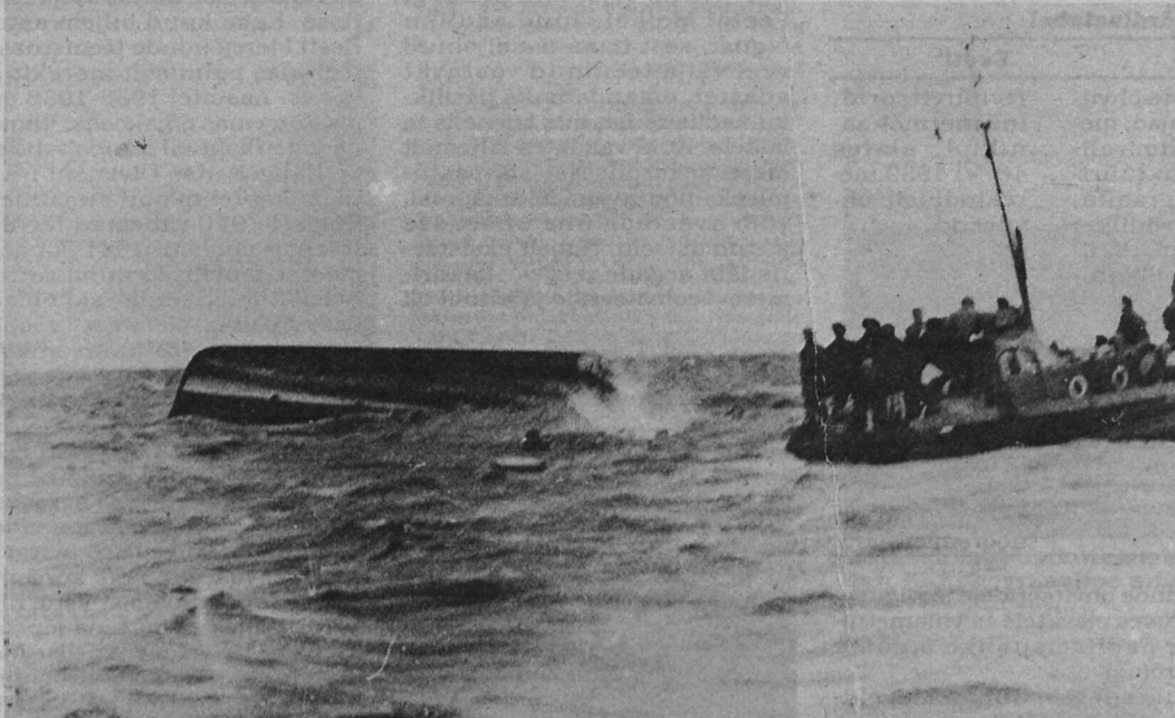
Läbi Soome põgenes umbes 7000 eestlast. Viimase etapina tuli ületada Botnia laht. Rootsisis võeti kõik sõbralikult vastu ja paigutati karantiinilaagritesse. Selleks otstarbeks kasutati koolimaju, hotelle, kabeleid ja kirikuid, sest ettevalmistamatult tuli vastu võtta umbes 27 000 pagulast. Juba varem olid saabunud eestirootslased. Nende ületoomist korraldati kolmemastilise laevaga "Juhan", mis tegi 11 reisi.

Rannarootslased olid väga vastutulelikud, sest nemad nagu kõik randlased olid harjunud nägema ja üle elama mereõnnetusi ning suurima kaastundeaga päästetuid vastu võtma. Nii suhtuti ka eestlastesse. Ent kui pagulased saadeti edasi laagritesse, tekkis mõnede väheste rootslaste hulgas vastuseis. Laagrite hooldajad ja juhatavad lotad ning kodukaitse suhtus põgenikesse kaastundega, ent kommunistlik ajakirjandus asus ähvardavalt rünnakule. Ja N. Liidu saatkonnast tuli kutsumata külalisi eestlaste kodudesse, et neid Eestisse tagasi kutsuda. Kommunistlik ajaleht "Ny Dag" laskis käiku raskekahurid, kutsudes eestlasi fašistideks ja nõudes nende tagasisaatmist sinna, kust nad tulnud.

Ka sotsialistlik ajakirjandus asus eestlaste vastu rünnakule. Vasakpoolsed sotsialistlikud valitsusliikmed ei vaadanud eestlaste peale samuti sugugi rõõmsa meelega ja nõudsid nende lahkumist. Töökohtades esines eestlaste sõlmamist ja ähvardamist. Põhjuseks oli, et eestlased tegid enam tööd kui rootslased ja ei astunud heal meelel ametiühingusse. Rootsi teadeteagentuur TT teatas septembris 1945: "Tekstiilitöölised ametiühingute liidu Norrköpingi osakond on otsustanud paluda ametiühingute liidu juhatust pöörduda ettepanekuga riigivõimu pole, et Balti pagulased saadetaks võimalikult kiiresti tagasi nende kodumaale või mõnda teise riiki, kuhu nad ise soovivad minna. Põhjuseks on, et eesti tekstiilitöölised keelduvad ühinemast ametiühingu kohaliku osakonnaga ja on suhtunud organiseeritusse isegi üleolevalt ja halvustavalt". See teade tekitas eestlastes ärevust, et valitsus võib-olla võtab vastu väljasaatmise otsuse.

Mõni päev hiljem kirjutas "Dagens Nyheter" jutuaajamisest Norrköpingi ametiühingu osakonna esimehega: "Ametiühingu otsusel ei ole mingit poliitilist tagamõtet. Ametiühing on teinud suuri jõupingutusi, et eestlasi organiseerida, kuid 323 Norrköpingi eesti tekstiilitöölisest on seni ametiühingusse astunud ainult 116, s.o. vaid 36%. Kes eestlaste seas on teinud kihutustööd ametiühingusse astumise vastu, selle kohta ei ole andmeid, kuid kihutustööd on

**Põgenikepaat on lainetes kummunud. Päästjate ülelastitud paat püüab põgenikke päästa. Sügis 1944.**



tehtud, ja üheks motiiviks on olnud väide, et eestlased pääsevad varsti tagasi kodumaale ja neile avanevad peagi ka väljavalitud edasisõiduks ning sellepärast ei ole põhjust astuda Rootsi ametiühingusse. Kui eesti töölised ei soovi kohaneda rootsi oludega, siis on muidugi õigem, kui nad läheksid oma teed!"

Järgmisel nädalal kirjutas "Stockholms Tidningen" eeltooduga seoses: "Norrköpingsi töölised on esinenud sellise nõudmisega, mis tuleb meelde, et mõne aja eest esitasid umbes samasuguse nõudmise ka Boråsi tekstiilitöölised. Ainult põhjus oli teine. Kas see kõik pole ainult ettekäänded ja kas kogu aktsiooni taga ei seisaks kommunistide agitatsioon, mis taotles hoopis midagi muud? Õnnetute pagulaste probleemi uuesti üles tõstmine ei olnud millegagi põhjendatud. Pealegi on rootsi tööliste enamik alati toetanud pagulaste ulualuse õigust, mis on kooskõlas traditsioonide ja humaanse külalislahkusega."

Kõigele lisaks alustati Tallinna raadios kümneminutilise saadete "Kodumaa kutsu". Ka olid liitlaste arusaamad välispoliitilistes küsimustes läinud väga erinevaiks. Kõik see kokku tekitas pagulaseestlastes rahutust. Süvenes kartus, et

võib-olla Rootsi valitsus ei suuda N. Liidu nõudmistele vastu seista ja baltlaste väljaandmine saab lõpuks teoks.

Paljud alustasid ettevalmistusi Rootsis lahkumiseks, et jätkata põgenemisreisi üle Atlandi, võimalikult kaugele N. Liidu haardest.

\* \* \*

10. juulil 1945 lahkus Rootsis esimene eesti nn. viikingilaev Ameerikasse. Jahti "Estonia" juhtis hästi tuntud kaugsõidukapten Kõu Valter. Ta oli maailmas tuntud ookeanipurjetaja, kes ületas Atlandi 8-meetrise purjepaadis. Kaasreisijaks olid kaugsõidukapten Mihkel Kõvamees ja kapten Bernhard Veskimäe. Pardal olid veel kapten Valteri abikaasa, tema üheteistaastased tütre ja 6-kuune poeg. Ta tahtis jõuda USA-sse Floridasse oma vendade juurde, et seal uut elu alustada.

Reis üle Atlandi ei olnud mingi lõbusõit, seal tuli kaalule panna oma ja kaassõitjate elu. Kõigepealt ületati Põhjameri ja jõuti Inglismaale. Seal edasisõiduks loodeti kasutada iidsest ajast teada tagatuuli üle Atlandi läände. Üks vana inglise kapten hoiatas: pidage kinni sõidusuunast, sest liialt põhja poole kaldudes võib sõit lõppe-

da veel puhastamata miiniväljadel. Kui "Estonia" oli just Inglismaalt lahkunud, kuulutas Oslo ringhääling välja tugeva tormi hoiatuse ja kutsus laevu lähimaisse sadamaisse tormivarju. "Estonial" polnud muud võimalust kui edasi purjetada.

Tormi vastuvõtmiseks tehti vajalikke ettevalmistusi. Ruumiluugid pandi veekindlalt kinni ja kajutis seoti kõik liikuvad esemed kõvasti millegi külge. Purjetati edasi lootuses, et torm liiga tugev ei tule. Kuid kella keskööle lähenedes hakkasid tuuleliidid hooti puhuma ja iga minutiga lisandus tuulele jõudu. Esipuri ja kliiver võeti maha ning seoti kõvasti kinni, et tuul neid lahti ei rebiks. Edasi sõideti tagapurjega. Selline sõitmine viis aga jahi kursist välja. Triiviti miiniväljade poole, kus sõja ajal oli laevu miini otsas oma teekonna lõpetanud. Ka tuli võidelda määratsevaate lainete ohvriks langemise vastu. Hommikul valgenedes mõõdeti lainete kõrgust; see oli 10-12 meetrit. Aga nüüd hakkas tuule jõud raugema ja lainete määratsemine õõga võrreldes vähenema. Raugavas tormis purjetati kaks ööd-päeva ja otsiti silmadega lainesis ekslevaid miine. Õnneks ühtki ei avastatud. Kolmandal päeval kerkis silmapiiril Norra kalalaev, mis noodaga kala püüdis. See tõi kõigile rahu sü-

damesse, sest nüüd pidi olema miiniväljadest eemale jõutud.

Nüüd tuli leida tee, mida kasutati Inglismaalt välja sõites. Õõsel peiliti Põhjaneela järgi välja jahi täpne asukoht. Torm oli vaibunud ja paras tuul tõukas jahti sõidusuunas.

13. detsembril 1945 jõudis "Estonia", 14 reisijat pardal, Norfolkis. Seal oli imestus suur, et nii väikese jahiga oli Atlandi ookean ületatud. Ajalehtedes ilmusid pikad artiklid eesti viikingitest, kes nii hilisel ajal üle tormise ookeani olid sõitnud. Eestlasi nimetati parimateks mere-meesteks, kes ka mitte tormi ei kartnud. Teada saanud, kus asub väike Eesti, avasid ameeriklased oma südamed tublidele meresõitjatele.

\* \* \*

Rootsis elati aga endiselt N. Liidu ähvarduste hirmus. Nende saatkonda tuli atašeeks Aleksander Aben, keda rootsi ajakirjandus nimetas N. Eesti välisministri abiks. Teise eestlasena tuli saatkonda Rudolf Välja, kes oli Lisma läbikäitgulaagri juhataja. Tema oli väga aktiivne, püüdis vägisi pääseda eestlaste kodudesse ja pagulaslaagritesse inimesi koju meelitama. Aben hirmutas pagulasi enam kui muu tagasikutsumise propaganda.

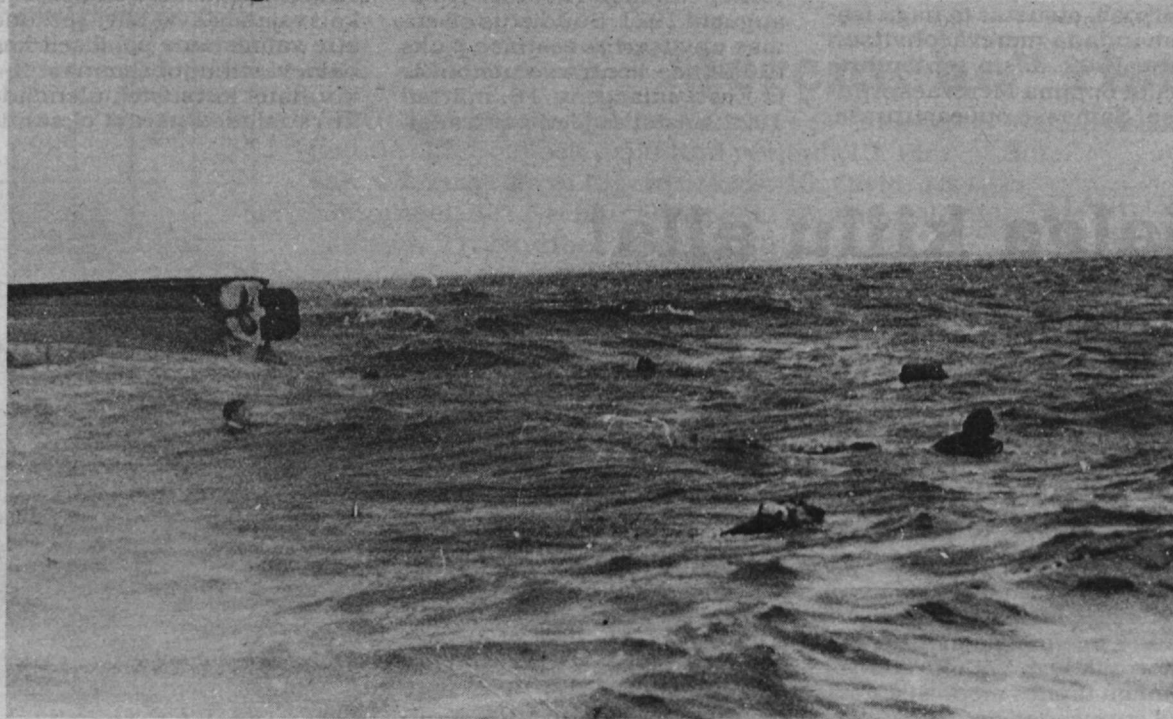
Üha enam ja enam hakati muretsema võimalusi edasisõiduks üle Atlandi. Ülesõidu eest võeti umbes 6000 krooni. Mõnigi kurtis, et nõutud summa on liiga suur. Ent sõiduks kulus vähemalt 2 kuud. Niisiis oli iga inimese tarvis vaja muretsema vähemalt kahe kuu toidutagavara, võtta vajalikul hulgal värsket vett ning kui paadil ka mootor oli, siis tuli osta vaatides hulk mootorikütust. Kui mõnesse sadamasse sisse sõideti, tuli sadamamaksud tasuda, uus taglatus muretsema, kui torm selle ära lõhub. Kui kõik kokku arvestada, ei jäänud paadiomanikule võib-olla üldse raha üle, ta pidi ehk hoopis oma säästudest midagi juurde lisama. Kurtmine, et paadiomanikud niiviisi kapitali kogusid, ei ole õige.

\* \* \*

1946. aastal sõitis Rootsis välja väike mootorjaht "Erma", kapteniks Harri Paalberg. Sõitja liirima kaudu sõideti Atlandile ja Lääne-India saarestiku kaudu Ameerikasse. 13. detsembril 1946 oldi Norfolkis. Ka see paat elas üle tormikatsumused. Pardal oli 14 reisijat, neist 5 naist ja 4 last. Esimese pikema peatuse tegi "Erma" Portugali sadamas Funchallis. Ühel ööl läks seal äkki tormiks. Suuredained veeresid üksteise järel sadamasse sisse. Seal ei olnud varjulist kohta, tuli ankurdata sadamas. Lained raputasid jahti, ankrudet raksus, kuid ei katkenud. Kiiresti pandi jaht sõidukorda, et kui ankur enam ei pea, siis saab kohe liikvele. Kuid tormihoog katkes äkki. Järgmisel päeval tõmmati purjed üles ja asuti teele üle Atlandi. Sadamakalle jäi hulk rahvast neile head reisi! järele hüüdma. ("Erma" teekonnast oli lähemalt juttu mulluses "Meremees", nr. 1-4. - Toim.)

(Järgneb)

**Enne, kui jõutakse Rootsi kaljurannale, tuleb eluga võidelda. Tundmatu fotograafi foto põgenemisest 1944. aasta sügisel.**



# Eestlased - mereväeohvitserid - aadlikud

(Algus eelmises "Meremehes")

## Eesti mereväe ohvitserkonna tekkimisest

### Mereväe auastmete võrdlustabel

	Venemaa	Eesti
mereväe riviohvitserid, alates 18. III 1913 insenermehaanikud	mereväe korpuste ohvitserid, laevachitajad, meresuurtüki-, admiraliiteedi, laevastiku tüüri-meeste, hüdrograafia, mereehitus, juriidiline teenistus ja kuni 18. III 1919 insenermehaanikud	riviohvitserid, insenermehaanikud, alates 16. VI 1939 merekindluste ohvitserid
I järgu kapten	polkovnik	mereväekapten
II järgu kapten	alampolkovnik	kaptenleitnant
vanemleitnant	kapten	kaptenmajor
leitnant	staabikapten	vanemleitnant
mitšman	porutšik	leitnant
-	alamporutšik	nooremleitnant

Ohvitserkond arenes ajalooliselt teenistusaadlikest. Pöördu-des tagasi XVIII sajandi alguse Venemaale, aega, mil toimus riigi regulaarsete relvajõudude formeerimine, saab arusaadavaks, miks ohvitserkonnal olid ühiskonnas kõrgema seisuse õigused. 1722. aastal jõustus "Teenistusastmete tabel" (Tabel o rangah), mille alusel iga isik, ühendatuna ohvitseri auastmesse, tõsteti ühtlasi päritavas aadlisisusesse, kui ta enne sellesse ei kuulunud.

Järgnev ajastu tõi sisse omad korrektilivid ja aastatel 1845-1856 muudeti mainitud seadust mitmel põhjusel. Uue redaktsiooni järgi andis esimene ohvitseri auaste - lipnik - ainult isikliku aadlisisuse. Päritavas aadlisisuses tõusmiseks oli nõutav ühendamine polkovniku (I j. kapteni) auastmesse. Põhi-erinevus seisnes selles, et isikliku aadlisisuse omandamisega laienesid seisuse õigused vaid abikaasale, mitte järeltulijatele. Erandiks oli autasustamine lahingulistele teenete eest Püha Georgi (Jüri) ordeniga, kuni aastani 1900, samuti Püha Vladimiri 4. järgu ordeniga. Viimaste annetamine tähendas päritavas aadlisisusesse tõstmist.

Veel üks muudatus toimus 1884. aastal, kui lipniku auastmesse hakati ühendama ainult reservohvitseri. Isiklik aadlisisus kaanes alates sellest ajast alamporutšikuks ühendamisega, mis oli nüüd esimene kaadriohvitseri auaste.

Kuigi XX sajandi alguseks olid Venemaal toimunud suured muudatused, mille tulemusena seisuse tähtsus ühiskonnas kahanes ja esile kerkisid uued, rohkem majanduslikku laadi väärtuskriteeriumid, jäi Venemaa siiski õiguslik-juriidiliselt seisusliku ühiskonnaga riigiks. Selle üheks näitajaks oli relva-

jõudude ohvitseridele ja riigiteenistuses olevatele tsiviilametnikele aadlisisuslike õiguste andmine.

Tulles tagasi Juhan Mei eluloo juurde, konstateerime, et tema sooritas 1906. aasta kevadel Mereväekorpuse juures vastavad eksamid ja ühendatuna sama aasta 1. aprillil admiraliteedi alamporutšikuks, jätkas teenistust kaadriohvitserina. 1908. aastast oli ta Tallinnasse rajatava sõjasadama hüdrograafiliste ja süvendustööde juhataja. 1916. aastal ühendati ta admiraliteedi alampolkovnikuks, sest oli oma erialal üks juhtivaid spetsialiste Balti mere laevastikus. Teenete eest autustati teda kolme ordeni ja mitme medaliga. 1917. aasta sügisest kuni 1920. aasta suveni töötas Mei Petrogradis süvendustööde karavani ülemana. Seejärel naases ta Eestisse ja teenis merejõududes Traalerite Divisjoni ülemana. Alates 1921. aasta kevadest kuni surmani 5. aprillil 1927 oli Sõjaväe Kindralstaabi Valitsuse IV (topo- ja hüdrograafia) osakonna vanemkartograaf kolonelleitnandi auastmes.

Põhijoontes analoogse teekonna läbisid enne merejõudude admiraliteediohvitseri auastme saamist veel mitmed eestlastest meremehed. Esimesed lahingu kogemused omandasid tulevased E.V. merejõudude ohvitserid Vene-Jaapani sõjas, olles mobiliseeritud mereväe reservlipnikutena ja saadetuna Baltimere laevastiku alustel Kaug-Itta.

Juhan Mei oli üks poeg ja neli tütar. Lastest vanim, poeg Peeter, sündis 14./26. aprillil 1893. aastal. Lõpetanud Libavi reaalkooli, otsustas ta nagu isaigi omandada mereväeohvitseri kutse. 1912. aasta septembris asus ta õppima Mereväekorpusesse. Samasse õppeasutusse,

kus kehtis seisuslik piirang. Peeter Meil ei olnud aadliku õigusi, sest tema isa ei olnud veel välja teeninud vastavat auastet, omandamaks päriliku aadlisisust, mis laieneks ta lastele. Kuid vaadates lähemalt Mereväekorpusesse sisseastumiseks nõutavaid eeltingimusi, võib avastada ühe unarusse jäetud asjaolu. Nimelt eksisteeris läbi aegade reegel - kaadri-mereväeohvitseride järeltulil oli



Peeter Mei — Eesti merejõudude kaptenmajor 1930. aastatel.

õigus õppida Mereväekorpuses. Peeter Mei kasutaski seda võimalust ja on seni teadaolevalt ainuke eestlane, kes on lõpetanud Mereväekorpuse, ja ühendatuna mitšmaniks, tõusis juba isiklikult vastavasse aadlisisusesse.

Tema edaspidine elutee ei ole meie teema kontekstist vaadatuna küll nii oluline, kuid märkigem siiski ära mõned momendid, mis on paljuski iseloomulikud endistele Vene mereväe eestlastest ohvitseridele. Ühendatuna ohvitseriks, teenis Peeter Mei Peeter Suure nimelise merekindluse rannakaitsepartideid ja hiljem Balti mere laevastiku miiniristlejatel. Elas üle miiniristleja "Kazanets" torpedeerimise ja hukkamise. 1917. aastal osales Eesti Sõjaväelaste Ülemkomitee töös. Järgmisel aastal leiate ta Nõukogude Venemaa Balti mere laevastikust, kus teenis kuni 1921. aasta augustini. Vahepeal, 1918. aasta sügisest kuni 1920. aasta suveni, oli ta Kaspia merel abiristleja "Bambak" komandör ja sealse laevastiku vanem suurtükispetsialist. Arreteeriti 22. augustil 1921. Süüdistus oli endise ohvitseri ja eestlase jaoks tüüpiline - kontrrevolutsionäär ja Eesti salaagent. 16. märtsil 1922. aastal saadeti pantvangi-

de vahetamise korras välja Eestisse. Kaks kuud hiljem astus Eesti Merejõudude teenistusse, teenides põhiliselt merekindlustes. Aastatel 1936-1938 õppis Kõrgemas Sõjakoolis. Viimane ametikoht oli Rannapatareide Kaugkaitse Divisjoni nr. 1 ülem kaptenmajori auastmes. Sügisel 1940 vabastati teenistusest ja augustis 1941 Punaarmee mobiliseerituna sattus Ivdeli linna Sverdlovski oblastisse. Sealses, oletatavalt tööpataljonis, suri 27. novembril 1941.

Avaramad võimalused ohvitseriks saamisel tekkisid XIX sajandi teisel poolel. Nii eesti rahvuslik ärkamisaeg ja üldine haridustaseme tõus kui samasse ajastusse langevad seadusandlikud muudatused soodustasid eesti rahvusest noorte kõrgema hariduse omandamist Vene riigi kullul. Selle tulemusena lõpetasid paljud Nikolai I nimelise Mereväeinseneride Kooli Kroonlinnas ja, omandanud insenermehaaniku või laevachitainseneri kutse, teenisid laevastikus kaadriohvitseridena.

Põhiliselt tehnilistel erialadel oli võimalik omandada kaadriohvitseri auaste veel nn. junkrute liinis. Praktikas teostus see vastaval erialal tsiviilkõrgkooli lõpetanutele üheaastase teenistuse läbimisega laevastiku junkru auastmes. Selle aja vältel toimus sõjaväeliste erialnete õppimine ja eksamite sooritamine.

Enne Esimest maailmasõda tekkis veel üks võimalus saada mereväe riviohvitseriks. Kuna tollal hakati realiseerima nn. suurt laevastiku ehitamise programmi, mille tulemusena oleks laevastik 1920. aastate alguseks arvuliselt mitmekordistunud, pidi vastavalt kasvama ka kaadri koosseis. Mereväe õppeasutusel aga ei olnud suutlised valmistama ette vajalikul määral ohvitseri. Takistuseks oli Mereväe Korpusesse sisseastumisel nõutav seisuslik piirang. Probleemi lahendamiseks oli kaks võimalust: kas tühistada mainitud piirang või asutada uus õppeasutus, kuhu sisseastumisel seda ei oleks. Lõplik otsus langetati teise variandi kasuks. 1913. aasta sügisel alustasid tegevust nn. Gardemariinide Klassid. Sisuliselt oli uus õppeasutus Mereväe Korpuse analoog ja mõlema lõpetajail olid võrdseid õigused.

Alanud Esimene maailmasõda muutis kardinaalselt senist olukorda. Mobilisatsiooniga suurendatud merejõududele hakati vajakajäävat ohvitserkonda ette valmistama põhiliselt kaubalaevastiku juhtkonnast 3-4-kuulistel kursustel, ühendades kursused pärast eksamite

sooritamist mereväelipnikteks. Kuid siingi oli erand. See käsitles esmajärjekorras merejõudude mobiliseeritud suuremate kaubalaevade kaptenid ja vanemmehaanikuid. Neid ühendati nn. ajutisteks (zaujad) mereväelipnikuteks eksameid sooritamata. Vastav kord kehtestati Vene-Jaapani sõja käigus ja seda kasutati ka Esimese maailmasõja ajal. Õigus selleks anti laevastike juhatajatele. Eksamid sooritanud ühendati ohvitserideks sellest tulenevate õigustega ainult isevalitseja korraldusel.

Lõpuks peaks nimetama veel läbi aegade tuntud ohvitseriks ühendamist lahingulistele teenete eest. Kusjuures siingi oli kaks liini. Esimene käsitles rahuaegseid üleajateenijaid allohvitseri. Neid ühendati kaadriohvitseri õigustega admiraliteedi alamporutšikuteks ja viimaste seas olid mõnedki eestlased. Ajateenijaid allohvitseri ühendati mereväe lipnikuteks.

Kui palju oli läbi aegade eestlastest mereväeohvitseri Vene relvajõududes, on kahjuks seni teadmata. Selguse saamiseks oleks vaja teha põhjalikku uurimistööd vastavates Venemaa arhiivides. Käesolevaks ajaks on allkirjutatud andmeid ainult 194. endiste Vene merejõudude ohvitseri kohta, kes aastatel 1918-1940 lühemat või pikemat aega teenisid E.V. riiklikes merendusinstituutides (merevägi, veeteede talitus, piirivalve, Riigi Sadamatehased) ja veel mõnes, nagu sõjavägede staap, lennuvägi, arsenal jne. Kaadriohvitseri ettevalmistusega oli neist 83 isikut ja omakorda eestlasi 46. Viimastest oli vastavalt E.V. merejõudude auastmetele: kaptenleitnante - 3, kaptenmajorid - 4, vanemleitnante - 4, leitnante - 17 ja nooremleitnante - 18. Üks eestlane oli lõpetanud Mereväe Akadeemia.

Hoolimata riigikorra muutmisest Venemaal 1917. aasta märtsis, kehtis endine seadusandlus, küll vastavate korrektiividega, pikemat aega iseseisvas Eesti Vabariigis. Selle tulemusena tehti veel 1918. aasta aprillis, kui Saksa okupatsioonivõimud saatsid laiali Eesti rahvuslikud sõjaväeüksused ja toimus auastmetes ühendamine, nii mõnegi ohvitseri alamleitnandiks ühendamiselt teenistuslehte sissekanne "Vastavalt Vene Impeeriumi Seaduste Kogu IX raamatu (Seadus Seisustest) lõikudele 47 ja 51 omistatakse isiklik aadlisisus". Igaks juhaks.

Seisused tühistati Eestis Asutava Kogu otsusega 9. juunil 1920. aastal.

Peedu Sammalsoo  
12. aprill 1997

## Seitse jalga kiilu alla!

Nii soovitakse sageli, viimati "Regula" liinileasumisel ja "Kurkse" ristsetel. Aga kui palju peab olema? Tallinna Kesklinna sadama kapten **Eduard Hunt** arvab, et sadamas piisab kolmest jalast.

Omaval ajal nõudnud N. Liidu seadused sadamas täielikke mõõtmisi igal aastal, kui võis oletada liivavoole, seteteta sadamas aga iga viie aasta tagant.

Eesti "Kaubandusliku mere-sõidu koodexis" on sätestatud vaid, et sadam peab deklareerima sügavusi ja neist kinni pidama. See ei tähenda, et tingimata peaks kinni pidama näiteks esi-

mesel aastal deklareeritud 10 meetrist. Selle asemel, et raha mõõtmistele ja süvendamisele raisata, võib järgmisel aastal deklareerida ka 8 meetrit.

Ent sadamas ei piisa I klassi täpsusest 2 m, millest kirjutas eelmises "Meremehes" Jaan Lutt ("parem kui 2 m"). Täpse planšeti koostamiseks vajatakse tegelikult täpsust 1 m, vähemalt kai ääres. Eemal piisab ka 2-meetrise täpsusest, kuid see oleneb pinnasest. 2x2 m on kokku 4 m<sup>2</sup>, millele mahub päris korralik kivi. Või muu takistus, nagu ilmnes mõni aasta tagasi Lennusadamal.

N. Liidus kasutatud valem, mille järgi arvutati praktilises meresõidus lubatavast süvist, andis tulemusiks 3 jalga. Nüüdsed valemid annavad Eduard Hundi sõnul sama tulemuse. Kuigi seda alati sentimeetrite pealt ei arvestata, kaitseb see nõue kaptenit, kui laevaomanik soovib laeva sügavamalt lastida, korrastab laadijate, agenteerijate ja laevaomaniku suhteid ning tagab ohutu meresõidu sadamas.

Niisiis, seitse jalga poleks paha, aga kolm jalga peab kiilu all kindlasti olema.

Madli Vitismann



Sadamas tuleb kolme jalga laeva all mõõta 1 meetri täpsusega.

Kevad 1997

# Parlamendi paadikuur

Taanlased armastavad vana, harjunut, sisseelatut. Niisugune mulje jääb sõidul läbi Sjælland, aga ka Arhusi või Kopenhaageni tänavail jalutades.

Mis viga seda armastada, kui kõik on alles. Ja areng järjepidev: kui poja perele on elumaja väikseks jäänud, on ta nähtavasti kolunud katusakendega väärstatud lakapeal-

sele. Tema lapsed on aga elamis- kõlblikuks kohendanud talli, jättes selle väliselt talliks, nende lapsed omakorda teinud katusakendega korteri tallilakka. Umbes nii võinuksid mõndasõitja arvates teedaarsed Taani talud säilitada nii taluliku välimuse, et moodsat aega meenutavad vaid arvukad katusaknad ja elektriveski õuel.

Sama võis märgata Kopenhaagenis. Umbes sama kaugel kesklinnast kui Tallinnas Rahumäe jaama juures (ka seal oli teispoole raudteed suur kalmistu) oli Kopenhaagenis oma Nõmme. Samasugused vanad villad, mõnes asutus, teistes elanikud, suhteliselt suurte kruntidel. Mõni aed paremini hooldatud, teine kõrval looduslikum, et mitte öelda metsikum. Vaiksed, aga aukudeta kõrvaltänavad.

Võimalik, et seest euroremonditud, olid tellisemajad väljast küll korras, aga euroühlustamise järgedeta. Võis märgata, kuidas pea iga majaomanik oli püüdnud säilitada midagi vana, "omaaegset": postkasti, kanalisatsiooniluuksi, sepsivarju ukse kohal, keerulist väravaposti, trepikäsi puud või ukse linki. Või ust. Mis siis, et ajahambast natuke puratud, värvigi ehk koorunud, ent iga säärane detail seisis seal, kus selle algne koht paistis olevat. Tähtsam kui vanemalt päritud asja sile välimus näis olevat selle loomulikkus ja (kohati ka) tarvitamiskõlblikkus. Linnas, mida pole maani maha pommitatud, kus pole elanikke eest küüditatud, et teistele ruumi teha, on see võimalik. Ka vanades suurtes kortermajades võib olla küll ukse kõrval koodlukk, ent üks ise võib seejuures olla vana, nikerdustega, mõnevõrra kooruva värviga ja link, mis samuti vana, võib ka ripakil olla.

Kopenhaageni kesklinn ja selle lähem ümbrus on ka halva ilmaga värviline – enamik maju on telliskivist. Ent Carlsbergi õlletchase pikad sakiliste katuseservadega töölistkasarmud on olnud kollased ja luitunud halliks. Neid ühetaolisi kahekorruselisi maju on terveid tänavaid. Osal aknad ees, mitme maja aknaaugud aga klaasideta. Küllap tehakse põhjaliku remondi ajal põõningule katusakende abiga lisakorterid. Seejärel võib see kasarmupiirkond muutuda prominentseks elurajooniks, sest kunagine äärelinna tehas on sedamööda, kuidas linn on suurenenud, üsna linna sisse jäänud. Ja madalamate majade vahel on rohkem õueruumi ning n.ö. inimlikku mõõdet.

Seetõttu ei oskagi päris kesklinnas enam imestada, kui moodsad pruunid katusaknad ka paarisaja-aastaste hoonete katusel sätendavad. Samas võib näiteks vanalinnas haridusministeeriumi ouel kohata sedavõrd räämas väikest paekivihoonet, millelaolisi Eestis põlgusega slumini pähe pilbestatakse või mil-

lest uuemaid ja tervemaid kui lootusetuid on Tallinnas viimastel aastatel lammutatud.

Paarisaja-aastases hoones asub ka Taani parlament *Folketing*. Samas hoones, Christiansborgi lossis, on veel kuninglikud vastuvõturuumid.

mid. Marmorsillalt tulijale avaneb üle suure kiviõue tööpoolest majas teetlik vaade. Ent piki õuemüüri pole sadat meetritki, kui järgmise, Printsi silla nurgal on müüri taga pesuetsad halliks luitunud puukuurid, väikeste nelja ruuduga akende raamid veidi viltu ja – ei ometi olla, et kolu – seest paistmas. Sedavõrd suurt vanast lugupidamist ikkagi oodata ei osanud.

Madli Vitismann



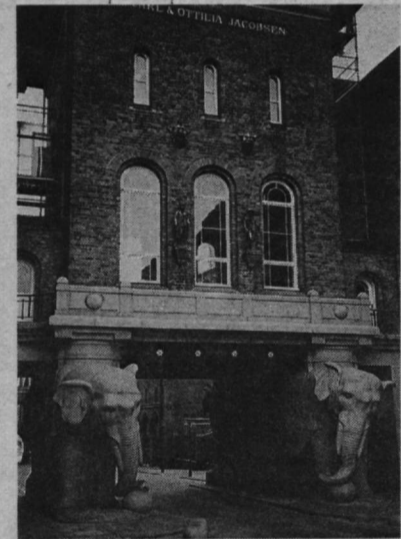
Kopenhaageni kõrvaltänavaid püütakse säilitada nõmmelikku rahu ka nii, et keset sõiduteed istutatakse puud.



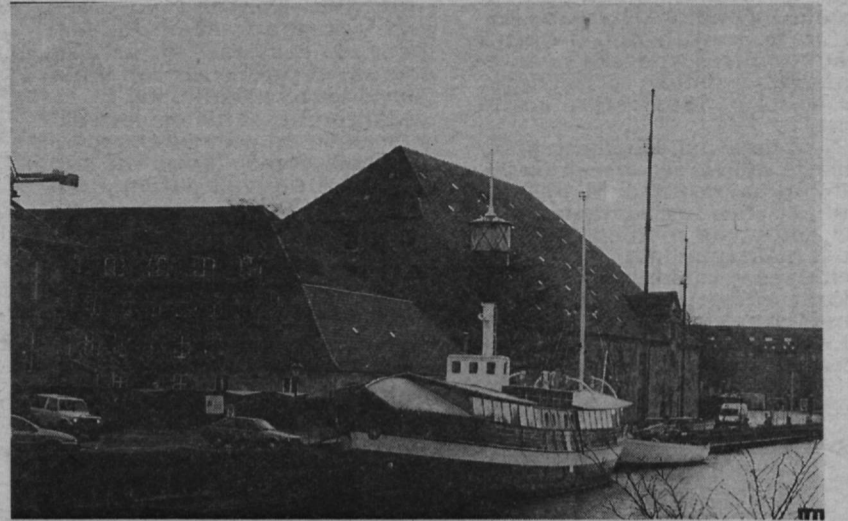
Arhusi vanalinnamajad on hoolega restaureeritud ka siis, kui sisu on moodsaim – arvutid.



Tühjade aknaaukudega Carlsbergi tehase töölistkasarmute kvartaleist tootab tulla hinnatud elumupiirkond.



Carlsbergi tänava torni võiks pidada väga vanaks, kui seda kandvad elevantid nii uuaegsed välja ei näeks.



Katusaknaid on kõikjal, nii vanadel kui ka väga vanadel majadel. Kahekorruselise arsenalihoonet põõningule saadi niiviisi veel viis korrust.



Värv Marmorsillal on sama esinduslik kui Taani parlamendi hoone Christiansborgi loss.



Marmorsilla parempoolsest väravakaigust 50–60 meetri kaugusel on säilitatud ka halliks luitunud puust paadikuurid – parlamendi "aia" taga!

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

## "Meremehe" ristsõna

PAREMALE: 1. Ajalehe "Meremees" lisaväljaanne. 12. Sooliselt määratud veelind. 13. Pintsak. 14. Purje serva tugevdav köis. 15. Olvid. 16. Võrgunõel. 17. Seeliku ääripael. 18. Europiidi tunnus. 21. Number (soomek. lühend). 22. ... ruumi ei paista välisvalgust. 24. Euroopiumi sümbol. 26. Vana-Rooma vaba kodanik, ent mitte patriits. 28. Paat (hollandi k.). 29. Öhtupuna. 30. Aastast 1935 Oslos omaette muuseumipaviljonis säilitatav ekspeditsioonilaev. 32. Nimi, mis on kahel lähestikku, ent vastassuundades voolaval jõel, mille mõlema veed jõuavad Volgasse. 33. Taani väin. 35. *Und andere* (lühend). 36. Inglise kuninga Richard I hüüdnimi. 39. Ots, tipp (rootsi k.). 40. Meremehe hõige tähelepanu äratamiseks. 41. Vastu tuult risteldes purjetada. 45. Nikaraagua riigitähis. 46. "Kapten ... lapsed" – J. Verne'i romaan. 47. Gallon (lühend). 48. Vigu tegev. 49. Soome kanal, mille

lõunaosa läks Pariisi rahulepingu järgi NSV Liidule.

ALLA: 1. Okeania ühe saarestikurühma põliselanik. 2. Islami valitsejatiitel. 3. Eesti Ametiühingute Keskkliidu esimees (eesnimi ja nimi). 4. Võib-olla. 5. Eesti Merelaevanduse laev. 6. Merelind. 7. Pikne. 8. Poolsaar Euroopas. 9. Sinna (vene k.) 10. Ometi. 11. Seadmed laeva abimehanismide tööks ja olmeks vajaliku auru saamiseks. 16. Balkad. 19. Angerjas (saksa k.) 20. Germaaniumi sümbol. 23. Udemekke, helbeke. 25. Väljahoovav vesi või aur. 27. Elementaariosake. 30. Järjest tähed tähestikus. 31. Mordva (lühend). 34. Ehkki. 37. Öhuke liistak. 38. Atlandi ookeani meri. 41. Riik Aafrikas (lühendvorm). 42. Tõu, tropp. 43. Tamm (hollandi k.) 44. Territoorium. 46. Gaussi tähis.

Koostanud Märt Kullo

## Järelevalvet...

(Algus lk 7)

dusi reisilaevadele, mis teostavad reisijate vedu ainult Eesti sadamate vahel.

Tundub, et võimalikud mõõndused muudavad eesti reisija elu odavamaks. Siiski pidavat saada mõõndusi teha vaid klassifikatsioonitüüpingu lubatud nõuete piires, näiteks päästeparvede varustuse või tuledega-tuledeta päästevestide kohta vms.

Neid määrusi, käskkirju ja otsuseid, millele seaduseelnõu viitab, on paarkümmend. Ja tundub, et alles need rakendusaktid hakkavad merele tegelikult määrama. Mitmel juhul on eelmises versioonis rakendusaktide andjana kirjas veeteede amet, uues versioonis annab neid samades paragrahvides teede- ja sideministerium.

Seaduseelnõus on konkreetiseeritud ja silutud ka väikelae-

vade, lootsimise ja laevaavariide juurdlemise peatükki, mille kohta oli palju märkusi. Välja on jäetud lootsitasu paragrahv. Kui eelmine versioon - Lootsiteenuse osutamise eest võetakse lootsitasu - oleks seadustunud, oleksid laevafirmad säästnud hulga osutamata lootsiteenuse eest makstavaks lootsitasuks kulunud raha. Kohtus ei loe, mis seaduskirjanik mõelnud, seal loeb, mis seaduses kirjas. Ent selgus, et paragrahv on välja jäetud teistel kaalutlustel.

Märganud, et kõnesolev seaduseelnõu on eelmise versiooni valmimisest möödunud viie kuu jooksul tunduvalt parem, kuid mitte veel küllalt hea saanud, arvab toimetuse samuti kui konsultandid - seaduseelnõu, mis puudutab iga meremeest, väärrib laiemat tutvustamist-arutamist. Ikka selleks, et parem saaks.

Konsultantide abiga  
Madli Vitismann

## Möödunud nädalal

27. mail alustas tegevust uus mereagentuur CF&S Agentide AS. Tegevusvaldkonnad: konteinerite ja väikesaadetiste rahvusvaheline transport, kaupade ekspedeerimine, laevade agenteerimine ja laevade prahtimine.

\*\*\*

23. mail peeti "Regina Baltica" Läänemere laevafirmade kokkade võistlus "Mare Balticum Trophy 1997". Viie osalenud laevafirma hulgas jäid Eestisse mõlemad esikohad ja üks kolmas koht.

Lähemalt järgmises "Meremees".



Eesti Meremeeste  
Sõltumatu Ametiühing  
TEATAB

Alates 15. maist pakub Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing meremeestele ja nende peredele psühholoog-nõustaja konsultatsioone. EMSA liikmetele on konsultatsioon tasuta.

Sobiva aja saab kokku leppida mobiiltelefonil 250 40 712 Tiina Käsi või jättes sõnumi EMSA automaatvastajale 6 466 240.



Ainuüldne restoran  
vanal aurulaeval

AVATUD 12-24

Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres

Admiraliteedi basseini

Tel 6411155

GSM 8 25 060066

26. mail seisid AS  
Tallinna Sadam  
sadamates:

Kesklinna sadamas

"Kalana" (Eesti) - laadib konteinereid  
"Marina 2" (Eesti) - lossib reisijategalerii konstruktsioone  
"Alkimos" (Kreeka) - laadib metalli  
"Mormon" (Küpros) - laadib malmi  
Reidil "STK-1028" (Vene) - ootab kaikohta

Muuga sadamas

Tanker "Vikla" (Soome) - lossib bensiini  
"Leningradski Opoltšenets" (Vene) - laadib puitu  
"Kasander" (Soome) - lossib külmutatud kanu  
"Loyal Trader" (Norra) - laadib vanametalli

Kes meil käivad

Tanker "Janis Sudrabkalns" (Küpros) - laadib naftat

"Vita" (Malta) - lossib linnaseid  
"Viirelaid" (Eesti) - lossib treilereid

Kopli sadamas

"Snow Flyer" (Bahama) - lossib külmutatud kanu

"Vovtsuga" (Vene) - laadib laudu

"Anne" (Soome) - lossib segalasti  
"Pamella" (Soome) - lossib suhkrut

Paldiski sadamas

"Volgo-Balt 175" (Vene) - laadib vanarauda

"Transnautica" (Eesti) - laadib puitu

"Tobolsk" (Vene) - laadib puitu

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



ESTMA



EstLine



ScanTrans



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht  
26. mail

Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" - teel Gibraltarist Argentiinasse

"ALEKSANDER ABERG" - teel Binqasimist Durbanisse

"PAUL KERES" - teel Iljitsjevskist Singapuril

"KRISTJAN PALUSALU" - Vancouveris

"GUSTAV SULE" - Napolis

"ALEKSANDER KOLMPERE" - teel Ceutast Police'i

"HAAPSALU" - teel Bilbaost Baltimore'i

"VILJANDI" - Peterburis

"RAKVERE" - Helsingis

"NARVA" - teel Houstonist Peterburi

"VALGA" - Kaliningradis

"SAKALA" - teel Rio Hainast Valenciases

"SOMPA" - teel Antwerpenist Lomesse

"KEHRA" - teel Calais'st Doualasse

"KUIVASTU" - teel Lomest Doualasse

"KUUSALU" - teel San Pedrost Casablancasse

"RAKKE" - teel Dunkerque'ist Abidjani

"VALKLA" - Antwerpenis

"PIHTLA" - remondis Vene-Balti sadamas

"NAISSAAR" - Ferrolis

"VAINDLO" - Alžiiris

"KASSARI" - teel Gdanskist Bayonne'i

"MUHU" - teel Tallinnast Mersinisse

"ABRUKA" - Catanias

"VILSANDI" - teel Uddevallast Euroopasse

"MUUGA" - teel Antwerpenist Stockholmi

"VIRTUSU" - teel Helsingist Felixstowe'sse

"KALANA" - Vanasadamas

"KURKSE" - teel Stockholmist Antwerpenisse

"DIRHAMI" - teel Rõtterdamist Vanasadamas

"KAPTEN KONGA" - teel Tallinnast Killingholme'i

"KAPTEN VOOLENS" - Vanasadamas

"MEHAANIK KRULL" - remondis Meretehases

"VIIRELAID" - Muuga sadamas

"SUURLAID" - Kõbenhavnis

"MOHNI" - teel Vajast Porto Torresesse

"SOODLA" - teel Ceutast Diliskelesisse

"KLOOGA" - teel Tarantost Saguntosse

"TRANSESTONIA" - Århusis

"DONATA" - Muuga sadamas

Väljaandja

Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub juunis

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

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

«Printal»  
Tellimuse nr. 2176

Toimetaja  
MADLI VITISMANN

EESTI  
RAHVUSRAAMATUKOGU  
AR

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast. Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas