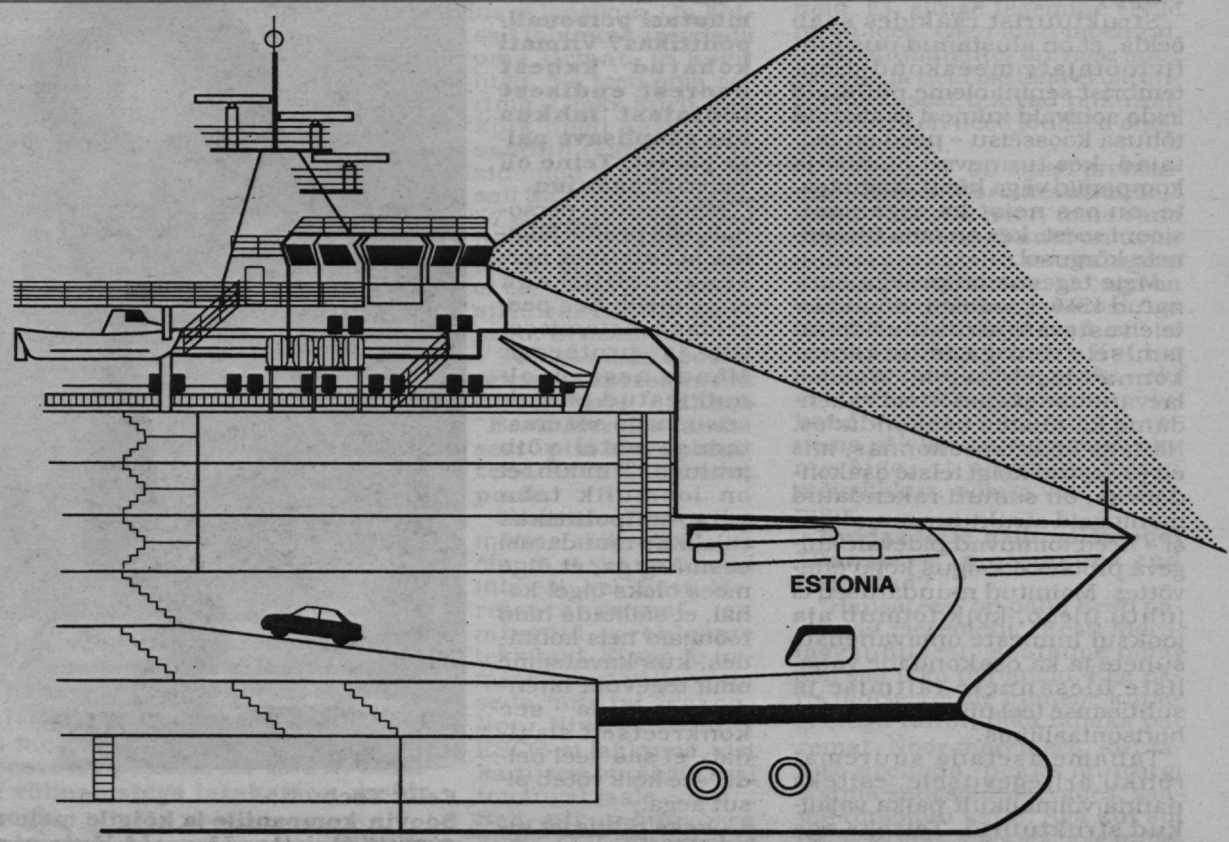
MEREMEES

Ilmub alates 1989. aastast VIII aastakäik

Nr. 23–24 (176–177) Teisipäev, 16. detsember 1997 Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Reederi aastalõpp lk. 2–6
- Aasta meremisjonit lk. 9
- Ametiühingu aastalõpp lk. 10–11
- Merekoolis lk. 12
- Mereriigi visiitkaardist lk. 13
- «Kohe on vaja...» lk. 14
- Suvejutt XVII lk. 15
- Meie teeme ajalehte lk. 16



Skeem vaatevälja kohta roolikambrist "Estonia" huku uurimise komisjoni lõpparuandest. Lähemalt lk. 8, 9 ja 11.

Vabariigi President "Estonia" parvlaeva suurõnnetuse aruande üleandmisel

Härra komisjoni esimees,
lugupeetavad komisjoni liikmed,
härra teede– ja sideminister,
mu daamid ja härrad ajakirjandusest!

Eesti Vabariigi nimel, oma kaasmaalaste nimel ja ennekõike "Estonial" hukkunute ja "Estonialt" päästetute nimel on mu esimeseks kohustuseks tänada uurimiskomisjoni liikmeid kolm aastat väldanud töö eest, millele täna Tallinnas on punkt pandud. Mitte keegi peale teie endi ei tea, millise raske moraalse paine all te olete nende kolme aasta kestel töötanud, et sadadest tuhandetest asjaoludest välja sõeluda see, mida komisjoni esimees kaugsõidukapten Uno Laur nimetas **tõeks, kogu tõeks ja ainult tõeks**.

Tahan tänada komisjoni liikmeid ka selle eest, et aruanne "Estonia" ja tema reisijate hukkumisest on kättesaadavaks tehtud raamatu kujul. Teie aruannet on kannatamatult oodatud, hoolimata sellest, et eesti keeles on tänaseks juba ilmunud kolm raamatut "Estonia" hukkumisest ja väljaspool Eestit on vändatud vähemalt üks film, mis pretendeeris dokumentaalsusele, kuid meenutas pigem kokteili Jules Verne'ist ja Agatha Christie'st. Teie aruanne, täpne ja kiretu, ei sisalda mitte ainsatki nime. Komisjoni ülesandeks oli koguda üksnes fakte, mis annaksid ülevaate 1994. aasta 28. septembri traagilisest öösst nii tõetruult, kui see tänapäeva uurimisvahenditega on võimalik, – et ennetada ja ära hoida sarnaste suurõnnetuste kordumist. Komisjoni aruanne ei ole kohtuotsus. Seepärast ei sisalda komisjoni aruanne ka mitte ainsatki nime.

Ma tänan teid, et tulite täies koosseisus Tallinna. "Estonia" kandis Eesti sini–must–valget lippu. See oli osake Eesti Vabariigist. Seepärast on ennekõike meie endi kohustus selgusele jõuda, kas ja kuidas oleme suutnud täita oma õigused ja kohustused merel. Olen kindel, et aruanne annab ka sellele küsimusele objektiivse vastuse.

Ma tean, et avalikkusel ja hukkunute omastel kerkib tuhandeid küsimusi. Kõigi nende küsimuste vastused on koondatud siia kaante vahele.

3. detsember

Avaldus

Seoses parvlaeva "Estonia" Huku Uurimise Ühendkomisjoni lõpparuande avalikustamisega avaldan tunnustust Komisjoni põhjalikule tööle.

Olen seisukohal, et lõpparuandes on kajastatud sündmusi ja nende tagapõhja, mis viisid reisiparvlaeva hukkumiseni. Komisjon ei võinud ning ei asunud oma töös kohtumõistja rolli.

Komisjoni koostatud lõpparuanne sisaldab järeldusi ja ettepanekuid, mis on tarvilikud täiendavate meetmete rakendamiseks mereliikluse turvalisuse huvides. Selles johtuvalt on Teede– ja Sideministeeriumi poolt moodustatud töörühm, kelle ülesandeks on Valitsusele esitada mereohutust suurendavate täiendavate meetmete programm.

Tahan rõhutada, et süüdistamine ei aita kaasa mereohutuse tõstmisele ning seetõttu kutsun kõiki asjaosalisi tulevikku suunatud tegevuses pöörama erilist tähelepanu lõpparuande ettepanekute osale, mille realiseerimine aitab vähendada traagiliste õnnetuste kordumise võimalikkust.

4. detsember 1997 Teede– ja sideminister **Raivo Vare**

3. detsember 1997

Sel tähelepanuväärsel päeval tunnistati "Estonia" huku uurimise rahvusvahelise komisjoni töö lõplikult valmis olevaks. Pikisilmi oodatud aruannet esitleti südapäeval Kadriorus presidendile, tund hiljem Sakala Keskuses ajakirjanikele.

Huvilisi oli koos palju ja kaugeltki, näiteks allakirjutanu vasemal käel istus "Neatkariga Riga" korrespondent, paremal aga Saksa televisiooni "Focus" esindaja, muide, eestlane. Puudu olid aga "Katastrofkursi" autorid Rootsist, "Dagens Nyheteri" esindas hoopis eestlane Märt Kubu. Saalis viibis ka reederifirmade juhte.

Suhtlusfirma "Hill & Knowlton" korraldatud pressikonverents kulges ladusalt, materjalid olid kõigile ette valmistatud ja tõlge inglise keelest eesti keelde sujus. 159 kuulaja hulgas oli 129 ajakirjanikku 79 väljaandest, sh. paarkümmend televisiooni– ja raadiokanalit. Eesti ajakirjandusväljaannetest oli esindatud 25, Soome omadest 14, Rootsist 13, Saksamaalt, Lätist ja Venemaalt 6, Prantsusmaalt 2 ning Norra, Taani ja Suurbritannia olid esindatud 1 väljaandega. Rahvusvahelisi kanaleid oli kolm.

Komisjoni esimees **Uno Laur** selgitas aruande koostamise raskusi ja põhimõtteid:

"Komisjonil on olnud kaks esimeest, 13 liiget, 13 eksperti, 14 vaatlejat ja 4 administraatorit. Koos on veedetud 51 päeva, lisaks sellele rühmiti kohtumised ja konsultatsioonid. On tellitud uurimusi ja kalkulatsioone ning korraldati mudelkatsed, milleks ehitati 1:35 "Estonia" mudel.

Töö eesmärgiks oli parandada ka inimeste turvalisust merel. Oli vaja välja selgitada, kuidas ja miks juhtus. Komisjon ei ole tahtnud kedagi süüdistada ega vastutust laiali jagada. Lõpparuandes pole ühegi inimese nime.

Laeva veega täitumist ja vajumist näitasid arvestused. Uuriti ka päästetud laevaosi ja sõsarlaeva "Diana II". Vasakule pööre ei olnud kreenis laeva tõttu, vaid vahiohvitseride tegutsemine.

Komisjoni kindel arvamus on, et oma viimasele reisile asunud laev oli tehniliselt korras, sertifitseeritud ja nõuetekohase meeskonnaga.

Kõige suurem raskus uurimisel oli tähtsate tunnistajate puudumine – nad kõik hukkusid. Aga vastus põhilisele küsimusele – miks? – peaks olema selge ja konkreetne – see juhtus laeva konstruktsiooni tõttu. Juba päev pärast vahearuannet kehtestas IMO täiendavad ohutusnõuded. Aruande osa "Soovitused" sisaldab täiendavaid abinõusid ohutuseks merel.

Aruandel on veel üle 1300 lehekülge lisasid.

Lõpparuandele on alla kirjutanud kõik komisjoni liikmed üksmeelselt."

Komisjoni liige **Hans Rosengren** tutvustas 13., põhilist peatükki "Õnnetuse kulg". Tema selgituse kohaselt oli laeva saatus otsustatud kell 1.15 ja kell 1.24 alanud *mayday*–kõnelus lõppes mõni minut enne 90° kreeni. Järgnes video arvutisimulatsioonist "Estonia" viimaste minutite kohta, kõrval kellaaeg ja all raadiokõneluse tekst. See tähelepanuhetk pimedas saalis sundis küllap paljusid alla neelama võimalikud teravad küsimused.

Komisjoni liige **Tuomo Karppinen** selgitas video abil, kuidas täpselt visiir ära kukkus. Ilmnes, et visiiri kinnitussüsteemid olid 1,5–kordse tugevusvaruga, ilm aga Läänemere jaoks suhteliselt haruldane. Sellist ilma tuli ette "Estonial" kord aasta–paari kohta.

Üllatus oli pärast laevahukku selgunu, et toimunud oli teisigi visiiriõnnetusi. Need olid eri kiirustel vahemikus 10–15 sõlme. Enamasti pärast õnnetusi lukusüsteeme tugevdati, kuid süstemaatilist laevade ülevaatust ei tehtud. Kaptenid teistel laevadel juhtunust ei teadnud.

Visiiri kujul ja konstruktsioonil on määratusuur tähtsus. Pärast "Estonia" katastroofi suurendati kõigi parvlaevade visiiride kinnitusseadmete tugevust, 1995. aastal unifitseeriti nõudmised ka varemehitatud laevadele.

Kui need nõuded oleksid kehtinud "Estonia" ajal, olnuks visiiri kinnitussüsteem 7 korda tugevam kui "Estonial" oli.

Komisjoni liige **Heimo Iivonen** selgitas päästeoperatsiooni uurimist. Ta rõhutas, et tingimused polnud äärmuslikud, kuid olid rasked. Oma osa oli raadioteadete vastuvõtuahelal: kui laevad oleksid teate Turku merepäästekeskusele edasi andnud, oleks see kohe päästeteenistustesse jõudnud. Turku merepäästekeskus edastas teate teistele alles kell 2. Komisjon arvas, et töö paranes teisel tunnil. Aga kell oli juba 2 läbi, kui Turkus otsustati, et tegu on suure õnnetusega. Päästeti siiski kõik, kes olid parvedes veel elus.

Uno Laur rõhutas, et komisjoni soovitused ja üksmeelne järeldus kujunesid pärast põhjalikku kolme aasta pikkust uurimist. Selle üks eesmärke

(Järg lk. 8)

Reederi aastalõpp

AS-i "Eesti Merelaevandus" juhatuse esimees FELIX TSCHUDI

Kas olete ikka veel kindel, et olete saanud kauba, mille ostsite, või on teil olnud häid või halbu üllatusi?

Oleme saanud, mida ootasime, kuid alati on võimalus, et ilmneb asju, mis põhjustavad väikesi, olgu häid või halbu üllatusi. Üldkokkuvõttes oleme saanud seda, mida lootsime.

Olete küllalt kaua kavandanud ettevõtte uut struktuuri. Milline on järgmine juhtimisetapp?

Struktuurist rääkides saab öelda, et on alustanud uus juhtivtöötajate meeskond. Septembrist senini oleme püüdnud leida sobivaid inimesi ja saanud tõhusa koosseisu – need on töötajad, kes tunnevad bisnist ja kompaniid väga hästi. Nagu teate, on osa neist ka organisatsiooni seest, kes on oma ülesannete kõrgusel.

Meie tegevus on praegu suunatud ISM koodeksi nõudmistele vastavate struktuuride rajamisele rõhuga tehnikaosakonna ülesehitusele. Moodsa laevanduse põhimõtteid rakendame ka teistes osakondades. Näiteks finantsosakonnas, mis on ju seotud kõigi teiste osakondadega, on samuti rakendatud mõningaid struktuurimuudatusi – need toimuvad pidevalt kulgeva protsessi käigus kogu ettevõttes. Mainitud muudatused ei juhtu üleöö, kõik toimub aja jooksul inimeste omavaheliste suhete ja ka osakondade vaheliste ülesannete täitmise ja suhtlemise teel nii vertikaal- kui horisontaalliinis.

Tahame asetada suuremat rõhku äritegevusele, esiteks panna võimalikult paika vajalikud struktuurid. Teiseks aga kontsentreeruda ärile, mida praegugi teeme. Viie aasta jooksul on tegeldud reisiparvlaevade, *ro-ro*-, konteiner- ja puistlastilaevadega ning laevade mehitamisega. Nüüd peame leidma strateegia nende valdkondade edasiarendamiseks ja ka partnerid, kel need valdkonnad on hästi välja arendatud. Sellele järgneb laevade ja kaldakontori vahekordade struktureerimine.

Selle tegevuse arendamiseks on vaja luua tugevad meeskonnad/üksused, mis suudavad ägedas võistluses vastu pidada. Selleks on vaja ka tugevaid partnereid. Alustuseks ostsime parvlaevaosa tugevdamiseks "Baltic Kristina" ja *ro-ro*-laevade osas on uus ka "Lehola". Et oma süsteemi tõhustada, tahame veel laevu osta, ka reisilaevu. Oleme huvitatud Läänemere reisiliinidest. Aafrikas jätkame nagu seni, peamiselt aga keskendame oma huvid lääneregioonidele.

Tänapäeval püüab igaüks spetsialiseeruda sellele, mida paremini oskab, kuid "Eesti Merelaevanduse" tegevusvaldkond on üsna lai.

Mis puutub spetsialiseerumisse, siis tuleb tegelda mitmesuguste aladega, mitte kontsentreeruda ainult teatud kitsale äriliinile – mitte ainult üht tüüpi laevad ja ühtlaadi kliendid. Peame rakendama seniseid kogemusi, et areneda soovitud suunas. Õppima tundma siinse piirkonna kaubandustavasid. Siin on kasutusel peamiselt teatud tüüpi laevad ja teatud tüüpi last – ka see on spetsialiseerumine. Eesti peab tõhusalt osalema siinse piirkonna laevanduses. Et olla tugev neil aladel, kus tegutsed ja mida tunned, tuleb ühendada jõud ja koopereeruda teiste kompaniidega, et hõivata paremini kindlat turusegmenti. Kui lisada ühele laevastikule teine, suureneb turuosa rohkem kui kahekordselt – alati on tulemuslik arendada partnerlust.

Kas kavandate muutusi personalipoliitikas? Viimati kohatud kahest noorest endisest töötajast lahkus üks ebapiisava palga pärast. Teine oli Toivo Ninnas jun.

Mis puutub personali, siis peame jälgima ja tutvuma personalipoliitikaga enne meid. See peegeldas erastamisootust ja -protsessi. Mõnda aega on olnud teatud paigalseisu, nagu see erastamise ootel võib juhtuda. Tundub, et on loomulik teha personalipoliitikas vajalikke muudatusi eesmärgiga, et õige mees oleks õigel kohal, et säilitada häid töötajaid neis kohtades, kus kavatseme oma tegevust laiendada. Mida see konkreetselt sisaldab, ei saa veel öelda, see kõik võtab pisut aega.

On ka tähtis, et informeeriksime inimesi kompaniisiseselt sellest, mida kavatseme, see on väga oluline. Ja et inimesed informeeriksid juhtkonda. Mitte midagi ei juhtu üleöö, kõik sünnib sammsammult. Peame leidma võimalusi, et tasustada inimesi, keda tahame oma kompaniis töötamas näha. Peame maksma niisugust palka, et inimestel oleks huvi siin töötada, kuid palk pole ainus võimalus, on ka teisi soodustusi. Praegu on veel vara individuaalseteks läbirääkimisteks, tuleb oodata. Enne tuleb teha üldisi otsuseid ja üldstruktuur paika panna. Siis järgneb mõistlik personalipoliitika.

"Tschudi & Eitzeni" Tallinnas käinud laevadel demonstreerisite nii suurt asjatundlikkust, et tekib küsimus, kas kavatsete ka igat "Eesti Merelaevanduse" laeva sama hästi tundma õppida?

Isiklikult? Kuidas saavutada asjatundlikkust ja ülevaadet? Olen jälginud *"Sibo"*-laevade ehituskäiku ja ostutehinguid, see on olnud minu ülesanne juba aastaid, ja seetõttu tunnen kõike nendega seonduvat.

Pole muidugi lihtne tunda "Eesti Merelaevanduse" 47 laeva, aga aegapidi tuleb seegi. On väga oluline, et kompanii tehnikaosakonnas oleksid inimesed igati teadlikud ja tunneksid üksikuid laevu põhjalikult. Muidugi ei pea igaüks tundma iga laeva, see oleks väga raske. Tehnikaosakond peab tundma nii laeva kui ka meeskonda. Jällegi on tähtis osakondadevaheline suhtlus. Oluline on, et ka juhtkond tunneks laevu üksikasjalikult ja nõukogul oleks ülevaade laevade potentsiaalist, andmed nii veovõimsuse, kiiruse kui meeskonna kohta. Sellele tuginevad otsused laevade kasutusvõimaluste kohta, et äri õigesti arendada. Vastavalt sellele otsustab ka juhtkond, kas hankida veel samasuguseid laevu jne. See on minu ülesanne.

Felix Tschudi:
Soovin kompaniile ja kõigile meie meremeestele ning töötajaile rõõmsaid jõule ning turvalist ja edukat uut, 1998. aastat. Ning rohkesti lasti!

Ütlesite, et on huvitav olla nii kiiresti areneval maal. Ent kas olete sellest johtuvalt kokku põrganud teistsuguste mõtte- ja tegutsemisviisidega?

Meid kõiki on kujundanud minevik, mis on olnud erinev. Seetõttu esineb arusaamades ka lahkuminekuid. Olen kindel, et mõnikord on midagi teile täiesti ilmset minule ebaselge ja vastupidi. See tuleb erilaadsetest kogemustest. Tuleb õppida üksteisest aru saama, lahendada tekkivad arusaamatused. Ega neid ei esine ainult Eesti ja Norra vahel, vaid kõikjal, näiteks ka Norra ja Inglismaa vahel.

Erinevused Eestiga tulenevad Eesti endisest majandussüsteemist. Äritegevust arendades on oluline seda arvestada, samuti kompanii juhtimisel. Eesti nõukogudeaegne majandussüsteem oli väga tsentraliseeritud: ühed andsid käsu, teised täitsid. Isiklikku initsiatiivi ei soodustatud. Nüüd on olukord teine, üksikisiku initsiatiiv on soovitav, kui see on kasulik kompaniile. Seda tendentsi me arendame, see puudutab kompanii töötajaid ja areneb jõudsalt kogu Eestis – inimesed eri tasanditel otsustavad ise, ei ole vaja kõrgema taseme otsust ootama jääda. Juhtkond ei pea teadma viimast kui üksikasja laevas, ülevaade peab olema sellel töötajal, kes tolle sektori eest vastutab.

"Nordström & Thulin" hakkab reisilaevandusest loobuma. Mida teeb "Eesti Merelaevandus" sel juhul Stockholmi-liinil?

"Nordström & Thuliniga" käib meil tihe dialoog tõhusa koostöö asjus. Eile teatati "N & T" liitumisest "Argonaudiga", mis on suur tankerikompanii. Seetõttu pole üllatav, et räägime nendega "Estline'i" asjus – see on osa Läänemere laevandusest, milles meie eesmärk on laieneda ja areneda, ja selleks peame teiste kompaniidega konkureerima – üks näide sellest on "Baltic Kristina" ja teine "Nord Neptunuse" ost.

Seni on kummaski liini otsas olnud 50%-line osalus.

Mis puutub 50% osalusse, siis alates 1989. aastast, kui "Nordström & Thulin" siin alustas, on olukorrad tunduvalt muuutunud, maailm on nüüd teine ja osalusprotsent ei ole määrav kompanii edukusele ärilises konkurentsis.

Liini alustanud "Nord Estonia" oli 100% "Nordström & Thulini", seega siis Rootsi osapoole oma, "Eesti Merelaevandus" alustas oma 50%-ga hiljem.

Majanduslikult on Eesti väga hästi arenenud hoolimata hiljutistest tagasilöökidest. 50% osalus oli väga arukas käik, potentsiaal pole seetõttu langenud. Kahepoolne leping kontsessioonide osas on lähemal ajal lõppemas ja uusi enam ei tule. Seetõttu võib ka Eesti osa olla 100% või tulla võib mõni teine partner. "Estline" ise on juba üsna tugev operaatorfirma nii Rootsi kui ka Eesti poolel, ka teeninduse poolest, mida nad pakuvad, seetõttu pole omanikuküsimus praegu enam nii tähtis.

Võib-olla on *Silja* huvitatud?

Võib-olla on. Mis puudutab "Silja Line'i", siis ei saa midagi kindlat öelda, huvilisi on mitmeid. Siin on olulisi momente, näiteks *tax-free* küsimus. Eesti on paljude firmade jaoks maakaardil olemas.

Kes on "Baltic Kristina" omanik?

"Baltic Kristina" kuulub Norra "KS Windward Venturele".

Kas "Eesti Merelaevandusel" on kavatsusi ka Helsinki-liinil?

Helsinki liinil ei ole meil käesoleval hetkel konkreetseid plaane.

Te ei loe küll eesti keeles, aga kindlasti on teil oma mulje Eesti ajakirjandusest.

Mulle on tõlgitud palju huvitavaid artikleid Eesti pressist, nii et mul on teatud ülevaade sellest, millest juttu. On asju, millest olen juba kuulnud, aga ka neid, mis on mulle täiesti uued. Näib, et rahva seas liigub sageli kuulujutte ja need levivad kiiresti ka ajakirjandusse, kuigi on ainult kuulujutud. Ajakirjanikud peaksid seepärast informatsiooni, mis neile kätte tuleb, paremini ja tõhusamalt kontrollima, vastutustundlikumalt oma tegevusse suhtuma, sest see on professionaalse ajakirjanduse esmane kohustus. Kui midagi lehes avaldatakse, siis inimesed otsekohe kalduvad uskuma, et tõsi on taga.

Eks seda juhtub Norraski, kuid valeinformatsiooni levitav press kaotab usalduse. Kahjuks usuvad paljud inimesed kõike, mida neile sensatsioonihimus pakutakse. See aga on ohtlik. Ajakirjandus peab oma vastutust tunnetama.

Kuidas teie arvates "Eesti Merelaevanduse" meremehed end praegu tunnevad?

ESCO meremehed tunnevad end arvatavasti praegu veidi ebakindlalt tuleviku suhtes. Kuid nad ei peaks seda olema, sest tahame oma laevu väga hästi juhtida, olles keskendunud tehnilistele küsimustele. Tahame seda laevanduse külge edasi arendada, milleks vajame head, oskuslikku tööjõudu. Struktuurimuudatused, eriti tehnikaosakonnas aitavad kaasa laevade edukale ekspluateerimisele. Kõik laevakompaniid panevad suurt rõhku tehnilisele küljele ja ISM standardile, selleks peavad laevad andma aru ja tihedalt suhtlema laeva superintendantidega. Sellist süsteemi kasutavad sel moel kõik tänapäeva laevafirmad, nii on inimesed kaldal laevade huvide eest väljas, saades selleks esmainfo kaptenitelt. Nagu kapten vastutab oma laeva eest merel, nii vastutab kompanii kaldal kõigi oma laevade eest. Püüame vältida juhtumeid, kui kapten lävib mõnes küsimuses mittekompetentse töötajaga ja sellest võivad tekkida segadused, mis on ohtlikud

Kas see tähendab, et nüüd on laeva ja kalda suhtlemiseks üks kanal ja mitte näiteks viis?

Mitte viis, aga ka mitte ainult üks. Mis puudutab tehnikaküsimusi, laevasõitu ja personalipoliitikat, siis selle jaoks on üks kanal – tehnikaosakond ja laeva superintendant. Kuigi teistes küsimustes, nagu näiteks prahilepingud, tuleb kaptenil suhelda kommertsosakonnaga. Nii moodustub igas töölõigus oma kanal suhtlemiseks kaldakontoriga.

Kuid kõiges, mis puudutab laevasõitu, on üks kanal tehnikaosakonda ja see on superintendant. Ka personalitalitus on osa tehnikaosakonnast ja need probleemid käivad samuti superintendandi kaudu.

25. november

Madli Vitismann
Vastused aitas tõlkida
Ursula Põks

AS Eesti Merelaevandus ostab parvlaeva

Pressiteade

AS Eesti Merelaevandus on sõlminud ostu-müügilepingu parvlaeva "Nord Neptunus" ostuks Rootsi valitsuselt 5,75 miljoni dollari eest. Tehingut vahendas laevandusfirma "Nordström & Thulin".

Lähipäevil saabub "Nord Neptunus" Turku laevaremonditehasesse, kus viiakse läbi tehniline ülevaatus ning tehakse vajalik kosmeetiline remont.

Parvlaeva uueks nimeks saab "Neptunia" ning see alustab E-Liini AS-i opereerimisel tööd Tallinn-Stockholmi liinil kohe pärast remonti. Laeva üleandmine uuele omanikule on plaanitud detsembri algul.

Parvlaev "Neptunia" hakkab sõitma Eesti lipu all eesti laevaperega.

27. november

AS Eesti Merelaevandus

AS Eesti Merelaevandus rentis "Sea Clipperi"

Pressiteade

AS Eesti Merelaevandus rentis kolmeks aastaks Norra firmalt "Christiania Elendomsselskap" *ro-ro*-tüüpi kaubalaeva "Sea Clipper", mis alustab liiklemist järgmise aasta märtsis.

Kaubalaev "Sea Clipper" on ehitatud 1971. aastal ning ümber ehitatud 1990. aastal. "Eesti Merelaevandus" rendib "Sea Clipperi" ilma meeskonnata.

"Sea Clipper" on 118,4 m pikk ja 16 m lai. Laeva veeväljasurve on 3937 t ja kaubamahutavus ligi 850 liinmeetrit, mis võimaldab peale võtta kas 46 treilerit või 200 konteinerit. Jääklass on A.

4. detsember

AS-i Eesti Merelaevandus infojuht
Urmas Ööbik

Reederi aastalõpp

Meie lehe esimeses vana-aasta numbris kaheksa aastat tagasi oli Toivo Ninnase intervjuu, ja nii on see jätkunud igal aastal.

TOIVO NINNAS,

kuidas on praegu teie ametinimetus?

Olen "Hansatee" nõukogu esimees. Aga et esimehel pole nii väga palju tööd, mul aga on niisugune paha viga, et armastan tööd teha, siis tegelen praegu ka kõigi projektide koordineerimisega. Ma ei ole arendusdirektor, vaid lepingu järgi just projektide koordinaator. Igapäevase operatiivse tegevusega ma ei ole üldse seotud.

Esimest korda üle pika aja on mul võimalus olla igapäevatööst kõrval ja mõelda sellele, mis tuleb aasta, kahe või kolme pärast. Harilikult on enamikul inimestel see õnnetus, et igapäevane *tulekahju kustutamine* rikub selle võimaluse ära. Mina hakkan nüüd juba harjuma, et võin eelkõige ettepoole mõelda. Jooksmist on seni siiski palju olnud. Novembrikuus olen ma laua taga istunud vist vaid 3–4 päeva, kogu aeg liikumas. See on mul veres. Inimesele olevat ka kõige hullem, kui pärast suurt koormust see järsult langeb. Tean vanu kapteneid, kes merelt ära tulid ja suure koormuslanguse ohvriks sattusid.

Nõukogu esimees peaks olema omanike esindaja. Kas ja kui palju "Hansatees" omanik olete?

Pole seda kunagi varjanud, et olen siin väikeomanik. Muuseas, kaks korda rohkem kui merelaevanduses. Õigemini, ma olen firma aktsionär, kes on "Hansatee" omanik. Selle firma nimi on "Inforte". See on samamoodi kui "Eesti Merelaevandusega" – olen "ESCO Holdingu" aktsionäre. Niisiis ei ole mul ühtegi merelaevanduse ega ühtegi "Hansatee" aktsiat.

Teie tööelus on tänavu olnud kolm etappi: tavatöö "Eesti Merelaevanduses", tormiline erastamisaeg ja siis justkui rahulik kõrvaltvaatamine.

Jah, pärast tormilist erastamist oli oma koha otsimine uues olukorras. ESCO-l ja "Hansateei" pole praegu kahjuks diplomaatilisi suhteid. See on muidugi väga kurb, aga arvan, et umbes tulevaks suveks on nende kahe firma suhted korras. Selgub mõlema firma lähiaja strateegia; saadakse aru, mida kumbki teeb ja mõistetakse, et on ka mingeid ühiseid huve, mida võib koos lahendada.

Sel praegusel suhtlemise puudumisel on mitu põhjust. Kui ma veel ESCO-s töötasin, vaatasime sageli teisi firmasid kui oma nooremaid vendi, ja nii tollal ka oli. Siinsamas "Hansateeski" oli ESCO-l suur osalus, samuti "Estline'is". Aga nüüd on see läbi ja peab harjuma vaatama teisi kui partnereid: kellelegi pole võimalik midagi dikteerida. Aga harjumine võtab veidi aega.

Praegu pole firmadel selge, millega teised hakkavad tegelema. Minu viimased andmed näiteks ESCO kohta on ajalehest "Meremees". Viimane koosolek seal oli 3. septembril, ja rohkem otsest informatsiooni mul ei ole, ehkki "ESCO Holdingu" aktsionärina see mind tõsiselt huvitab. Salakuulamisega pole kunagi tegelenud ega hakka ka. Tõsi, "Lehola" ristimisele mind kutsuti, aga ma polnud sel ajal Eestis. Oleksin hea meelega tulnud vaatama, sest laeva projekteerimise ja ehitamise juures olen ju olnud. Ta pidi valmis saama juba aasta tagasi. Ükspäev, kui ta siin on, lähen kindlasti vaatama.

Aga teisest küljest arvan ma, et ESCO elab praegu üle erastamisprotsessi tagajärgi. See aeg oli tohutult raske, inimesed pinge all. Lisaks uue juhtkonna ilmumine. Loodame, et järgmine aasta on juba parem, selguvad kõik juhtimissüsteemid jne. Aga ikkagi tulevad lähemad kaks aastat mu meelest rasked, sest pärast erastamisjärgse kontrollaja lõppemist toimub börsil aktsiate müük ja vahepealsed omanikud, kes praegu tõid sisse investeerimisfondide raha jne., peavad oma kasumid kätte saama. Ja alles siis selgub, kes tegelikult tahavad firma arendamisega tegeleda. Raha ei kuulu ju praegu põhiliselt mitte neile, kes siin kohal on, vaid mitmesugustele fondidele ja eraisikutele.

Kas see, mida olete ESCO tegevuse kohta lugenud, kulgeb teie jaoks ootuspärast rada?

Mind veidi üllatas – ehkki see informatsioon on kuulujuttude tasemel, mingeid pabereid selle kohta näinud ei ole –, et "Kristina Baltica" omanik pole mitte ESCO, vaid härra Tschudi, kes on selle andnud viieks aastaks ESCO-le rendile. Kui see nii on, on ta teinud muidugi tohutult hea *deali*. Kui see laev viis aastat vastu peab, on ta oma raha juba teeninud – pealegi, kui ees ootavad suured muutused, *tax-free* kadumine siin jne. Iseendaga bisnise tegemine ei kuulu maailmas heade kommete hulka, selle eest lüüakse minema. Aga see on juba rohkem ESCO nõukogus olevate riigi esindajate probleem.

Veel mõned küsimused kõrvalseisjale. Kelle kuulub "Tallink" ja mis temaga peale hakata?

"Tallink" kuulub täielikult "Eesti Merelaevandusele", aga mis temaga peale hakatakse, seda ma ei tea.

Aga kas võimalus "Tallinki" kasutama hakata mõnel soojemal merel on seostatav teie reisiga Musta mere äärde?

Laeva saamiseks pole me absoluutselt mingeid läbirääkimisi pidanud. Aga me tõesti uurisime pikalt võimalust Mustal merel tegutsemiseks ja jõudsime järeldusele, et see tuletab meelde olukorda, kui kunagi ammu kaks jalatsifirma agenti saadeti Aafrikasse uurima, kas seal on võimalik jalanõusid müüa. Üks kandis ette, et on tohutu turg, sest kõik käivad paljajalu. Teine teatas, et müüa ei saa, kuna keegi neid ei kanna. Nõukogude ajal oli Mustal merel väga suur reisilaevade liikumine. Enam neid laevu ei ole. Turg on olemas. Inimestel on reisimiseks raha vähe. Kel on palju, see sõidab pigem Prantsusmaale, Ameerikasse, Kanaari saartele või Hispaaniasse. Tulevikus on seal võimalused tohutud, aga praegu me sinna siiski veel minna ei riski.

Mida sooviksite jõulude puhul meremeestele? Ilma teieta ei saa hakkama ükski laevandus, te olete äärmiselt hädavajalikud. Soovin, et tunnetaksite oma vajalikkust ja oma väärtust. Ilma teieta ei maksa meie, olgu valge- või sinikraed, enam midagi. Seetõttu peaksid ka teie nõudmised olema meie võimalustega tasakaalus, muidu pole meid kumbagi.

Aga rublaajal oli "Estline'il" ometi mõtet turg sisse sööta.

Seal oleks praegu vaja teha umbes sedasama, aga seal peaks olema kindlasti kindel partner. Oleme kolme firmaga pidanud läbirääkimisi ja peame veelgi, aga näib, et seal jookseb see asi väga aeglaselt.

Te olite "Estline'is" ka nõukogu aseesimees. Kuidas seal suhted on?

Isiklikul tasandil pole mingeid probleeme: kui üksteist näeme – teretame! Kogu nõukogu vahetati niimoodi välja, et meile ei suvatsetud mitte teatadagi, et oleme välja vahetatud.

Võiks arvata, et olete mõnevõrra kibestunud, kuna kõik selle erastamise ja erastamisjärgse ajaga pole läinud päris nii, nagu ehk tahtsite ja ei võtagi nüüd siinset vaikset mõtlemisepõlve kui pehmet üleminekut pensionile, vaid pigem jõulist möödaajamist naaberfirmast?

Kibestunud pole õige öelda, sest miks ma peaksin olema? Ja miks peaksin praegu pensionileminekust mõtlema? Mingit ideed merelaevandusest mööda ajada või *ära teha* küll ei ole. See oleks lollus ja lapsikus. On lihtsalt tahtmine arendada oma firmat, ja kogu lugu. Ma teen oma parima. Oleks kurb, kui kõik need aastatega saadud teadmised ja sidemed jääksid lihtsalt kasutamata. Oma 57 eluaastaga pole veel põhjust lihtsalt koju jääda. Mingeid hobisid ei ole – marke, pudelisilte või tikutoose ei kogu. Ei maali ka.

Teiega siiski seostatakse, et merenduslik *know-how* lahkub "Eesti Merelaevandusest" piki Mere puiesteed Sadama tänava poole.

"Hansateel" on selles mõttes võib-olla õnne olnud, et siia on tulnud inimesi, kel "Eesti Merelaevanduses" on mingeid probleeme tekkinud. Ei saa ju inimese peast välja võtta seda, mis tal seal on. Noor Ninnas sunniti ESCO-st lahkuma, vist kartuses, et räägib seal toimuvat isale edasi... See oli mõnevõrra kurb, sest tuli meelde mu oma saatus: süsteem saatis mu välismaal elava tädi tõttu mitte välisvetesse, vaid Kaug-Itta. Aga et sisuliselt samamoodi teeb hoopis teisest süsteemist tulnu, ei näita küll suurt kultuuritaset.

"Hansatee" on olnud reisilaevanduse operaatorfirma, kel pole õieti oma laevugi. Nüüd aga tekkis kaubaliin.

Praegu on kolm oma laeva, katamaraan sealhulgas. Kaubaliin ei ole küll minu töö, selle liini autorid olid hoopis teised. Mina oleksingi ehk natuke teistmoodi teinud, kapitaalsemalt. Aga imelikku pole selle tegemises midagi.

"Hansatee" on firma, millel tänavu läks väga hästi, aga mõtlema peab selle peale, kuidas tal läheb 1999., 2000. aastal jne. Praegu on "Hansatee" Tallinn–Helsinki liinil küll turuliider, kuid elu on selline, et toob muutusi. Tuleviku peale on tarvis mõelda. Eesti muutub *Siljale* ja *Vikingile* ja teistelegi atraktiivseks. Nad pole oma huvi ka kunagi varjanud, sadamale on nad 1999. aasta peale oma soovid esitanud. Kai tehakse ümber jmt.

Soome ja Rootsi vahel *tax-free* kaob, ja läbi Tallinna hakkavad käima kõik suured laevad. Mida kõrgemale tõusevad Eestis hinnad, seda vähem soome reisijaid siia tuleb. Hirmus kaubavedu võib ühel päeval ära ka lõppeda – kõik on ju selle peale rajatud. Läksin ükspäev ise lennukiga Helsinkisse – see oli täis. Ärimeestel on kiire, pole aega laevaga sõita. Katamaraaniga lähevad küll hea meelega.

Ega "Hansatee" oma ametiühingu tegemine teie idee ole – meenutab natuke "Eesti Merelaevanduse" ujuvkoosseisu ametiühingut? Et tuled meile tööle – astu ka meie ametiühingusse.

Sealne on olnud aastakümneid. Ei, siinse tegemine ei ole minu idee. Olen alati mõelnud, et ametiühingutel on väga suur tulevik, ja neid ise teha ei ole eriti mõtet, sest tekivad niikuinii. Maailmas on need jõulised organisatsioonid.

"Hansateel" on omad probleemid, "Eesti Merelaevandusel" omad – üks on noor, teine vana organisatsioon. Vanal on asju, millest peaks lahti saama, aga ei saa ka. Noorel neid ei ole, aga on näiteks kogemuse puudus. Aga kui jälle liiga palju tead, siis ei saa ka midagi tehtud. Kuidas me ka endast lugu ei peaks – elu viib edasi ikkagi noorem põlvkond. Ainult et noorema ja vanema põlvkonna suhe peab olema õige, et oleks ka mingi mõistlikkus, poleks vaid tormamine.

Kuidas teile näib: mismoodi "Hansatee" meremehed end tunnevad?

"Hansatees" on palju Eesti paremaid meremehi. "Eesti Merelaevandusest" saatsime omal ajal siia ikka paremaid. Ega päris üldiselt ei ole inimene kunagi eluga rahul, ikka tahaks paremat. Noor meremees, kui tahab areneda, peaks muidugi sõitma kaugsõidulaevades, saama diplomid kätte. Aga kui sul on need kõik käes või pole millegipärast tahtmist neid saada, siis siin töötada on ideaalne variant: kaks nädalat tööl, kaks kodus, palk ka suhteliselt hea. Nii et meie meremehed ei tunne minu meelest end kõige halvemini. Väga raske oli suvel muidugi "Meloodia" meestel, kui laev käis kaks korda päevas. Ootasid tõesti nagu koolipoisid esimest septembrit, et millal see ära lõpeb.

Aga "Eesti Merelaevanduse" meremehed?

"Eesti Merelaevanduses" on positiivne see, et uued omanikud toovad kaasa rahvusvahelise kogemuse. Meremehele on siin kasulik see, et kui läheb hiljem võõra lipu all sõitma, satub sama süsteemi sisse. Meremehe amet on väga internatsionaalne. Kui "Eesti Merelaevandus" on läinud või läheb üle inglise keelele, pannakse ühest küljest eesti merendusele tohutu pöörn – terminoloogias ja muus –, teisest küljest annab see aga inimestele rahvusvahelisel tööturul võimaluse paremini toime tulla.

24. november

Mari Vamba
Madli Vitismann

Läänemere idakaldal

Endised merelaevanduse tootmiskoondised hoiavad üksteise tegevusel tänini silma peal: septembris 1991 loodi Balti Laevaomanike Assotsiatsioon.

"Eesti Merelaevanduse" toonane peadirektor **Toivo Ninnas** selgitas assotsiatsiooni tekkelugu ja eesmärke: "Kui läksime kõik oma teed, kutsus Balti Merelaevanduse president Hartšenko kõik Läänemere-äärsete merelaevanduste peadirektorid kokku muljeid vahetama. Kõik tulid ka. Leidsime, et läheme turumajandusse ühise minevikuga, miks siis mitte koos käia teed või viskit joomas."

Assotsiatsioon registreeriti Leningradi Kirovi rajoonis, sellega liitusid hiljem veel Riia Merelaevandus, Loode Merelaevandus, Volgotanker, *Belomorskoje Nizkoje Parohodstvo*, Valge mere ja Äänisjärve piirkonna Lääne Merelaevandus. Juurde on tulnud ka Peterburi Merekadeemia, üks Klaipeda stividorifirma ja õigusfirma "Jurbalt". 3–4 korda aastas käidi koos, informeeriti üksteist nendes küsimustes, milles varem täitis ülemuse funktsioone Moskva (mereministeerium). "Näiteks kindlustusküsimustes olime täiesti naiivsed," kinnitas 2x2 aastat assotsiatsiooni president olnud Toivo Ninnas.

Kokku tuldi seal, kus parasjagu midagi huvitavat toimus, detsembris aga alati Eestis – päev enne "Eesti Merelaevanduse" aastapäeva. Suvel on sõidetud mööda Valget merd, käidud Solovetsi saarel ja Valaamis. Väga varakult aega kokku leppida polegi tähtis, sest suhtumine kokkulepetesse on erinev: Baltimaade peadirektorid leidsid alati aja, aga Venemaal võis pea alati juhtuda, et keegi ütleb viimasel hetkel ära.

10. detsembril sõideti "Meloodiaga" reisile, koosolekut peeti konverentsisaalis. Järgmisel päeval aga osaleti juba uue juhtkonna kutsel "Eesti Merelaevanduse" vastuvõtul.

"Meil ei ole võimalik küsimusi lahendada – igal riigil on oma seadused –, aga me võime neist üksteist informeerida," lisas Toivo Ninnas. "Oktoobri algul olime Küprosel – meie assotsiatsioon on nii BIMCO kui ka Küprose laevaomanike organisatsiooni liige. Arutasime suhtumist ITF-i pretensioonisse, mille kohaselt nad tahaksid pidada Eestit, Lätit ja Leedut mugavuslipumaadeks. Saatsime selle kohta kirja ITF-i peasekretärile."

Assotsiatsiooni peetakse ühiskondlikel alustel, vaid peasekretär ja raamatupidaja saavad palka. Et assotsiatsioon on vabatahtlik, on see ka hästi koos püsinud. "Tulemus on see, et kuigi me omavahel konkureerime, on see tsiviliseeritud konkurents – leiame ühise keele," arvas Toivo Ninnas. "Meil on olnud kohtumisi ka peainseneride ja ekspluatatsiooniala asetäitjate tasemel. Kõigil on oma riigi laevaomanike organisatsioonid, aga need ei välista teineteist." Praegu on Läti Merelaevanduse peaprobleem erastamine, Leedu Merelaevandusel liiniveod ja Venemaal – riigi suhtumine."

"Eesti Merelaevanduse" asendit assotsiatsioonis hindas Toivo Ninnas nii: "See on andnud võimaluse kontrollida oma kavatsusi teiste peal. Harilikult oleme teistest ees olnud, näiteks ISM koodeksi juurutamisega või "Shipnetiga". Olen käinud kõigil koosolekutel, neid on olnud üle 20. Mulle on meeldinud olla informeeritud sellest, mis toimub teistes merelaevandustes, mis alustasid meiega võrdselt stardipositsioonilt. Lätlased alustasid oma "Shipnetiga" varem, inglased tegid süsteemi nende laevanduse järgi ümber. Meie tegime laevanduse ümber süsteemi järgi – on vaja maailmas kohaneda, mitte maailma enda järgi ümber teha."

"Palju tehti ühisfirmasid ja esindusi ümber maailma, ka selles saime teiste vigadest õppida – see oli kollektiivne katsejänes. Ka teised said meie vigadest õppida ja edusammudest kasu. Venemaal on näiteks topeltraamatupidamine – Vene ja Lääne standardi järgi –, sest erinevad meetodid on amortisatsiooni jm. arvestamiseks, erinev ka tulude ja kulude kokkuarvamise metoodika."

Madli Vitismann

Reederi aastalõpp

AS–i Hansatee juhatuse esimees **Enn Pant**

Kas see aasta läks "Hansatees" nii, nagu kavandasite?

Jah, võib öelda, et üldiselt läks. Oleks võinud veel natuke paremini minna, aga tegelikult võib rahul olla: täitsa hästi läks.

Minu ja mu meeskonna jaoks sai siin aasta täis.

Te ei ole siiski terve aasta paigal olnud: lubasite endale vahepeal kahekuulise ekskursiooni "Eesti Merelaevandusse".

Olin seal, jah, sponsorluse korras, nad ei ole mulle siiamaani palka maksnud.

Nõukogu esimehena vaatasite seda firmat varem väljastpoolt. Nüüd saite seal ka sees olla. Kas kõik vastas teie kujutlusele?

No ei vastanud päriselt. Aga ega ei saa ütelda, et oleksin kohutavalt pettunud olnud. Nägin seal siiski päris palju võimalusi asju ära teha. Aga läks nagu läks.

See sunnib teid siiski natuke kibestunud naeratusega asjast rääkima?

Mingil määral jah. Sai ju mõeldud, et mulle antakse kõik volitused seda firmat ka ... ei saa öelda, et jalule upitada, sest firma on ju täiesti normaalses seisus. Aga ma mõtlesin, et saan seal ka midagi ära teha. Kahjuks nii ei läinud. Aga ega sellest midagi. Need kaks kuud sai ka siinset firmat kõrvalt vaadata ja pärast uue hooga siin alustada.

On vist niisugune tõsiasi, et mõnda aega töötavad firmad inertsist ka juhtimata?

Ei saa öelda, et see siin nüüd niikaua juhtimata oli. Aga muidu öeldakse küll, et firma võib kaks kuud ilma tippjuhita olla. Jaapanlastelt on teada niisugune eksperiment, et viiakse tippjuht kuuks–kaheks tööst eemale, ja kui firma omasoodu hakkama saab, siis on OK – hea juht... Ei taha seda nüüd enda kohta ütelda. Osa meeskonda oli ju "Hansatees" kogu aeg alles. Laevandusse minnes lahutasime siinse meeskonna ära, nüüd on see jälle koos.

Aasta tagasi rääkisime ka aktsiate müügist ja nende hindadest. Nüüd müüte aktsiaid. Tekib küsimus, mida õieti müüte. Majagi pole teie oma, nagu hiljuti ilmnes.

Ei ole tõesti. Esimene emissioon oli 104–ga, ja siis tõesti polnud vist muud müüa kui turgu ja usaldust meie vastu. Nüüdne emissioon on 200–ga, ja firmal on peaaegu olemas suurim osalus kahes laevas – need on vormistamisel. On tekkinud reaalne materiaalne väärtus, mida ei saa muidugi võrrelda mingite toolide–laudade–arvutite omamisega. Laenud tulevad küll peale, aga need makstakse mingi aja jooksul tagasi. Kuid laevad jäävad alles.

Operaatorfirmast oleme jõudnud laevandusfirmaks. Omada kaht laeva, mille koguväärtus on 45 miljonit dollarit, polegi nii vähe – umbes niisugune oli näiteks "Eesti Merelaevanduse" erastamise hind.

Kuid olete rääkinud ka sellest, et reederi ja operaatori riskid on erinevad ja polegi väga hea, kui operaator ripub kõvasti reederi küljes ning on seotud tema laevadega. Nüüd olete ühtaegu nii reeder kui operaator.

Jah, ühest küljest on see tõesti niimoodi. Teisest jälle on nii, et Tallinn–Helsinki liinile sobivaid laevu pole praegu rivis ootamas. Sinna on vaja jääklassiga laevu, mida polegi nii palju ehitatud. Laevaomanikuks saigi seepärast hakatud, et oma liin kindlustada. Tekiks võõra laevaomanikuga mingi arusaamatus, oleks oht laevast ilma jääda. Tuli leida normaalne kompromiss: praegu on pooled laevad renditud, pooled kohe omaks saamas. Nii on kindlus, et me ei sõltu enam laevaomaniku tahtest.

See annab ka kindlust meie töötajatele. Seni olid neil ju lepingud laevast laevani, nüüd saab suur osa juba püsilepingud. Peale selle on nüüd võimalik liinile tulev "Lion King"/"Fantaasia" rahulikult korda teha, mida eelneval aastal näiteks "Normandyga" ei saanud. Muide, müüs maha nende inimeste ees, kes tollal nende kolme–nelja päevaga, mis oli jäänud, tegid sel laeval ära väga suure töö.

"Normandyga" on siis jälle nii, nagu mitme laevaga varemgi, et eestlased pesevad laeva puhtaks, võtavad masina pulkadeks lahti, teevad korda nagu prillikivi, ning ongi käes aeg rendilepingu järgi laev tagasi anda.

Meeskond ütleb ka, et "Normandyst" on maru kahju: on ilus ja suur laev, nüüd ka omaseks saanud. Aga midagi pole teha, laeval ei ole jääklassi, ja nii suurt riski võtta ei saa – talv ju juba näitab ennast. Ent niimoodi ka hoida ei taha, et seisaks paar kuud kai ääres.

Olete nii "ESCO Holdingus" kui "Infortes" omanik. Kummas teie isiklik osa suurem on?

"Infortases" on suurem. Esimesega on see õnnetus, et olen seal niisugune passiivne investor, kellega nõu ei peeta, ja hea, kui kord aastas aktsionäride üldkoosolekule kutsutakse. "Eesti Merelaevandus" on ju ka "Hansatee" omanik, tõsi küll, väikese protsendiga. Kui tehtaks ettepanek osalused ära vahetada, oleksin vist nõus. Siinse firma arengusse ja tulevikku usun rohkem kui "Eesti Merelaevanduse" omasse.

See on küll väga radikaalne ütlemine.

Arvan, et meile on kogunenud nii tugev kollektiiv ja tugevad tegijad, et lihtsalt ei saa kehvemini minna.

Miks vajasite tingimata "Vana Tallinna"? Selgub, et teie ennustustest hoolimata on "Vana Tallinna" fänne, kes jätkuvalt sõidavad selle laevaga.

Ei oska isegi öelda, see lihtsalt kujunes niimoodi välja. "Lion Kingi" ja "Vana Tallinna" suhtes jõudsime enam–vähem ühel ajal kokkuleppele. Mõtlesime siis, kas võtta üks või mõlemad. Kalkuleerisime oma võimalusi, ja arvasime, et "Vana Tallinn" ei ole ka kehv laev, ehkki praegu natuke korrast ära. Veebruari keskel, kui "Lion King" tuleb remondist ja läheb liinile, ongi meil kavas "Vana Tallinn" remonti panna ja korda teha.

Arvan, et see oli parem lahendus mõlemale poolele, nii "TH Ferriesele" kui meile.

Rääkisite ka, et polegi paha, kui meil siinpool kaldal ka omavahel konkurents on. Nüüd ju ei ole enam.

Jääb jõudu rohkem teise poolega rinda pista.

Eelmine kord oli palju juttu kokkuhoiust ja sellega seoses personalipoliitikast. Kas teie abinõud on ka kõik õigustatud olnud?

Praegu on mul raske selle kohta öelda. Oleme tõesti suutnud siiski üsna palju kulutusi kärpida. Algul rohkem kontrolli abil, aga ma usun, et praeguseks on asi jõudnud selleni, et kõik "Hansatee" inimesed mõtlevad, kuidas on võimalik odavamalt läbi saada. Mis ei tähenda, et midagi tegemata peab jääma. Aga alati ei pea tegema näiteks kõige kallimate materjalidega. Võimalik on ju iga asja peale tohutult kulutada, aga tähtis on leida optimum.

Mida sooviksite oma meremeestele jõuluks?

Tahaksin tänada kõiki "Hansatee" töötajaid, kes koos minu ja mu meeskonnaga, kellega siia tulin, väga rasked ajad on kõvasti vastu pidanud.

Algul oli meil tõesti vist palju segadust, peavalu ja närvipinget, aga inimesed on olnud väga tublid ja raske aja üle elanud. Just tänu neile on firma niikaugele jõudnud, et me võime rääkida "Hansateest" kui edukast firmast.

Mul on õudselt hea meel selle üle, et kõik firma töötajad on hakanud tegema seda, millega ülalpool alustasime: väga hoolikalt vaatama, mida meil tegelikult on vaja ja kuidas reaalselt saaksime kokku hoida. Laevapere oma juhtkonnaga tuleb juba väga paljude oma ettepanekutega välja. Kaptenid, vanemmehaanikud, vanemtüürimehed, intendandid, kaupluste ja restoranide direktorid on pakkunud palju võimalusi, mida ja kuidas võiks teha. Uute laevade kavandamisel on minu asi rohkem lõplik sõna öelda, aga mida ja kuidas täpselt teha, see tuleb kõik laevaperedelt.

Oleme üpriski palju suutnud meeskondi kaasata kaldapealsesse juhtimisse. Minu eesmärk on kogu aeg olnud selgitada, et laevaohvitserid pole mitte ainult laeva juhtkond, vaid ka firma keskastme juhid.

Praegu pole siin majas ruumi, aga teeme kindlasti toa, kuhu kaptenid saavad asju ajama tulla. Nemad oma tehnilise meeskonnaga on olnud väga palju abiks "HT Laevateenindusele" selles, et "Hansatee" on täitnud ISM koodeksi nõuded. Ametlikult pole sertifikaadi üleandmist veel olnud, aga põhimõtteliselt on käes. (Nüüd ongi käes — *Toim.*)

Üldse, ega siis ilma laevade abita ei jõuaks miskit ära teha. Peale muu on käima pandud näiteks "Hansatee"–sisesed spordivõistlused, nüüd vist kutsutakse ka "Estline" välja. Üldse, inimesed on hakanud kaasa mõtlema, Tähendab, mõtlesid võib–olla ennegi, aga ei leidnud ehk väljundit või kartsid ka ettepanekutega välja tulla. Võttis aega, et inimestele selgitada: kõik mõtted on teretulnud.

Kuidas te inimesi selleks motiveerite: kokku hoitakse ju firma raha, mis konkreetsete inimeste jaoks on ikkagi võõras raha?

Motiveerida võib muidugi lihtsalt palgaga, samuti aga inimesi kuidagi teistmoodi meeles pidada. Oleme üht–teist ikka teinud ka. Leiame iga kuu firma parimad töötajad, sinna juurde kuuluvad mingid boonused. Oleme üks kord ka preemiat maksnud. Peale selle on laevade juhtkonnad kõik hakanud "Hansatee" aktsionäridiks, nüüd vaatavad nad asja juba nagu ka omaniku poole pealt. Pakkusime paljudele oma töötajatele aktsiaid osta, ja päris suur osa töötajaist on aktsionärid.

Käima on läinud ka väga ulatuslik koolitusprogramm: iga päev toimub midagi. Inimesed tahaksid ju kõike osata. Tööl on üks koolitusjuht, kes kõike korraldab. Kavas on rääkida ka üldse majandusest ja Eesti arengust. Käib nii soome kui inglise keele õppimine.

Uue laeva tulles me enam kõrvalt juhte ei vaja, oleme koostanud vastava reservi, nad on ootelehel. Kõik tulevad juba oma töötajate seast, kes käivad läbi vastavad kursused. Saame hakata inimesi edutama. On välja kuulutatud, et kõigil, kes tahavad edasi minna, on see võimalus olemas. "Vanale Tallinnale" paneme kõik oma juhid peale: intendandid, kaupluste juhatajad, restoranide direktorid.

Ja mis nendega teete, kes sel laeval praegu on?

Osale pakutakse ka tööd laevas, aga mitte samal kohal. Nemadki olid ju aasta tagasi "meie omad". Aga arvan, et aastataguste ja praeguste "meie omade" vahel on suur vahe, praegused on kõvasti edasi arenenud – minu arust väga hästi edasi arenenud. On tekkinud juba ka niisugune asi nagu firma uhkus.

Kas Kapellskäri liini alustanud juht Tõnu Loigom on teil ka nüüd mingil ootelehel?

Firma käivitus läbi nii tuhandete raskuste, ja kui käivitus, oli nõnda palju probleeme, ning oli näha, et kui Tõnu Loigom jätkaks "Hansaliini" juhina, siis see saaks jalad alla võib–olla paari aasta pärast. Aga meil pole nii palju aega oodata.

Teie Rootsi–liini käivitamine läks üldse raskelt.

Seal oli igasuguseid raskeid korralduskõsimusi, mis olid lahendamata. Näiteks telliti küll aparell ja selle eest maksti ka ära, aga keegi ei pannud nagu tähele, kuidas seda ehitatakse. Paar esimest autot tõmbasid ennast seal ära – oli valesti ehitatud. Ühesõnaga, möödalaskmisi oli kõvasti, keegi ei kontrollinud, mis toimub. Aga kui sul on mingi ehitaja, pead olema kogu aeg vitsaga juures ja vaatama, et ta kahe telliskivi vahele ka kolmanda paneb, mitte tühja auku ei jäta. Ega ma midagi halba ei taha ütelda, aga, ühesõnaga, juhtimine ja nõudlikkus jätsid seekord kõvasti soovida. Veel oli tolliga küsimusi...

Kel neid poleks!?

Jah, aga neid asju tuleb ajada, ega siis nii ei saa. Ka oli küsimusi põllumajandusministeeriumi ja sanitaarkontrolliga. Samuti ei suudetud ära lahendada, et kui meeskond välja vahetati, kes siis selle eest maksma pidi. Peale selle Rootsi pool ei hakanud pileteid müüma ja laev lasi kogu aeg rõõmsalt tühjalt... Kaua sa lased, kuu–kaks ju võib, aga mitte kogu aeg. Aga nüüd on kaup juba hakanud tulema ja liin sõidab enam–vähem normaalselt, hakkab varsti miinustest nulli jõudma.

Too *teise otsa* probleem on paljudel liinidel. Kas *Tallink–Finlandiga* on kõik hästi?

Jah, on küll. Oma firma, sellepärast...

Hämmastas, et "Hansatee" hakkab tegema omaenda ametiühingut. Kuidas niisugune asi teie arvates tänapäeval võib õnnestuda? Tõsi, "Eesti Merelaevanduse" ujuvkooseisu ametiühingu nõol on paralleel olemas... Kui palju teil töötajaid on?

Kokku on üle tuhande töötaja. Ei ole küll minul kavas olnud hakata ametiühingut looma. Mõte tuli rohkem firma seest ja mina ütlesin selle välja. Nüüd on valesti aru saadud, nagu mina seda looksin. Firmas on arvatud, et võiks teha – üksköik, kuidas seda ka ei nimeta, ametiühingu või spordiklubi. Inimesi on siin küllalt, kes tahaksid koos käia, korralda perepäevi, spordivõistlusi. Juba praegu käiakse koos korv– ja võrkpalli mängimas.

See oleks siis seesama, mida nõukogude ajal ametiühingu tegevuseks peeti – nö. seltsielu korraldamine?

Ütleksin, et ametiühing ei tähenda alati palgaläbirääkimistel palganumbri kiskumist. Ega palk pea alati sisaldama vaid rahalist väljamakset. Palk võib sisaldada ka seda, kui firma organiseeerib sulle vaba aja veetmise, mille eest muidu peaksid ise maksma. Kui meie *Tallinki* palgafond on vist umbes 13 miljonit krooni kuus, siis 10% palga tõstmine maksaks firmale 1,3 miljonit krooni, millest pool makstakse riigile. Töötaja saab niisiis vaid 5% palgatõusu.

On see siis halb, kui sama summa suunata millegi niisuguse peale, mis tervikuna töötajani jõuab? Töötajal on ju vaja ka puhata, võib–olla taastusravil käia, arstipunkti kasutada, juuksuris käia, maniküüri teha. Paarisadat krooni palgatõusu inimene ei tunnegi oma taskupõhjas, ametiühing aga arvab, et on suure heateo teinud.

Me ostsime ära Käsmu Merekooli hoone. Tahaksime sellest teha "Hansatee" õppe–spordikeskuse. Siis oleks ikkagi traditsiooni jätkamine. Kas me just muuseumi ka teeme, aga mingi merenduse ajaloo toa peaks tegema küll. Eks see võtab aega, praegu ei ole see maja õieti midagi.

Aga kui te aasta eest kokku lubasite hakata hoidma, siis tahtsite teha seda just vormiriietuse, *slubby*müükide ja muu mitte palganumbrisse puutuva pealt.

See oli varem nii, et tõsta distsipliini. Aga praegu oleme lõpuks tellinud ära uue vormiriietuse – naistel punane seelik ja tumesinine pintsak valge pluusiga, meestel tumedad püksid ja tumedaruuduline vest. Mu meelest päris normaalne vorm.

Oleme arutanud, et kui tahame olla firma, siis üksköord peavad meie laevad olema mingites värvides, mille järgi *Tallinki* hakatakse ära tundma: paneme nii laevad kui personali ühtsesse *vormi*. Praegu oleme selles mõttes nagu vaesed sugulased *Silja* ja *Vikingi* kõrval.

Tallinki kaubamärk on ESCO oma ja meie kasutuses kuni 2000. aastani. Siis tuleb otsustada, kas nad annavad selle meile edaspidiseks, ostame me selle või loobume. Soomes *Tallink Finland OY* nime all saaksime jätkata.

Kas järgmiseks aastaks prognoose ütlete? Olite operaatorfirma, nüüd juba ka reeder. Lisandunud on Rootsi–liin. Kas hakkate muutuma teiseks suureks laevandusfirmaks "Eesti Merelaevanduse" kõrval?

Konkureerimine ei ole muidugi eesmärk. Aga Eesti laevanduses on küllalt palju selliseid auke, mida võiks täita, kus on nõudlust. Uued kaubavood otsivad uusi lahendusi. Põhiülesandeks oleme seadnud siiski reisilaevanduse. Sellega kaasnevalt muidugi ka autode üleveo. Puistlastilaevu ja tankereid hankima ei kavatse hakata.

Lugeda on olnud teie firma kavast asuda ka Stockholmi–liinile.

Vaikselt oleme selle peale vaadanud, aga praegu erilist tähelepanu ei pööra. Paldiski–Kapellskäri liini äsja avasime. Liine ei saa korraga palju avada. Käivitamisperiood ainult neelab raha.

Osaliselt juba rääkisite, aga ikkagi: mis te arvate, kuidas "Hansatee" meremehed end praegu tunnevad?

Usun, et tunnevad end vähemalt kindlamini kui aasta tagasi. Ja kindlamini ka kui kevadel, kui ei teadnud veel, mitu laeva meil tuleb, ja osa inimesi istus kaldal ning ootas. Kindlust peaksid andma oma laevad, sest neid ei saa sult keegi ära võtta, kui just firmal n i i halvasti ei lähe.

Arvan, et meil on saabunud stabilisatsiooniperiood.

1. detsember

Mari Vamba
Madli Vitismann

Reederi aastalõpp

Inreko Laeva AS-i juhataja **Enn Rohula,**

kui viimati veebruaris rääkisime, siis ütlesite, et kui ühele poole panna "Inreko" laevade väärtus ja teisele nende peale võetud laenud, siis need tasakaalustuvad plussi poole. Kas nüüdseks on midagi muutunud?

Põhimõtteliselt pole muutunud midagi. Ainuke asi, et tänavu oli "Vana Tallinn" renditud "TH Ferriesele".

Aga miks me lugesime igalt poolt, et "TH Ferries" müüs laeva ära – renditut ei saa ju müüa?

See oli valesti öeldud – laeva müüs "Mandalika Shipping". Ja rentnik oli osanik laeva müümisel. Ta oli selle rentinud 1999. a. lõpuni. Ühesõnaga, rentnik pidi laeva müümisega nõus olema. Ta leidis, et kasulikum on laev müüa kui jätkata. Kõrval on ikkagi päris tõsised tegijad. Aga nende sisemist majandust mina ei tea, see on nende asi: kas oli neil probleeme või ei. Igatahes nii nad otsustasid. Kõik, kes olid investeerinud, said oma rahad tagasi.

Missuguses positsioonis on Inreko Laeva AS "Mandalika Shippingu" ja "TH Ferriese" vahel?

Tegime laevale tehnilist *managementi*, tegime seda hingega, laeva tehnilise seisukorra kohta ei saa öelda ühtki paha sõna. See on hea laev selle hinna eest. Ehkki, võib-olla on ta üle makstud, maailmaturul ta ei oleks seesuguse hinnaga läinud. Aga "Hansatee" arvestab sellega, et ostis laeva koos turuga.

Inreko Laeva AS on "Mandalika Shippingu" aktsiad aasta tagasi selle eesmärgiga ära müünud, et oleks see eelpool räägitud tasakaal riskide osas – nii Tallinna Pangale kui "Nordström & Thulinile", kellele "Mandalika" maksis kogu aeg liisingmakset, kui Merita Pangale, kes andis "Mandalikale" laenu mootorite paigaldamiseks. Kuna "Mandalika" esimeses järjekorras ikkagi garanteerib seda esimest "Nordström & Thulini" makset, siis see oli parim lahendus ajal, mil "Hansatee" polnud aasta tagasi suuteline rente maksma ja me olime sunnitud neilt laeva ära võtma. Siis sündis "TH Ferries" laeva opereerimiseks, sest oli tol ajal parim lahendus.

Laeva müügiga on maandatud kõigi osapoolte risk seoses "Vana Tallinnaga".

Nii et, tiiburid välja arvatud, ei ole te aasta otsa enam reeder? "

"Vana Tallinn" oli ju sellepärast võetud, et kui "Eesti Merelaevandus" ja Inreko Laeva AS tegi ühisfirma "Eminre", oli samasugune olukord kui praegu: oli teatud arv tunde, kui kaua pidi soomlane olema väljapool oma riigi piire, et võis tuua *tax-freest* maksimaalse ostukogu-se. Siis oli "Saint Patrick". Aga selle rendiaeg lõppes kevadel ja oli vaja millegagi jätkata.

Sellal oli "Vana Tallinn" saadaval ja "Eesti Merelaevandus" ei olnud nõus, et selle laeva omanikuks saab "Eminre", sest siis oleks pool olnud laevanduse omandis. Kuna aga see oli siis riiklik firma, pidi niisuguseks asjaks saama juhatuse nõusoleku. Minu arvates oli juhatus tollal poliitiline ja Toivo Ninnasel oli väga raske saada niisugust nõusolekut – privatiseerimine oli juba teada, ja võtta juurde veel üks vana laev... Ka oleks siis tekkinud ühisomand riigi- ja erafirmal. Lisaks tuli "Estonia" katastroof, reisijate hulk vähenes ning uued turvanõuded tekitasid vanade laevade puhul lisainvesteeringuid.

Reeder on ilus sõna, tekitab tunde, et selle taga on hulk valgeid laevu, need kõik maksavad miljoneid ja reeder on kõigi nende omanik. Laevadel on muidugi oma väärtus, aga see muutub turul. Kaks viimast aastat on laevahinnad kogu aeg alla läinud ja hakkavad nüüd kindlasti jälle tõusma. Selle peale "Hansatee" kindlasti ka loodab ja küllalt palju mängib. Ta on ostnud kaks vana laeva, üks ehitatud 74. ja teine 79. aastal.

Kui mulle pakutakse vanast laevast lahtisaamist, olen rahulik. See müük toimis. Meile jäävad tiiburlaevad, oskused ja teadmised. Laevu maailmaturul liigub, on olnud mitmeid pakkumisi.

Teile ei näi siis, nagu oleks äriplaan ebaotstarbekaks osutunud?

Nüüd, mil "Vana Tallinn" on müüdud, saab seda heaks äriplaaniks pidada, sest ei jäänud mingeid lõpetamata otsi: kõik, kes investeerisid sellesse laeva, said oma tagasi ja teenisid intresse. Meie inimesed said tööd ja said palka, ise sain ka palka. Ja ega need inimesed ka nüüd kuhugi kao, "Hansatee" kasutab neid laeval edasi. Seis on pluss-miinus null. Siis oleks kehv olnud, kui mingite äride eest oleks tulnud juurde maksta.

Kas "Vana Tallinn" poleks suutnud ennast tagasi teenida? Oli ju populaarne ja reisijaid täis.

Laev oli populaarne ja jääb populaarseks, ka "Hansatees". Aga seda peab "TH Ferrieselt" küsima, kas neil oli probleeme ja miks nad nõustusid laeva müügiga. Olid muidugi ka kreeditoride huvid. Nemad olid närvilised. Aga miks nad närvilised olid? Kas sellepärast, et "TH Ferries" oli halvas majanduslikus seisus või sellepärast, et konkurendid äkki teevad homme mingeid otsuseid või teeb Eesti riik mingeid otsuseid või teeb Soome riik mingeid otsuseid, võib-olla tuleb tunnel või tuleb midagi veel.

Reisijaid laevas oli. Aga võib-olla ei läinud laevas müük korralikult?

Töötajad osutusid lojaalseks laevale. Aga nüüd võib öelda, et on pidanud siiski mõnevõrra pettuma – nad toetasid kõigest väest alustavat firmat, et jääda oma laevale tööle ja keeldusid üle minemast. Nüüd tuleb neil ikkagi "Hansateesse" minna.

Asi selles, et on kaks "Hansateed" – üks tolleaegse ja teine nüüdse juhtimise all. Praegust ma ei tunne. Aga tollane oli 50% riigi omand, ja seal mõjutasid juhtimist väga palju poliitika, "Eesti Merelaevanduse" erastamine jne.. Nüüd on hoopis teine olukord ja hoopis teised eesmärgid. Nagu näeme, lastakse nüüd välja aktsiaid ja enam ei tea keegi, kes on omanikud. Huvid võivad muutuda, juhid võivad vahetuda.

Mida sooviksite jõulude puhul oma meremeestele?
Mõned laevad niikuinii sõidavad jõulu ajal ja kõik meremehed ei saa olla kodus. Aga sooviksin, et fortuuna oleks meremeeste poolt ja võimalikult paljud saaksid olla sel ajal oma pere seltsis. Tahaks, et operaatorid arvestaksid sellega. Tallinna-Helsinki vahelistel liinidel on selleks kõige paremad võimalused.

Kuidas oli tiiburisuvi?

Tiibureid opereeris Lindaliini AS, olen ise ka selle juht. Tiiburite äri on teise spetsiifikaga kui suurel laeval. Elu näitas, et neil kolmel aastal, kui tiiburid olid renditud "Hansateele" või "Eminrele" ja sellega tegeles suure laeva operaator, olid tiiburid suure laeva kõrval nagu tähtsusetud. Toimis samasugune pinnapealsus, mõningate väikeste kulude kontrollimine või piiramine või kulude jälgimine nagu suurel laeval, kus võib asja võtta nagu suurelt. Aga kiirlaeval nii ei saa, need kulud on väga tundlikud. Tihti tuleb kiirlaevas ühel inimesel teha mitut tööd. Teenindus peab olema samuti kiire nagu laev ise. Otsused peavad tulema väga kiiresti, samal ajal peavad need olema tagasisides – kulude, tulude, kõigi muudatuste osas. Reisijate arvu ja piletihinna osas peab kõik olema väga täpse kontrolli all. Ei saa teha otsuseid lihtsalt niisama, vaid peab kohe teadma, mida see või teine samm kaasa toob.

Neil põhjustel kolm aastat tiiburite äri praktiliselt seisis, ei liikunud edasi. Tänu tiiburite kogemustele tõstsid küllaltki kõvasti pead katamaraanid. Sama aega oleks pidanud kasutama ka tiiburite edasiminekuks, tutvustama reisijaile nende eeliseid ja ohte, kui neid on. Praegu vaatavad reisijad asja selle pilguga, et näe, katamaraan on suur ja sõidab sama kiiresti kui tiibur. Aga kui on suurem, siis on sellevõrra kindlam.

Tegelikult asjad päris nii ei ole. "Jaanikal" ja"Laural" on titaantiivad, need teevad laeva kergemaks ja sellepärast pole vaja nii suurt võimsust, et neid vee peale tõsta. Ja igasugused sedalaadi takistused, nagu näiteks ujuvad palgid, on tiibureile päris ohutud. Kui midagi peaks ette jääma, võtab titaantiib löögi vastu. Ja veel. Kui kaugele kõige sandimas udus kapten üldse näeb? Kuna tiibur tõuseb kõrgele veest välja, parandab see tema vaatevälja. Ja ohtu nähes saab tiiburit pidurdada: titaantiivad keeravad nagu lennukil risti. Ning vint hakkab siis tagurpidi tööle. Tiibur pidurdub nagu auto, 70–80 meetriga, pidurdusaeg on 6 sekundit. Väga harva on niisugust udu, et nähtavus on vähem kui 100 m. Kui palju on inimesi, kes seda teavad? Vaat see teadvustamise töö jäi õigel ajal tegemata.

Kui testida 200-kohalist tiiburit ja 200-kohalist katamaraani, siis on selge, et tiibur võidab. Kui hea katamaraan ka poleks, on tiiburi püstivus, kõikumise vältimine parem 2–3 korda. Me võiksime sõita 6-meetrise lainega. Aga me ei sõida üle 3-meetrisega, et mitte anda oma reisijaile halba kogemust.

Kas olete oma *stammkunded* leidnud? Veebruaris rääkisite kliendikaardist.

Vahepeal mindi katamaraane proovima ja siis tuldi tagasi. Võib öelda, et 100 000 inimest on meil tiiburifännid, sõidavad ainult nendega. Kui tiibur juba läheb, siis on kindel, et mitte kunagi hiljaks ei jää. Tõsi, ootamatult tõusnud tuulega ei sõida me risti üle, vaid teeme väikese halsi, et inimesi hoida. Sel juhul võib 10–15 minutit ka hiljaks jääda. Või kui sadamas tuleb mõni laev ette. Katamaraani mõjutab laine rohkem, ja hilnemine võib olla 20 minutist tunnini. Aga katamaraani eelis on suurus, avarus, saab liikuda, kui kõikumine lubab. Katamaraan on rohkem nagu laev, tiibur on rohkem nagu lennuk.

Meie käes on väga head neljanda põlvkonna tiiburid, ainsad omasugused kolme-nelja aasta vanused *Mercedes*-mootoritega. Varulaevaks on "Liisa". Kindluse mõttes me tõstame iga kuu laeva profülaktikaks, ilma et midagi viga oleks, välja, see on raudne reegel. Kaks päeva kuus on laev veest väljas, kõik kontrollitakse ja mõõdetakse üle. Sel ajal sõidabki 88. aastal ehitatud "Liisa". Ta võiks veel oma 15 aastat tööd teha. On "Liisa" fänne, kes ütlevad, et tahavad ainult sellega sõita. See on ka kõige kiirem laev, mis üldse maailmas olemas. Ainult tühjalt ja sileda mere peal võib mõni 50 sõlme sõita, muidu mitte.

Linnahalli sadama kasutamiseks on meil pikaajaline leping, oleme ka 50% aktsionärid. Sadam on plussis ja teenindab hästi, ning linnaga on meil hea läbisaamine. Suures sadamas oli pidevalt probleeme: suured laevad jäid ette, ja arvati, et las väike *paat* ootab.

Sõidame tiiburitega veel praegugi (novembri eelviimasel nädalal – *toim.*), ühel reisil on üle 50 inimese, see on 25% täituvust. Aga me oleme omadega nullis, kui on 25 reisijat. Kütusekulud on tal ju väikesed, ja muudame kiiresti töötajate arvu. Opereerimiskulud on sellega võrreldes, mida omal ajal näitas "Hansatee", ühe komakoha võrra väiksemad.

Kuidas on lood teie Lahesuu sadamaga?

Selle müüsime maha, sest oma äri jaoks ei leidnud sellele rakendust.

Nüüd on aeg hakata paika panema, missugused suured ja missugused kiirlaevad tööle panna, sest nüüd on firmadega selge, kes on kes ja kust kuhu liigub reisijatevoog. Nüüd saab juba analüüsida, mis kuidas läheb. Kahe-kolme aasta tendentsid hakkavad paistma.

Meie tahame jääda ja edasi minna.

Mis te arvate, kuidas teie meremehed end parajasti tunnevad? Tiiburite mehed-naised jäävad kohe-kohe puhkusele...

Enam ei ole niimoodi. Me teeme inimestega pidevad lepingud. Talvel on koolitus, inimeste ja tiiburite ettevalmistamine, samuti puhkused. Kui nad leiavad endale talveks mingi lisatööotsa, võivad nad ka selle võtta.

Oleme leidnud, et pole õige inimesi koolitada ja siis nad talveks minema saata. Kindlasti tuleb vähepeal mõni muu firma, kel ka töötajaid on vaja ja ... Loksutavad neid mõne suve ning ütlevad siis nägemist, mõni ei maksa palkagi ära. On neidki siin ju olnud.

Tuleb teha väljapeetud teenus, kuni sinnamaani, et reisija saab laevapiletiga koos näiteks Pärnusse takso tellida, ja ei mingit muret. Töötajad peavad olema niivõrd professionaalid, et suudavad mitut asja teha, ja kel oskusi rohkem, selle reiting kõrgem.

Lugeda oli, et "Vana Tallinna" omadest saab tööd 180 inimest.

Tehnilisest meeskonnast saavad kõik. Teenindavast personalist ei olnud "Hansatee" nõus kõiki võtma, 6 või 8 teenindajat jäi üle. Oli ka *loomulikku kadu* – mõned jäid millegagi vahele.

25. november

Mari Vamba
Madli Vitismann

Majanduspoliitika või majandus ja poliitika

27. novembril toimus septembrikuise mastaapse transiidiseminari jätk "Eesti transiidi probleemid, nende põhjused ja lahendused".

Seminari juhatanud teede- ja sideministri **Raivo Vare** sõnul oli eelmisele seminarile järgnenud teadlaste ümarlaud ja valitsuse transiidikomisjoni istung. Seekordse seminari eesmärk oli anda võimalus erinevatest vaatepunktidest oma arvamus välja öelda.

Pika ja tõsise tööpäeva jooksul oli üle tosina ettekande: Mart Mere ("MH Tallinn"), kaasettekandjaks Mihhail Bronštein; Parbo Juchnevits (Eesti Raudtee), Ain Kiisler (Ekspedeerijate Assotsiatsioon), Rein Talvik (Tolliamet), Viktor Hansen (Piirivalveamet), Erik Laidvee (AS Refetre), Urmas Majajääs (Ida-Viru Maavalitsus), Aare Kitsing ("Tallinna Sadam"), Toivo Kuldkepp (Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Assotsiatsioon). Seekord olid sõnavõtjate hulgas ka "EUnet Eesti esindaja Neeme Takis ja Euroopa Liidu Innovatsiooniinfo Keskusest Rene Tõnnisson, kelle ettekanded lisasid varemharjunule hoopiski uue tahu, mis seotud informatsiooni ja uue tehnilise mõtte(viisi)ga. Samuti oli uus Silvi Bljumovitši (Turismiamet) probleemiasetus, lisades transiidiprobleemi turismi.

Aga samal ajal oli kõikides ettekannetes ja sõnavõttudes üks ühine joon: tunti muret Eesti arengule olulise transiitkaubanduse arengut pärssivate faktorite olemasolu pärast ning tehti ettepanekuid kitsaskohtade kõrvaldamiseks. Nii Raivo Vare kui ka Mihhail Bronšteini väidetest jäi kõlama, et meie transiidipoliitika väljakujundamisel ei peaks eesmärke piirama vaid Venemaale ja sealt transporditavaga, vaid korraldada korralikult väljakujundatud infrastruktuuriga ladusalt toimiv logistiline süsteem, mis kvaliteedilt ja hinnapakkumiselt oleks maailmaski konkurentsivõimeline. Teisalt tuleks tugevdada turundust ja *lobby*-tööd.

Oldi sunnitud nentima, et sidemed eri firmade ja organisatsioonide vahel ei ole meil piisavalt head. Erinevate tegutsejate – operaatorite – vahel puudub koordineeritus. Teavet napib nii meie asjaosalistel kui ka huvilistel või potentsiaalsetel klientidel väljastpoolt Eestit.

Ministri kokkuvõte oli: Eesti ühiskonnas ei mõsteta veel transiidi olulisust. Toetust leidis ettepanek moodustada transiidi sihtasutus, mis käivitaks ka väga vajaliku keskuse. See aitaks suhelda ja informatsiooni vahetada, analüüsida ja Eesti mainet sihikindlalt kujundada.

Reet Naber

Reederi aastalõpp

E–Liini AS–i juhatuse esimees **Anders Wehtje**

Sõidate Rootsi kolme laevaga, teil on ka konkurendid tekkinud, kuid ikka veel pole igapäevast liiniliiklust kahe reisilaevaga. Kuidas hindate mööduvat aastat ise?

Oleme rahul tänavuse arenguga. On näha, et reisijate arv on tunduvalt suurenenud – kasv on olnud 25% ja suurim just Skandinaavia turul. See on üsna loomulik, sest just see turuosa vähenes "Estonia" huku järel kõige enam. Niisiis reisijate osas oleme selle aasta arenguga üsna rahul. Nüüd näeme, et turg on jälle nii suur, et kavatseme tuleva aasta algul teise laeva liinile panna. Siis läheb Tallinnast iga päev reisilaev Stockholmi.

Nagu normaalsel linil?

Nagu normaalsel linil. Kuid pärast "Estonia" õnnetust oli reisijate arv suhteliselt väike, et sellega tasuvust saavutada. Omanikele olid aastad 1995–1996 kulukad. Siis, kui tegevus on kahjumis, oli väga raske võtta liinile teine reisilaev, mis maksab väga palju raha. Kuid järgmisel aastal näeme plussi ja seetõttu saame tuua teise laeva liinile, et meil oleks korralik liin.

Kas see laev on juba teada?

Laeva meil veel ei ole. Vaatame ja valime, kuid midagi lõplikku pole.

Tänavu on Lätist ja Leedust alustanud konkurentliinid, kuid mullu oli juttu, et teie laevas reisib küllalt palju lätlasi ja leedulasi. Kas need reisijad sõidavad nüüd oma maa laevadega või on neid ka teile jäänud?

Arvan, et osa neist sõidab ikka "Estline'iga", kuid peab märkima, et Riiast ja Klaipedast ei saa sugugi iga päev Stockholmi sõita. Osa neist sõidab seetõttu jätkuvalt meiega. Tean ka, et meie laevas on kõrgem kvaliteet, parem standard, parem teenindus ja parem toit. Osa reisijaid peab seda tähtsaks. Kindlasti oleme kaotanud neile kahele liinile osa autoga reisijaid.

Küllap olete kaotanud kaupa, sest näiteks Klaipedast sõidetakse peaasjalikult autoga.

Võib öelda, et me ei olegi kaotanud kaupa. Varem pole meil säärast kaubamahtu olnudki. Nüüd on olnud nii palju, et rohkem ei mahukski.

On jah olnud kuulda, et mõni konteiner on tulnud kaile jätta.

Mõnikord on tõesti juhtunud, et olime sunnitud osa lasti kaile jätma. See mahub laeva siis järgmisel päeval. Kuid see pole muidugi mingi hea süsteem, selle asemel tuleb näha turgu ja leida võimalus vedada õiges mahus. Nagu me teeme täna, kui meie liinil sõidab kolm laeva.

Kust tuleb nii palju kaupa?

See on Eesti arengu tulemus, kui nõudmine kaupade järele on suurenenud. Samuti Venemaal, kus areng on väga positiivne. Kaupu on hakatud saatma Rootsi ja mujale Skandinaaviasse ning edasi kogu maailmajaosse. See on kogu piirkonna positiivne majandusareng.

Kas arvate, et ka *Silja* ja *Viking* tahavad sellel liinil konkureerida?

Alates 1. juulist 1999, kui *tax-free*–süsteem muutub, tahavad nad loomulikult. Arvan, et nad soovivad jätkuvalt muuta oma teekonda Helsinkist Stockholmi. Igal juhul on kindel, et siis, kui *tax-free*–süsteem tõesti muutub, läheb liin Helsinkisse läbi Tallinna. Siis tuleb muidugi märksa halvem sõiduplaan, nii ei või ma olla päris kindel, et nad hakkavad meiega konkureerima.

Aga muidugi muutub siis, kui *tax-free* kaob, laevaliin Stockholm–Tallinn palju huvitavamaks. Sellel liinil saab ju ka siis *tax-free* jätkuda vähemalt seni, kuni Eesti pole veel Euroopa Liidu liige. Niisiis paar aastat kauem. Nii muutub Stockholmi–Tallinna liin huvitavamaks ka teistele operaatoritele.

***Silja* on paar aastat tagasi juba proovinud.**

Nad on näidanud oma huvi üsna varsti pärast laevahukku, kuid see ei saanud teoks. Ent "Estline'il" on *10-aasta leping*, mis lubab meil sõita üksi kuni 2000. aastani ja see leping on jõus.

Kolisite ära kohast, mida tuntakse reisisadamana. On nüüd parem või halvem?

Meil oli kontor otse terminaalis ja laev akna all, see oli muidugi parem. Praegune kontor sadamas pole kuigi hea. Kuid 3–4 kuu pärast saame jälle kokku ühte kontorisse ja jälle sadama ja laeva lähedale.

Nüüd kirjutatakse ajalehtedes, et "Nordström & Thulin" loobub reisilaevandusest. Kuidas mõjub see teie operaatorfirmale?

Ma ei tea, kui kaua see võib aega võtta, kuid tean, et nad kavandavad oma edasist äri tankeriturul. Meie, s.t. "Estline", tahame omanikku, kellel meie tegevusala oleks prioriteetne, oleks omanikule tähtsaim.

Kes annaks paremad laevad?

Päris nii ei saa öelda, et paremad, sest "Regina Baltica" on väga hea laev. Kuid et oleks omanik, kel on tahtmist ja valmisolekut oma panus anda. Veel üks laev liinile, see maksab loomulikult palju. Seepärast arvan, et igale ettevõttele on tegelikult parim see, kui tal on omanik, kes on tõesti huvitatud ja kes tõesti suudab ja tahab investeerida. Praegu on veel vara öelda, aga kui säärane muutus tuleb, arvan, et see on "Estline'i" jaoks positiivne.

Kirjutatakse ka, et "Eesti Merelaevandus" tahab selle 50% ära osta.

On üsna loomulik, et "Nordström & Thulin" ja "Eesti Merelaevandus" seda arutavad. Nad on hulk aastaid koos töötanud ja olnud heades suhetes. Seetõttu on loomulik, et nad arutavad teineteisega, kas ostab selle osa ära "Eesti Merelaevandus" või teeb seda keegi teine. Kui keegi teine tuleks ettevõttesse, saaks ta ju "Eesti Merelaevanduse" uueks partneriks. Seepärast tulebki seda esmalt "Eesti Merelaevandusega" arutada.

Varem tegutsesid mõlemad omanikfirmad peamiselt kaubavedajaina ja reisilaevandus oli neil üksnes väike osa. Mida arvate sellest, kui nüüd peaks uueks omanikuks hakkama suur reisilaevafirma?

Nagu ütlesin, arvan, et meile on parim, kui uus omanik on tõesti meie tegevusest huvitatud. See oleks meie jaoks parim alternatiiv. Seejärel võib vaadata, mis edasi saab.

Eestis on mitu aastat kõneks olnud kummagi poole osatähtsus ning mõõdetud, ega ühe poole 50% ole suurem kui teisel. Oli ka näiteid, kui pooled polnud päris tasakaalus. Kuidas see paistab nüüd, kui juhatus pole enam kahe poole vahel tasakaalus ja teie ise olete direktor nii seal– kui siinpool?

Anders Wehtje: Tänavu võib tulevikku vaadata optimistlikumalt kui kunagi varem!

Me ise "Estline'is" ei jälgi ainiti, et see on eesti või too rootsi asi. Seda me ei tee, selle asemel püüame töötada koos, teineteise lähedal. "Estline'i" sees ei tundu imelik, et selles ametis, milles olen, on rootslane. Tähtsaim on, et meie ettevõttes oleks igas ametis inimene, kes on ettevõtte jaoks hea. See võib olla ka näiteks jaapanlane, soomlane või taanlane. Peaasi on, et ta töötaks ettevõtte jaoks hästi. Sest see kõik puutub kogu aeg "Estline'isse" kui ettevõttesse.

Küsimus on olnud Eesti kaubast laeval või Eesti rahast võrdväärsena Rootsi raha kõrval. Kuidas see paistab Rootsist vaadates?

Kaubad, mida laeval müüakse, on need, mida reisijad seal tahavad. Need võivad olla Eestist või Saksamaalt või ka Rootsist – sel pole tähtsust. Tähtis on, et reisijad neid tahaksid, et need oleksid õige kvaliteedi ja õige hinnaga. See on meie sisseostupõhimõte. Me ei saa öelda: "Hüva, me peame nüüd Eestist ostma" või "Nüüd peame ostma Rootsist". Vaid hoopis, et oleksid õiged kaubad õige hinna ja õige kvaliteediga, mida osta.

Kas teate, kui suur on Eesti kauba osa? See on küll meie silme all kasvanud.

See on loomulik areng, majandus areneb siin kiiremini kui praegu Rootsis. Seetõttu on loomulik, et üha rohkem kaupu saab konkurentsivõimeliseks ka siinpool ja me ostame üha rohkem kaupa siit. See tähendab, et ostame ikkagi sellelt turult, kus on õiged kaubad õige hinna ja kvaliteediga.

Aga Eesti sendi võrdväärsus Rootsi ööri kõrval?

See on probleem, millel on administratiivne tagapõhi. Kui laeval on hinnad Rootsi ja Eesti kroonides, siis peab meil ju olema nende vahel kindel kurss või muidu peaksime hindu iga päev muutma. Seetõttu kasutame püsivat vahetuskurssi, hindu aga ümardame, et nendega oleks kergem töötada. Vahel võib juhtuda, et ümardame ka allapoole. Aga tegu on mitte põhimõtte, vaid administratiivse meetodiga.

Uues juhatuses on rohkem rootslasi kui eestlasi. Kas see tähendab, et Eesti pool ei taha või ei oska töötada?

"Estline'is" on kaks eri ettevõtet: on "Estline AB" Stockholmis ja E–Liini AS Tallinnas. Siin olen praegu ainult mina Rootsi poolelt ja minagi selleks, et võiksime kokku õmmelda mõlemad pooled nii, et need võiksid kasvada üheks ettevõtteks.

Varasemail aastail on olnud probleem, et ühel kaldal on üks ettevõte, teisel kaldal teine, kolmas aga laev nende kahe vahel. Ning Stockholmis töötati ühtmoodi, Tallinnas teistmoodi ja laeval koguni kolmat moodi. Lähenemine tööle ja turule on olnud erinev ja see polnud hea. Seetõttu peame kõik kolm – Stockholmi– ja Tallinna–ettevõtte ning laeva – panema ühtekokku, et võiksime kõik töötada ühtmoodi nagu ü k s ettevõte, mitte nagu erinevad üksused.

Kas töölaad, mis siin varem oli, oli halb?

Ei, seda ma ei taha öelda. Rõhutaksin vaid erinevusi Tallinna, Stockholmi ja laeva vahel. Seetõttu on parem nüüd, kui mõni inimene on niihästi Stockholmis kui ka Tallinnas, et otsad kokku kõita.

Kuid initsiatiiv tuleb Rootsi poolelt?

Initsiatiiv tuleb meie nõukogust, mis ei taha, et oleks kaks eraldi tükki, vaid et töötataks kui üks ettevõte.

Kuid on ju kaks nõukogu.

Praegu on kaks nõukogu ja ka tulevikus on üks ettevõte Eestis ja üks ettevõte Rootsis. Kuni Eesti pole saanud Euroopa Liidu liikmeks. Siis võib olla näiteks peaettevõte Tallinnas ja filiaal Stockholmis. Aga praegu meil peab olema kaks eraldi ettevõtet.

Võiks arvata, et filiaal on praegu Tallinnas, sest sõidate kaheks päevaks nädalas vaatama, mida siin tehakse.

See pole nii. "Estline'i" peakontor on Tallinnas, E–Liini AS on "Estline'is" peakontor. E–Liini AS on rentinud laevad, palganud personali ja on see koht, kus me lööme kokku lõppresultaadi – see on fakt.

Võib–olla on keegi tõlgendanud asjaolusid nii, nagu võtaks Rootsi pool siinset kontorit üle, kuid tegu on hoopis meetmetega, mis peaksid muutma "Estline'i" tugevamaks.

Kas Eesti lipp jääb alati "Estline'i" laevadele?

Kindlasti ei kavatse me lippu vahetada. Oleme väga rahul Eesti lipuga.

Aga Eesti laevaperega?

Täiesti. Olen 100% muretu eesti meeskonna pärast, usaldan täiesti neid inimesi, kes töötavad laeval. Neil on õige haridus ja nad on sama targad kui need laevapered, kes sõidavad Soome või Rootsi või Saksa lipu all. Ei mingit kahtlust! "Estline" on Eesti laevafirma ja kavatseb selleks jääda.

Kuid kas olete tuttav "Estonia"–kirjandusega? Oleme viimaseil aastail kuulnud ja lugenud saamatuist eesti meremeestest. Mida arvate teie?

Arvan, et nüüd, paar tundi enne aruande avalikustamist, ei saa seda kommenteerida. Kuid olen kindel, et aruandes pole mingit ränka kriitikat laevapere kohta. Olen kindel, et aruanne, mis kohe–kohe avalikustatakse, on kõige mahukam uurimus, mis "Estonia" hukust tehtud ja arvan, et pole mingit põhjust kahelda selles, mis aruandes kirjas. Mis puutub Saksa laevatehase uurimusse, siis selle ongi ju teinud Saksa laevatehas ja seetõttu ei maksa imestada, et nad tulid teistele järeldustele kui rahvusvaheline uurimiskomisjon.

Mida arvata Eesti meremeestest lugupidamatul toonil kirjutanud "Katastrofkursist"?

See oli nende meeste endi uuring ja ma ei tahaks midagi kommenteerida enne, kui komisjoni aruanne on avaldatud. Loodan, et selles leidub vastus küsimustele, mida on esitatud. Kuid usaldan täiesti meie laevaperesid.

Kuidas teie meelest "Estline'i" meremehed end praegu tunnevad?

Arvan, et nad tunnevad end hästi. Laevaperes on kõrge motivatsioon ja arvan, et meremehed on valmis selleks, et kavatseme üsna korralikult paar aastat kasvada. Usun ja loodan, et inimesed on positiivselt häälestatud ega pruugi tuleviku pärast muretseda.

Kus te varem töötasite?

Olen nüüd neli aastat "Estline'is" töötanud, enne seda neli aastat Saksamaal. Seal tegelesin teistlaadi laevandusäri, mitte reisilaevandusega.

Olete merel töötanud?

Mitte kunagi. Kahjuks. See olnuks kasuks minu praeguses tegevuses. Olen hariduselt finantsist.

On teil oma paat?

Ei ole.

3. detsember

Madli Vitismann

Eesti Stockholmi sadamas

Stockholmi sadama kliendiajakiri "Via the Ports of Stockholm" ei saa läbi Eestita. Juba kaanel on viide "Hansaliini" Paldiski–liini tutvustavale artiklile. Avaartikkel tutvustab liini, Paldiskit vana sadamana, "Marine Evangelinet" ja sõiduplaani.

Uhked ollakse Stockholmile linnana, kus käib palju meresmatkelaevu. Kuid turistid peavad sadamat kesklinnast kaugeks, mistõttu tahetakse vanast kaubalaost vanalinnas teha reisiterminaal. Suurim laev, mis käis suve jooksul Stockholmis, oli viis korda sadamat külastanud "Splendour of the Seas".

Turistide jaoks on oluline saada laeva lähedal informatsiooni vaatamisväärse kohta, laevapereliikmed aga soovivad sadamas viibimise ajal hästi süüa ja kauplustes käia. Järjest enam on aga neid, kes tahavad oma arvuti võrku ühendada, et e–maile jm. lugeda.

Pikim artikkel jutustab turbaniga riisikaupmehest, kes hindab kõrgelt Stockholmi sadama vabatsooni võimalusi.

Põhirõhk on liiniliiklusel. Tänavu alustas Stockholmi sadama koosseisu kuuluvais sadamais viis uut parvlaevaoperaatorit. "Finnlink" lisas Kapellskäri–Naantali liinile kaks laeva, "LS Line" hakkas sõitma Riiast Stockholmi, "Polferries" sõidab kahe laevaga Gdanskist Nynäshamni, "Hansaliin" alustas Paldiski–Kapellskäri liini. "Estline" tahab liinile tuua teise reisilaeva ja reisilaevade kõrvale *ro–ro*–kaubalaeva. Nimetamata on laevaliin Klaipedasse, ent puudust tuntakse Venemaale ja Saksamaale suunduvaist liinidest, et oleks terviklik liinivõrk.

Parvlaevaliiklus suurenes aasta esimese 9 kuuga 32%, sadama aastateenistuseks prognoositakse 400 miljonit Rootsi krooni, kaubamaht on suurenenud 6%. Reisijate arv on 9 kuuga olnud 6,7 miljonit, kasv 8%. Konteinerveo ühikuid TEU on rohkem olnud 20%.

Kõneks on olnud liiniliikluse üleviimine Nynäshamni või Kapellskäri, sest leitakse, et saarestikus on õlilekke või erosiooni risk tuntav. Samas on linlaste küsitlus näidanud, et laevadeta kaotaks Stockholm palju. Sadam teatab omalt poolt, et võtab "roheliste" laevade eest madalamat maksu. Enamik tankereid ongi kahekordse kerega.

Ajakirja aadressilehel on Eesti ja teiste Balti riikide kohalolek kõige tuntavam. Kirjas on kolm Eesti laevaliini: "Estline", "SWEBESTi" kolm eri suunda ja "Hansaliin" ning nende kolm liiniagenti. Kui lisada veel "LS Line" Riiga ja "LISCO Line" Klaipedasse, siis ongi pool nimekirja Baltikumi oma. Teisel poolel on niigi kõigile tuntud nimed "Silja Line", "Viking Line", "Birka Line", "Finnlink" ja "Polferries".

Madli Vitismann

Lõppevast aastast

Oli kahtlemata hea aasta.

Hea oli see eelkõige sellepärast, et me kõik saime uusi teadmisi ja kogemusi. Oleme saavutanud edu ja oleme teinud ka vigu. Edu on saavutatud nii ettevõtluses kui ka riigistruktuuris. Kahjuks on rahulolu väga lühiajaline tunne. Hetkelisele edule järgneb veel raskem töö. Teadmiste ja kogemuste suurenemisega alles taipad, kui palju uut tuleb veel tundma õppida.

Asekantslerina olen mõistnud, et edasi liikuda saab ainult siis, kui on saavutatud ühiskondlik kokkulepe. Ideaalis tähendab see selgeid lähtealuseid ja erinevate huvigruppide kokkulepet. Vabatsooni režiimi kehtestamiseks Muuga sadamas tuli teha omajagu pingutusi. Järgmine samm on vabatsooni oskuslik kasutamine. See tee tuleb jalge alla võtta järgmisel aastal, ja see tuleb raske.

Riiklik järelvalvealane tegevus on lai valdkond alates tollist ja lõpetades ...ei tahakski kedagi viimasena nimetada... ütleme, et laevakontrolliga. See on konfliktne valdkond. Kerge on süüdistada riigiametnikku. Võta aga sulg kätte ja kirjuta ettevõtlusliitude ühisavaldus peaministrile. Ent kui võtaks hoopis enne hoo maha ja mõtleks, kas omalt poolt oli kõik tehtud, et ei tekiks kaubaseisakuid. Ekspediitori ja laevaagendi kvalifikatsiooni määrajaks on võime probleeme ette näha ja neid ennetada. Tollile aegsasti antud info kaubasaadetiste kohta annaks kindlasti ka tagasiside tolli poolt informatsiooni näol, millega saab teavet eelseisva tollikontrolli mahust ja ajast. Muuga toll on igatahes nii meelestatud.

Uuel aastal tahaks näha rohkem asjalikkust transiidikomisjoni töös. Vabatsooni projekti arutelu oli minu arvates asjaliku arutelu algus. Riikliku järelevalve toimingute õigusaktides sätestamise problemaatika peaks sellele järgnema. Nõrdimust tekitab asjaolu, et põllumajandusministeerium ei võta kuulda teisi pooli toidukaupade ja taimsete kaupade piiriülestusprotseduuride kehtestamiseks. Vastava määruse eelnõu menetletakse juba ligi aasta, vaatamata sellele, et asjaosalised olid peaministri kabinetis "kohvil". Sadamad ja ekspediitorid kannavad seoses sellega kahju.

Eestis on välja kujunenud ettevõtlusliitude võrk ka merendusvaldkonnas. See on positiivne. Olen korduvalt palunud toetust, kui probleemi tõstatamiseks on vaja suuremat kõlapinda. Nii Peeter Volkov, Olev Leino kui Rein Meindok on alati ka "tuld võtnud". Soovin neile töös edu. Edu all mõtlen eelkõige suuremat konkreetsust ja reaalsele tulemusele suunatud tegevust. Riigiametnik on tänulik, kui liidust tuleb konkreetne eelnõu projekt, mitte aga pikaleveninud monoloog merenduse arengu vajalikkusest. Proovige, ja te näete rõõmustavat tulemust.

Lõppeval aastal toimus merendusvaldkonna sissetung riigikogusse. Menetluses oli viis merendusala seaduseelnõu. Sadamaseadus on nüüd vastu võetud. Sooviks, et ülejäänud järgmisel aastal vastu võetaks. Ehk saab ka meremeeste seadusega maha.

Veeteede amet on koostöös Eesti teadlastega saavutanud märkimisväärset edu navigatsioonitulede monitooringusüsteemi, meremõõdistussüsteemide, RACON-aparatuuri ja elektronkartograafia alal. Tööd on erinevates järkudes. 1996. aasta Hannoveri messil oli esitatud meie esimene seadmete väljapanek. Taotleme osalemist ka 1998. aasta Lissaboni maailmanäitusel. Sinna läheks juba täiustatud väljapanek näitamaks, et Eesti teeb kõik laevaõnnetuste ärahoidmiseks. Soovin, et härra Taidus Linikoja kooliraha, kes lõpetas Itaalias esinduslikud laevaõnnetuste uurimise kursused, "tuulde läheks".

Mööduva aasta suursündmus oli muidugi "Eesti Merelaevanduse" erastamine. Erastamistoimingute aegu oli märgata mõningat ebastabiilsust. Juhtkonna tegevust piiras erastamisagentuur, ka töötajate suhtumine oli tihti käegalööv. Suurenes laevade kinnipidamiste arv välissadamates. Uue juhtkonna toimingutest võib järeldada, et püütakse olukorda normaliseerida ja kiiresti areneda.

"Hansatee" juhtkonna aktiivsus annab õiguse väita, et Eestis ei saa rääkida ainult ühest suurest laevandusfirmast. Laevandusettevõtjatele tahaks panna südamele, et finantsnäitajate parandamise kõrval ei unustataks meetmeid, mida kokkuvõtlikult üldistab ingliskeelne mõiste *reasonable care*.

Teede- ja sideministeeriumi asekantsler Viktor Palmet

Viktor Palmet:
Kasutan juhust ja soovin kõigile meretranspordi valdkonna töötajaile, muidugi ka kalureile, häid eelseisvaid pühi. Meremehed, kel tänavu ei õnnestu pühade ajal kodus olla, ärgu meelt heitku – ehk õnnestub see järgmisel aastal.

Multimodaalne transiitkaubandus: saavutused ja probleemid

AS-i Eesti Mereagentuur (ESTMA) tegevdirektor SERGEI IGNATENKO, kuidas hindate lõppevat majandusaastat ja transiitkaubanduse hetkeolukorda?

Olgugi, et majandusaasta pole veel lõppenud, võib ometi juba kindlalt öelda, et võrreldes eelnevaga saavutas firma kõigis tegevussuundades igati häid tulemusi. Põhiosa meie tööst moodustab transiitkaubanduse teenindamine: kaupade ekspedeerimise ja laevade agenteerimine. Peatuksin ainult mõnel kõige olulisemal momendil.

Transiitkaupade liikumise kiirusest, maksumusest ja turvalisusest rääkides tahaksin veelkord rõhutada ekspediitori rolli. Rahvusvahelises kaubanduses asuvad kaupade müüjad ja ostjad teineteisest geograafilises mõttes kaugel, eri riikides või koguni eri mandritel. Seetõttu on kaubahaldajatel kogu transpordiprotsessi korraldamiseks lihtsam, kiirem ja odavam kasutada spetsialiseeritud agentide – ekspediitorfirmade – teenuseid. Nemad valivad optimaalse transpordiskeemi, tellivad veoteenused, korraldavad kaupade hoiustamist, koguse kontrolli ja ekspertiisi, vormistavad vajaliku dokumentatsiooni ja tasuvad teenuste eest. Üks selliseid firmasid on ka ESTMA, mis osutab laias nomenklatuuris teenuseid laeva- ja kaubahaldajaile. Siia kuulub kõikvõimalike kauba- ja reisilaevade agenteerimine ja prahtimine, kaupade ekspedeerimine ja liiniagendi teenused.

Viimastel aastatel on Eesti transiitveoste struktuur oluliselt muutunud. Vähenenud on metallide ja maakide, suurenenud naftasaaduste ja toidukaupade osatähtsus. Olgugi et oleme säilitanud masskaupade ekspedeerimise, on meiegi firma ekspedeerimistegevus kaldumas tükk- ja konteinerikaupade suunas. Tervete laevapartiidena saabuvatest kaupadest ekspedeerime arvestatavates kogustes nii külmutatud kui ka mitterežiimseid toidukaupu.

Hinnaliste tööstus- ja toidukaupade vedu tingib nõuete kasvu selliste kaupade kohaletoimetamise kiiruse, maksumuse ja turvalisuse suhtes. Reeglina toimetatakse sellised kaubad tootmiskohtadest sihtpunktidesse universaalsetes suure kandevõimega konteinerites intermodaalse või multimodaalse transpordiga. Ülaltoodu realiseerimisel oli mitmeid raskusi, kuid võime rahuldusega märkida ka saavutusi.

Millised on "Eesti Mereagentuuri" saavutused ja milliseid takistusi kohtate?

Esimesena tahaksin nimetada tütarettevõtte ESTMA SIA tegevuse alustamist Riias. Selle asutamise vajaduse tingisid mitmed asjaolud: meie Kesklinna sadama ebapiisavad võimalused konteinerite töötlemisel, Muuga sadama konteineriterminaali töökorraldus ja see, et selle suhted tolliga jätavad soovida paremat. Lõunasuunalisi kaupu on Riiast nii mere- kui ka maismaatranspordiga lähem edasi saata. Tallinnas on, vaatamata laevaliinide hulgale, praktiliselt "Eesti Merelaevanduse" monopol. Riias aga on liinioperaatorite valik tunduvalt laiem, mis kaubahaldajate jaoks mõjub soodsalt hinnapoliitikale. Ja üldse: miks piirduda ainult tegutsemisega Eestis, kui on võimalik ja kasulik laiendada oma tegutsemist teistesse riikidesse, kus nõudlus kvalifitseeritud ekspedeerimisteenuste järele ületab pakkumise.

Teiseks võib märkida, et oleme märkimisväärset edu saavutanud transiitkonteinerite veol Venemaale raudteel. Kõik teavad, missugused probleemid valmistavad peavalu Venemaale sõitvate autode kasutajaile: kaalu- ja kõrguspiirangud, sissesõiduluba, järjekorrad piiril jmt. Enamik neist on kahjuks poliitilist laadi. Raudtee eelis on praegu kaalu- ja kõrguspiirangute puudumine, fikseeritud transiitaeg, igapäevane saatmisvõimalus ja paindlikumad lahtitollimisvõimalused Moskvas.

Kahjuks on paljude klientide arusaam raudteetranspordist endiselt seotud probleemide jadaga kauba lahtitollimisel raudteeterminaalis, ehkki neil on võimalus kasutada sisemist tollitransiiti ja kaup lahti tollida just selles tollipunktis, mis on neile mugavam.

Lisaks oma kaubakogustele oleme nimetatud teenust püüdnud osutada ka teistele Eesti ekspediitor- ja transpordifirmadele. Plaanime alustada ka külmutuskonteinerite vedu Venemaale raudteed pidi. See peaks teoks saama selle aasta lõpus või uue alguses.

Konteinerkaupade teenindamine eeldab vastavate terminaalide väljaarendamist. Eesti laomajanduse üldvõimsused konteinerite töötlemiseks on põhiliselt rahuldavad, kuid nende paiknemine, tehniline varustus ja omavahelise töö koordineerimine ei vasta paljudele transiitkaubanduse nõuetele. Seepärast on kaupade konteinerveo mahu suurendamisel ja kaubanomenklatuuri parandamisel oluline osa kompleksetel terminaalidel-jaotuskeskustel. Üheks selliseks võib lugeda meie tütarettevõtet AS ESTMA Terminaal, ehkki seda ametlikult jaotuskeskuseks ei nimetata. Terminaalis on kõigiti tänapäevane kinnine laopind 4500 m^2 ja lahtine laopind 5000 m^2. Pärast kaupade hoiustamist, ümberkomplekteerimist ja vajadusel neile lisaväärtuse andmist (markeerimist, pakkimist jms.) valib terminaal kaupade edasisuunamiseks kõige otstarbekama mooduse (transpordiliigi, kohaletoimetamise kiiruse, maksumuse ja turvalisuse) ja konkreetse ekspediitori või transpordifirma. Lisaks eelnimetatud teenustele võib ESTMA vajadusel pakkuda ka mitut tüüpi konteinereid vastavalt kauba spetsiifikale. Lisaks 20- ja 40-jalastele universaalkonteineritele kasutatakse vedelkaupade veoks tihti tsisternkonteinereid. Pakume ka külmutuse ja soojustusega, pealt avatavaid ja platvormkonteinereid.

Konteinervedude korraldamisel kaasab ESTMA ka välisriikide ekspediitorfirmasid. Meie suurimaks koostööparneriks on firma "Hapag-Lloyd", maailma üks suuremaid konteinervedude korraldajaid. Tänu eelnimetatud võimalustele ja tihedale koostööle nii selle kui ka paljude teiste välisfirmadega kindlustame kaupade paindliku, kiire ja optimaalse hinnaga transpordi maailma kõikvõimalike punktide vahel.

Ain Eidast

Sergei Ignatenko:
Jõuludeks tahaksin tänada meie töötajaid. Samuti tänan ja soovin edu nii meie klientidele kui ka kolleegidele ja partneritele.

Aastapäeva tähistati uut- ja vanaviisi

Seltsielu kroonikat

"Eesti Merelaevanduse" aastapäevavastuvõtt oli 11. detsembril, nädal aega tavapärasest varem. Ka kellaaeg oli varasem. Kutsuja, ettevõtte juhtkond on suuresti uus, ka meresinine trükitud kutse oli uutmoodi ja uus oli ka laev – seekordne oli tavapärase "Georg Otsa" asemel "Regina Baltica".

Tähistati "Eesti Merelaevanduse" 6. aastapäeva, enamik külalisi oli vastuvõtul samuti kuuendat korda. Uued olid erastatud ettevõtte nõukogu liikmed ja nendega seotud külalised. Iga-aastane vastuvõtt on endiselt koht viie-minuti-kõnelusteks eri asutuste-ettevõtete või tegevusalade esindajaile – nii suurt hulka külalisi teised firmad tavaliselt kokku ei kutsu.

"Eesti Merelaevanduse" juhatuse esimees **Felix Tschudi** juhtis oma kõnes tähelepanu sellele, et koostöös riigiga toob firma laevu Eesti lipu alla juurde, soovides saada Läänemere ja Põhja-Euroopa suurimaks laevakompaniiks. Teede- ja sideministeeriumi asekantsler **Viktor Palmet** pidas oluliseks, et firma investeeriks ratsionaalselt ka transpordi infrastruktuuri, kinnitudes nii tugevamini Eesti transpordisüsteemis.

Vähke ja austreid ei pakutud, laevarestorani rootsi lauas anti keset tööpäeva tugev lõuna.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod

Uued juhid võtavad külalisi vastu. Vasakult: Felix Tschudi, Len Jardine ja Indra Kaunis.

ETFC Group tõi kingiks Tauno Kangro "Ingli". Paremal kõneleb kinkija Ants Laos, kuulab peoperemees Felix Tschudi.

3. detsember 1997

(Algus lk.1.)

oli parandada turvalisust merel. IMO on juba alustanud *ro–ro*–reisilaevadele uute tingimuste väljatöötamist.

Ajakirjanike küsimused puudutasid lukustusseadmete tugevust/nõrkust ja hooldust, kriitikat meeskonna tegevuse kohta, laeva kiirust, vastutust õnnetuse eest ja laeva matmist. Küsiti ka, kas "Estonia" visiir on ikka veel Hankos ning miks visati vette tagasi Atlandi luku 50–kilone detail.

Saksa laevatehase esindaja väitis, et lukustusmehhanismi kahjustus oli tekkinud Eesti osapoole süül ning küsis, kuidas meeskond oli madratseid tihendamiseks kasutanud. Vastus selgitas, et hingede vahel triivinud madratsid sattusid sinna siis, kui laeva viimastel minutitel oli ahter põhjas, vöör aga veel veepinnal. Nurk oli sel ajal 135° ja rambi vasak alumine nurk kogus kõik hõljuvad esemed. Samal ajal liikus õhk välja ja vesi sisse. Osaliselt suletud ramp aga takistas madratsite väljumist autotekilt.

Saksa televisioon teatas: Saksa laevaehitaja aruanne väidab, et laev ei olnud korras, kui sadamast väljus, ning pakkus selle kinnituseks videot ja fotosid. Uno Laur vastas: "Kõik tõendid olid arvesse võetud. Komisjon on Saksa laevatehasest erineval seisukohal."

Samal ajal "Estonia" aruande avalikustamisega, õigemini seda ennetades, avas Saksa laevatehas 1. detsembril Stockholmis oma näituse. Selle reklaamis teatati: "See annab hoopis teise pildi juhtunust kui rahvusvahelise uurimiskomisjoni vaieldav aruanne." Näitusekoht on sama mis suvelgi, ent on tekkinud partner(id) – kaks suurimat laevahuku ohvrite omaste ühendust Rootsis. Järelikult omaste esindajate kohtuprotsessi laevatehase vastu ei tule.

Madli Vitismann

Komisjon süüdlasi ei otsinud

3. detsembril kohtusid "Estonia" huku uurimise Eesti–poolsed komisjoniliikmed hukkunute omastega. Saali ette astusid **Uno Laur**, **Heino Jaakula** ja **Jaan Metsaveer** ning komisjoni eksperdid **August Ingerma** ja **Priit Männik** ning vaatleja **Kalle Pedak**.

Komisjon selgitas

Uno Laur selgitas, et aruanne ilmub tuleva aasta algul eesti keeles, aga lisasid, mida on üle 1300 lehekülje, ei tõlgita. Komisjon selgitas välja, et laevahuku põhiline suur põhjus on laeva konstruktsioon. Täpsemini:

– nõrgad lukud. Õnnetus oleks võinud juhtuda ka laeva esimesel reisil;

– rambi ots ulatus visiirikarpi. Kui seda asjaolu poleks olnud, oleks arvatavasti võimalik olnud laeva päästa;

– 1974. a. SOLAS–konventsiooni järgi oleks ramp pidanud olema mitu meetrit tagapool. Siis polnuks mehaanilist seotust visiiriga.

Tegematajätmisi ja vigu leiti nii laevaperel, laevaehitajal, mereadministratsioonil kui ka klassiühingul. Komisjon ei näidanud süüdlasi, vaid põhjusi ja asjade kulgu. Aega läks palju, sest tehti katseid, simuleeringuid ja kalkulatsioone. Taheti rahuldavat ja õiget lõpptulemust.

Heino Jaakula sõnutsi olid tekkinud purustused laeva sisse programmeeritud. Ehituse ajal kalduti joonistest kõrvale, tehniline järelevalve oli nõrk. *Ro–ro*–laevadel on praegugi püstivuse osas puudusi, kuigi detsembris 1995 kehtestati uued ohutusnõuded. Praegu Tallinna–Stockholmi liinil sõitva "Regina Baltica" jaoks on tehtud mudelkatsetused. Tallinna–Helsinki liinil on lainetus väiksem. Uutele nõuetele tugenedes ei tohiks selliseid asju enam juhtuda.

Kalle Pedak selgitas päästetööde uurimist, milles Eesti osa oli kaudsem, tegutses põhiliselt Soome. Tulenevalt tehnilistest järeldustest, kalde suurenemisest ja uppumise kiirusest võis järeldada, et evakuatsiooniks oli aega 10–20 minutit. Loetledes suuremaid vigu päästmisel, leiti, et põhiline oli side – kriisiolukorras oli süsteemis niipalju vigu. Pääsesid ainult need, kes olid parvedel, päästjad olid põhiliselt kopterid. Seejuures on Rootsi ja Soome probleem, et need tuleb paigutada hajusamalt ja väljasõiduks valmisseadmise aega lühendada. Enamikus päästeti noorepoolseid mehi. Neid pääses laevalolnute arvust 20%, naisi 5%. Ent nüüd ei saaks laev nagu "Estonia" merele minna, sest ei saaks sertifikaate.

Priit Männik palus vabandust pääsenuilt, keda käskis tolleaegse politseijuhina kohe peale saabumist üle kuulata. Aeg on näidanud, et see otsus oli ainuõige. Neid kuulati üle ühel kuni seitsmel korral, et täpsustada kõigi jaoks olulisi asjaolusid.

Kõige olulisemad asjaolud ongi pääsenute tunnistustes. Paljud probleemid algasid süüdistustest meeskonna pihta, selles osas oli abi just pääsnute tunnistustest. Üsna palju on olnud juttu, kas häire tuli õigeaegselt. Teades, et neid laevu peeti massimeedias ja meremeeste hulgas uppumatuiks, võib arutleda ka nii: kui häire oleks antud varem ja kui uppumatuks peetud laev poleks uppunud, mis oleks saanud siis? Kõiki neid asjaolusid hinnatakse läbi iseenda, komisjon püüdis anda fakte.

Komisjon vastas

Küsimusi esitati palju.

"Memento Estonia" esimees **Ander Paeorg** meenutas paar tundi varem olnud pressikonverentsi. Seal ei märgitud laeva kiirust käsitledes, et teised laevad sõitsid sama kiirusega. Samuti näitas Saksa laevatehase esindaja küsimus levinud hoiakut, et laev oli nagu pärl, aga talurahvas ei osanud sellega sõita. "Aga mis madratsid need ikkagi olid?"

Uno Laur: Autotekil oli valmis pandud musta pesu konteiner, sealt need tulidki.

Küsiti veealuste videovõtete kohta, sealt oleks saanud parimat teavet laevaohvitseride asukoha kohta.

Uno Laur: Tuukrioperatsiooni tellis novembris 1994 Rootsi mereadministratsioon. Rootsi valitsus tahtis teada, kas laeva ja hukkunuid saab üles tõsta. Tuukrilaeva teatel oli roolikambris vähemalt viis inimest. Komisjon ei kahtle, et nende hulgas oli kapten. On teada, et kaks tüürimeest oli vahis, kaks vahist vabanenut tuli sillale tagasi. Üldpilt oli selge.

Küsimus: Hea tava kohaselt pööratakse laev vööriga vastu tuult. Kui laeval on vöör.

Uno Laur: Komisjon on veendunud, et pööre vasakule polnud kõige parem lahendus. Ent see tehti selle info põhjal, mis sillas oli. Seal kardeti, et liikuma hakkas last ja sellest tekkis kreen. Seetõttu tehti see pööre.

Küsimus: Visiirilukkude arvutus tehti laevatehases. Aga rambi kaugus läbis projekteerimis–, ehitamis– ja ekspluatatsioonistaadiumi. Kuidas küll?

Heino Jaakula: On raske aru saada, kuidas niimoodi ehitati. Rambi eespoolne asetus tuleneb ilmselt sellest, et *ro–ro*–kaubalaevadel ei olnud nõutud rammvaheseina pikendust. Soomlased väidavad, et nemad tahtsid laeva kasutada piiratud sõidupiirkonnas, kuni 20 miili kaldast. Selleks olnuks vaja kirjalikku tunnistust. Seda aga polnud ja Eesti pool osutus heausklikuks ostjaks.

Kalle Pedak: Selle peale keegi ei tulnud, et laeva ei ehitatud SOLASe järgi – see on inimlik viga. Eesti Veeteede Amet on volitanud kuut klassiühingut tegema laevade järelevalvet. Nende välja antud sertifikaate ja tunnistusi veeteede amet tunnistab. Volitatu polnud küllalt tubli, aga volitaja on muidugi ka süüdi.

Küsimus: Kas veealuste võtete programm kooskõlastati? Miks ei võetud sillas filmi?

Uno Laur: Filmimine oli Rootsi veeteede ameti tellimus, komisjon oli selles kõrvaline. Ma ei olnud siis komisjoni esimees. Ühtki hukkunut ei identifitseeritud, pärast kõrvaldati kõik hukkunud filmidelt, sest Rootsi seadused ei luba neid näidata.

Esiplaanil (vasakult) komisjoniliikmed Jaan Metsaveer ja Heino Jaakula, nende vahel Kalle Pedak.

Ander Paeorg: Selles asjas ei käitutud Eestis riigina. Isiklikult arvan, et kedagi siiski ka tuvastati.

Kalle Pedak: Kui komisjon ülesandeid jagas, polnud põhjust mitte usaldada Rootsi–poolset komisjoni. Ülesanne oli tehniliste põhjuste kohta, et teada saada, miks laev hukkus.

Küsimus: Kas Eesti esindaja sai jälgida?

Kalle Pedak: Eesti poolt oli vaatleja. Ta sai kasutada üht monitori ruumis, milles oli kolm monitori. Võimalus jälgida oli tal kogu aeg, aga sillas oldi kella 22 ja 6 vahel. Enne seda öeldi talle, et midagi huvitavat ei toimu. Hommikul öeldi, et jõuti varem valmis ja mindi töödega edasi.

Küsimus: Kelle käes võiksid olla esialgsed paberid, näiteks päästetööde ajal nähtud surnukehade kohta?

Priit Männik: Päästetööde originaaldokumendid on Soome poole käes.

Kalle Pedak: Kopterite pardažurnaalid on Heimo Iivonenil. Info ja selle väljastamine on Soome poole käes. Nimekirjad, mis tulid faksi teel, on kõigil samad. Eesti pool Rootsi ja Soome mereväe žurnaale ei lugenud.

Küsimus: Rootsipoolsed tuukrid käisid ainult vaatlemas. Kas vrakilt toodi peale laevakella veel midagi? Kas Eesti pool on neid asju näinud?

Uno Laur: Osa olime näinud, muul polnud laevahuku seisukohalt tähtsust.

Ander Paeorg: Mis tähendab – polnud tähtsust? Kas oli võimalik kõiki asju näha?

Uno Laur: Lõpparuandes on täpselt kirjas, mis sealt üles toodi. Näiteks EPIRB poi kasti kaas, päästevest... Otsiti sillas kompuutrit, toodi satelliitnavigatsiooni seade, mis oli märg...

Küsimus: Kas kirjastamisõigus on nüüd Soome poolel?

Uno Laur: See on infomüra. Toimetati ja trükiti Soomes. Eestikeelne aruanne tõlgitakse Eestis, trükkimine on Eesti valitsuse asi. Tekst läheb täiesti avaliku asjana Internetti.

Küsimus: Kas ma pean pärast aruande ise poest ostma või saadab keegi selle mulle?

Ander Paeorg: Mõne kuu pärast saate selle "Memento Mare" ja "Memento Estonia" ühisest kontorist.

Küsimus: Kui meie pere esindaja leidis terminaalis tütre nime pääsenute nimekirjast, öeldi pärast, et "Estline" on süüdi. Kas nüüd on siis Soome pool süüdi?

Uno Laur: Ma ei nimetaks seda süüks. Võite ette kujutada, mis segadus võis seal valitseda. Toimusid kahetsusväärsed eksitused.

Priit Männik: See on ka minu jaoks probleem. Ka meie küsisime inimestelt: keda te veel nägite? Üks meie aktiivsemaid raadiojaamu helistas ise inimestele. Esimesed nimekirjad tehti selles raadiojaamas, Tallinna linnavalitsuses ja siseministeeriumis.

Ander Paeorg: Kui siis oleks teadnud, et sellest tuleb topelt valu ja kannatusi, poleks tohtinud nii teha. Juhtus, et inimene päästeti, sõber jäi parve – täiesti elus, tema ametikoht ja sünniaasta samuti teada... Võib–olla pärast polnud seda parvegi, kuhu ta jäänud oli...

Küsimus: Pärast õnnetust räägiti õhkpadjast ja inimeste võimalusest seal all?

Uno Laur: Komisjon on seisukohal, et see polnud võimalik: külm, 80 m sügavust ja peaasi – surve.

Küsimus: Kas võite määratleda "Estonia" teekonna kellaajaliselt.

Uno Laur: Täpset kellaaega kaldal kindlaks määrata ei saa. Eeldasime, et laev sõitis nagu tavaliselt. Aga kaart, millele teekond märgiti, on koos laevaga merepõhjas.

Küsimus: Komisjon lõpetas. Mis nüüd hakkab edasi toimuma?

Uno Laur: Komisjon seda ei otsusta. Lõpparuanne on valmis, järgnev on valitsuse asi.

Kalle Pedak: Teede– ja sideministeeriumis moodustati töörühm Viktor Palmeti juhtimisel, mis komisjoni järeldustele tuginevad abinõud 1. märtsini välja töötab.

Kohtuprotsess tuleb

Ander Paeorg võttis kuulajate mulje kokku: "Kuigi nüüd hakatakse rääkima, et komisjoni töö pole isegi niipalju väärt kui sellele kulutatud paber, hindame seda kõrgemalt. Aga puudutatud on just need, kes ehitasid laeva või pidid selle korras hoidma. Komisjon on oma tööd südametunnistusega teinud. Kolm komisjoniliiget on läinud manalateed – küllap oma osa on sellel pingel, mille all nad oma tööd tegid.

Rahvusvahelise tugigrupi kohtuprotsessid pole kuigi kaugele jõudnud. Nüüd oleme koos Raivo Hellermaaga algatanud üksikisikutena koos ühe prantsuse perekonnaga kohtuprotsessi Prantsusmaal. Komisjon ei anna hinnanguid, aga kohus annab. Oleme kaugel sellest, et taotleda mingeid lisakompensatsioone, kriminaalprotsess seda ei võimalda. Aga kohus otsustab, kes on midagi tegemata jätnud. Uurijad on oma tööd juba alustanud."

Madli Vitismann

M/V ESTONIA HUKU UURIMISE ÜHENDKOMISJONI LÕPPARUANNE PEATÜKID 13 ja 20 – 22

Nii seisab ajakirjanikele jagatud eestikeelse raamatu kaanel. Kõnealusest 13. peatükist ja aruande ülesehitusest annab aga ettekujutuse 16 lehekülje pikkuse peatüki alapealkirjade loetelu:

13. Peatükk
ÕNNETUSE KULG
13.1 Ilmastikutingimused
13.2 Sündmuste kulg
13.2.1 Sissejuhatus
13.2.2 Ettevalmistused reisiks
13.2.3. Visiiri ja rambi sulgumise tingimused/seisukord
13.2.4 Reis kuni õnnetuseni
13.2.5 Vöörivisiiri eraldumine
13.2.6 Kreeni teke ja laeva uppumine
13.2.7 Evakuatsioon
13.3 Tegevus sillal
13.4 Varajased märgid ja signaalid vööripiirkonnast
13.5. Vöörivisiiri ja rambi purunemise kulg
13.6 Siseruumide täitumine veega ja laeva uppumine

Eesti keelde jõuti tõlkida ka 20. peatükk **"Uurimistulemused"**, 21. peatükk **"Järeldused"** ja 22. peatükk **"Soovitused"**.

Tähele tasub panna komisjoni eksperdi Priit Männiku telesaates kõlanud soovitust lugeda aruanne läbi väga tähelepanelikult ning jälgida iga üksikväite puhul, et igat tegevuslõiku on esitatud kolm korda: tegevuskirjelduses ning peatükkides "Uurimistulemused" ja "Järeldused". Siinkohal toodud näite puhul ongi seda soovitust järgitud.

* * *

Ingliskeelse raamatu tiitellehel seisab:

Final report
on the capsizing on 28 september 1994
in the Baltic sea
of the ro–ro passenger vessel
MV ESTONIA

Alla on kirjutanud:

Eesti poolt	Soome poolt	Rootsi poolt
Uno Laur	Kari Lehtola	Ann–Louise Eksborg
Heino Jaakula	Heimo Iivonen	Hans Rosengren
Jaan Metsaveer	Tuomo Karppinen	Olle Noord

Raamatus on 228 lehekülge, millel vaheldumisi kolme veergu jagatud tekstiga on tabeleid, jooniseid ja värvifotosid.

16. peatükk
EVAKUATSIOONI ANALÜÜS

16.4 Laevapere liikmete tegevus

Teate "Häire, häire, laeval on häire" andmiseks, mis toimus enne häireid, polnud ilmselt sillalt saadud volitust, vaid see anti laevapere liikme initsiatiivil infopunktist. Sellel teatel võis evakuatsioonile mingisugune mõju olla, kuid sellest teatest said peamiselt aru ainult eestlased. Ilmselt katkestati teade just enne seda, kui seda oleks hakatud inglise keeles kordama.

Mõned laevapere liikmed võtsid iseseisvalt endale vastutuse ja initsiatiivi häire andmise eest ja hakkasid paiguti evakuatsiooni organiseerima, reisijaid juhendades ja aidates, organiseerides inimkette, jagades päästeveste ning lastes lahti päästeparvi. Sukeldujate leitud köied ja päästepaadi nöörredel ahtritrepil tekil 6 kinnitavad, et laevapere liikmed juhendasid katseid laevas olnuid päästa. Ühe tunnistaja ütlused, mis puudutasid isikuid, arvatavasti laevapere liikmeid, kes trepil reisijaid tagasi hoidsid, võisid samuti viidata ühele katsele evakuatsiooni organiseerida. On arusaadav, et laevapere liikmed enne evakuatsioonikäsu saamist või häirete kuulmist üritasid spontaanset põgenemist takistada.

Laevapere peamiseks ülesandeks oli organiseerida ja vastutada reisijate evakuatsiooni eest. Komisjon mõistab siiski, et see muutus peaaegu võimatuks, kui olukord laeva pardal osutus kõigile laeval viibinutele otseselt eluohtlikuks.

Vastutuse võtmine eeldab ka riskide võtmist, ja õnnetuse ajal jagunes risk võrdselt laevapere ja reisijate vahel. Laevapere liikmete ülesandeks oli hoolitseda reisijate heaolu eest, aidata neid ja kasutada aktiivselt oma kogemusi ja haridust päästetegevuses. Reisijatel on õigus eeldada, et laevapere liikmed on oma kohustustest teadlikud ja tegutsevad aktiivselt. Mõnede laevapere liikmete passiivsus, häirete hiline andmine ja juhiste puudumine sillalt viitab puudustele koolituses ja ettevalmistuses.

Seda kinnitab ka asjaolu, et teenindav personal ei mänginud evakuatsioonis mingit erilist rolli. Nende kohustuste hulka kuulus esmaabigrupi, valvegrupi ja 11 evakuatsioonigrupi moodustamine. Teiste kohustuste puudumisel pidid nad minema päästepaatide ja päästeparvede jaamadesse. Tekimeeskonna ja masinaruumimeeskonna mõned liikmed hakkasid reisijaid ja teisi laevapere liikmeid aitama. Mõned nendest tegutsesid kangelaslikult ja väga aktiivselt, ilmselt mitte mõeldes enese turvalisusele, ning kaks neist ei pääsenud eluga. Ka reisijad aitasid ja toetasid üksteist, hoides tihti kahekesi või väikestes gruppides kokku. Mõned eriti energilised ja aktiivsed reisijad aitasid teisi reisijaid ja juhendasid neid.

16.7 Evakuatsiooni piiravad asjaolud ja selle tulemused

Komisjoni hinnangul muutus pääsemine ESTONIA avatekkidele võimatuks, kui kreen oli umbes 45–50 kraadi. Sellise kreeni juures oli ehk võimalik veel välja saada neil, kes olid piisavalt kiired, kellel olid sobivad jalanõud või keda seest ja väljast aidati. Seega oli evakuatsioon avatud tekkidele võimalik umbes 15–20–minutise ajavahemiku jooksul – alates sellest, kui inimesed evakueerumist alustasid kuni 45–50–kraadise kreenini. Enamusele, keda esimene kreen veel ei alarmeerinud, jäi aega umbes 10 minutit. Arvestades inimeste suurt arvu

(Järg lk. 11.)

22. novembriks kutsus Eesti Meremisjon sõpru ja toetajaid Muugale Meremeeste Kodu 1. aastapäevale.

Külaliste ja toetajate hulgas olid seekord ka Saksa Meremeeste Misjoni Kesk–Saksa haru esindajad.

Kes veel ei tea, sellele meeldetuletuseks: Meremeeste Kodu on praegu Muuga sadamas, aadressiks Lasti 4. Uksed valla kella 18–st. Ajaveetmisvõimalusi saunast baarini, lugemisruum, kabel, telefon ja piljard sealhulgas.

Tähtpäeva alustati kombekohaselt jumalateenistusega, kus teenisid **Jaan Jaani** ja Saksa meremisjoni esindaja.

Pärast seda oli esmakordselt kohalolijail võimalik tutvuda pererahva ja ta majaga, kodunenuil omavahel juttu rääkida ja maailma asju arutada.

Õhtuks kutsuti saksapärasele pidusöögile.

Milleks meile seda meremisjonit vaja on?

See küsimus on ilmselt üleval olnud just niisama kaua, kui misjon tegutsenud ja vaimulikud meremeestega suhelnud on.

Kui vaadata (raevuta) tagasi, on suhtumine usuga (nagu ka naistega) seotusse olnud nagu kahepalgeline. Vanades laevaehitustraditsioonides ning –uskumustes eristub see väga kindlalt. Laeva ehitamise aega peeti kõige õrnemaks ja olulisemaks ta tulevase saatuse kujundamisel. Ehitusajal hoiti ehitusplatsilt karmilt eemale nii vaimulikud kui ka naised. Nende kohalolek arvati kaasa toovat hirmsat õnnetust. Tehti oma "kuntse" ja toimetusi.

Hoopis teine oli lugu siis, kui saabus aeg laev vette lasta. Seda toimingut kutsuti ikka vaimulik sisse õnnistama. Meil siin ei olnud vahet, mis usutunnistuse pooldaja laevaomanik oli, komme tuli täita.

Ja siis anti oma osa ka naispoolele. Nimepaneku rituaali, alguses viinapudeli, hiljem vahuveini katkilöömine ja nime väljaütlemine on pikka aega naiste osa olnud.

Meremeeste Misjoni ajaloost

Nagu täna öelda võib, on merenduses mitmeid algatusi teinud skandinaavlased, eriti rootslased. Olgu siis tegu meremeeste huvide eest võitlemisega või *ro–ro*–laevade ehitamisega.

Rootslased olid esimesed maailmas, kes oma meremeeste jaoks asutasid koguduse võõras sadamas. Aasta oli siis 1710 ja paik London. Põhjanaabrid soomlased asutasid oma meremeeste misjoni 1875. aastal ja kuulutasid algusest peale teretulnuiks ka eestlased.

Aasta aega uut kodu

1891. aasta 1. aprillil avati Meremeeste Maja Tallinnas. Initsiaatoreiks olid kaks rootsi sugu laevakaptenit, aga töö tegi ära ja materiaalselt toetas TALLINNA BÖRSIKOMITEE. Tegevus kulges Börsikomitee, hiljem, peale I maailmasõda Kaubandus–Tööstuskoja toetusel. Kuni 8. mail 1926 registreeriti Eesti Meremisjoni Ühing Uus–Sadama 36 ja esimeheks sai Hjalmar Põhl. Ametlikult likvideeriti meremisjon 25.novembril 1940.

Meremeeste Maja on ümber nimetatud Meremisjoniks, asukohta on vahetatud mitmeid kordi ja lõpuks jõuti erinevate tegijate vahel kõvasti riidugi minna.

Võib vist öelda, et algus oli viljakas

See oli siis, kui juhataja oli Börsikomitee palgal ja tema tegevusvaldkond oli laiem, mitte ainult vaimulik. Finantseerisid Börsikomitee ja selle liikmed, kelle tegevus oli seotud merekaubandusega. Suuremate toetajate hulgas olid näiteks sellised tuntud isikud–firmad nagu ***Th. Clayhills & Son, Pitka & Co, Carl F. Gahlenbäck, Erhard Dehio, J.Linde, Mäetöötusamet jpt.***

Enne esimest ilmasõda oli lugemistuba lahti kell 8–22, seal oli 9 keeles ajakirju, ajalehti, raamatuid. Kirjatarbeid said meremehed tasuta, laevadesse viidi raamatuid. 1912. aastal kasutas öömaja 3054 inimest, sealhulgas olid ka laevaõnnetuse läbiteinud.

Alguses oli Meremeeste Maja (hiljem Kodu) tööks ka munsterrollide kirjutamine.

1926. aastal loodud Meremisjoni ühing seadis oma ülesandeks :

- *hoolitseda meremeeste vaimsete ja kultuurivajaduste rahuldamise eest nii kodu- kui ka välisasadamates*
- *meremeeste toetamine moraalselt ja materiaalselt.*

Ühistegevust arendati ka kaubalaevastiku meremeeste ning muude merendusorganisatsioonidega, kuid eriti edukaks tegevus kahe suure sõja järel ei kujunenud. Tihedad sidemed säilisid Soome meremeeste misjoniga, kelle juures väidetavalt alati suguvendi sõbralikult vastu võeti. Antwerpenis oli avatud lugemistuba Soome meremisjoni hoones ja pärast August Gustavsoni energilist tegevust oli 1928. aastal eestikeelne perioodika saadaval ka Londonis, Cardiffis, Hullis, Hamburgis, Kielis, Antwerpenis, Rotterdamis, Kopenhaagenis, Helsinkis, Turkus, Oulus, Viiburis, Vaasas, Kotkas. 1939.a. avati eesti raamatukogu Cardiffis.

Laevakülastused ja jumalateenistused käivad loomulikult misjoni tegevuse juurde, aga tavaline hoolitsus meremeeste eest on alati oluline olnud.

Eesti Laevajuhatajate Seltsi ja Eesti Kalameeste Ühingute Liidu toimetusel ilmunud ajakirjas "Laevandus ja Kalaasjandus" kirjutas 1928. aastal August Gustavson:

"Kõneldes meremeeste eest hoolitsemisest, tuleb märkida, et hoolekanne on kahesugune – vaimline ja materjalne. ...Igas riigis on hoolekande tegelik teostamine vastavate eraorganisatsioonide käes, keda riik, omavalitsused jne. suuremate summadega toetavad. ...Kui meil riik meremeestekodu käsutusse annaks ainult 1/10 summast, mis Soomes riigilt antakse, siis võiks juba õige palju teha."

A. Gustavson mõõnis, et Meremisjonil on oma osa täita ja ta seda ka teeb.

Et aga meremeeste eest hoolitsemine tõsiselt süsteemse arengu saaks, kutsuti ***2. juulil 1928 kokku töö–hoolekandeministeeriumis erinõupidamine, kus osalesid selle ministeeriumi, välisministeeriumi, haridusministeeriumi, laevaomanikkude ühingu, laevajuhatajate seltsi ja meremeeste liidu esindajad.***

Ega kuigi palju korraldada ei suudetud, kuid riiklikul tasemel ühineti näiteks mitmete Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) konventsioonidega.

Praegu töötab Rahvusvaheline Kristlik Mereassotsiatsioon (ICMA) koostöös Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooniga (ITF) ning propageerib ILO konventsioonide, näiteks nr. 147 ja 173, mis käsitlevad meremeeste töö- ja elutingimusi, järgimist.

Mereäärses Meremeeste Kodus tuli paraku meelde üks dokument, mis asub Tallinna Linnaarhiivis ja algab nii:" *Meremeeste eest hoolekandmine on igal haritud maal enam–vähem korraldatud ja terwe rahva asjaks saanud. Eestis on selle tähtsa ülesande heaks, mis seltskonnad ja kogudused oma merel sõitvatele poegadele võlgnevad, väga vähe tehtud".*

Praegu tundub nii, et Eesti Meremisjon, mis ametlikult registreeriti 1993. a., on peasekretär **Jaan Jaani** ning tema asetäitja **Lauri Soone** vedamisel (ainuke omalaadne Baltimaades ja kogu endise Nõukogude Liidu alal) ainus organisatsioon, kus eesmärgiks seatud meremeestele ka millegi muu kui töö pakkumine.

Nagu näitab külalisraamat, on aasta jooksul Meremeeste Kodus olnud rahvast kõige erinevamate lippude alt, nii sakslasi kui nigeerlasi, nii venelasi kui soomlasi, hästi on end tundnud ka eestlased.

1910.aastal anti Tallinnas välja raamatuke "Meremees ja meremisjon"

See oli meremisjoni evangeelium, mis lõppes hüüdlausetega meremeestele. Olgu mõned neist ära toodud, kinnitamaks, et ega üksi ideoloogia ikka nii kergesti muutu.

Meremees!

Kui sadamasse tuled, kus Meremeestemissioni maja on, siis mine kohe kõige pealt sinna! Seal leiad sina truuvisid sõpru ja mõistlikke nõuandjaid.

Ole ettevaatlik, kui kahtlaste äride ja pettusepesade saadikud (runnarid) sinu ligi tikuvad!

Ära laevalt iialgi ära karga!

Ära maitse iialgi joovastavaid jookisid; need on nii mõnegi meremehe ajalikult ja igaveste õnnetuks teinud.

Ära raiska oma vaevaga teenitud raha!

Kinnita oma elu ja asjad!

Valva, et sina oma rahvust ei häbene ega kaota!

Hoia hoolega oma meremeeste-kirjad ja tunnistused alal!

Kirjuta sagedaste - kui võimalik, siis igast sadamast - koduolevatele omastele! Ära purusta kunagi head vahekorda oma koduga.

Austa oma isa ja ema, et sinu käsi hästi käib ja sina kaua elad maapeal.

Pea meeles, et igalpool, kus sina liigud, oma kodumaa eest väljas oled! Too au oma kodumaale!

Kõige pealt aga võta Jeesus kaasa, sest ainult Tema juhib sinu elulaeva igavese kodumaa sadamasse!

Reet Naber

"Bore" lipulaev sai "Anastasiaks"

Turkus 1970–ndate algul "Borele" ehitatud lipulaev m/l "Bore I", viimati Küprose lipuga "Anastasia", jääb Turkusse, kuni uued omanikud on laevatehasele remondiarved ära maksnud. Laeva viimane kodusadam kuni maini 1997 oli Limassol.

Alates oktoobrist 1996 on olnud Turku laevaremonditehases näha suurt ilusat reisiparvlaeva, ajuti ujuvdokis, ajuti tehase varustuskai ääres ja viimati jõe idakalda kai ääres "Sigyni" doki vastas.

Laev, mis seisab Aura jõel, on tegelikult "Bore" lipulaev aastast 1973 "Bore I", mis pärast vaheldusrikast elukäiku on tulnud varasemasse kodusadamasse remonti.

Laev ehitati "Wärtsilä" Turku tehases 1972–1973 "Silja Line'i" Turku–Stockholmi liini jaoks. "Bore I" pandi *non–stop*–tööle kohe peale varustamist, 15. märtsil 1973 kõrvuti 1966. a. ehitatud "Fenniaga". Mõlemad laevad tegid päevareise ka Maarianhaminasse. Just siis sai Turku-liinil näha, et "Fennia" on saanud väärt paarilise. "Bore" uus lipulaev võitis kohe reisiva avalikkuse soosingu, samuti personali poolehoiu. Võib öelda, et laeval oli selline tippstiil, mis reisijateeninduses üldse võimalik.

Esimesel aastal kogus "Bore I" juulikuu keskmiseks reisijate arvuks 1073 reisijat. Oli juba põhjust mõelda uue laeva mahutavuse (kokku 432 kajutikohta) suurendamisele. Ja seda rahakõlinat piletikassades ning laevapoodide kassaaparaatides!

Veidi "Bore I" ajalugu

1972: vettelaskmine Turkus, ristiema Disan von Rettig.

1973–1980: "Bore I–na" Turku–Stockholmi liinil. 1973–1974 tegi üksikuid reise Stockholmi–Helsinki liinil.

1980: Kui "Bore" lõi augustis "Siljast" lahku, võeti "Bore I" ja "Bore Star" üle nimede all "Skandia" ja "Silja Star".

1983: "Skandia" (ex "Bore I") müüdi oktoobris "Stena Line'ile" Göteborgi ja sai lühikeseks ajaks nimeks "Stena Baltica". Enne müümist "Stena Line'ile" pidas "Silja Line" müügilõbirääkimisi Nõukogude Vene laevafirmaga.

Kohe peale seda, kui "Stena Line" laeva üle võttis, müüdi see edasi N. Vene Balti Merelaevandusele ja sai kõlava nime "Iljitš" ("suure" Lenini eesnime).

Seoses laeva üleandmisega venelastele tehti Göteborgis ostja kulul laeval ümberehitusi, muuhulgas:

– varasem "Bore" laevade tunnusmärk – teine korsten – demonteeriti konverentsiruumi heaks,

– suur *tax–free*–kauplus demonteeriti kui mittevajalik kavandatud Stockholmi–Leningradi liinil,

– grillrestoran lammutati *lobby*-baari kasuks.

"Stena Line" tegi tellija huvides Göteborgi tehases tööde järelevalvet.

Küsitav laeva üleminek – ost ja kiire edasimüümine – andis "Stena Line'ile" superkõrge intressi tema lühikeseks ajaks paigutatud rahalt. Hea äri tegemise poolest on "Stena Line" tuntud!

1984: "Iljitš" (ex "Bore I") pandi kord nädalas, nagu seda nimetati, edukale liinile Stockholm–Leningrad. Väljend "edukas" oli siis vist õigustatud, arvestades, et N. Liit oli isegi merenduses väikeste palkade maa, ja seal olid seetõttu tasuvusarvestused hooletusse jäetud.

1991: Pärast N. Liidu lagunemist jätkas "Iljitš" peamiselt Stockholmi–Peterburi liinil mõne põikega Riiga, nüüd juba erastatud laevandusfirma taktikepi järgi.

Väljaöeldud kahtlus, kuidas see kangekaelne võib liini pidada, koguni ida poolt, kui seal minnakse täielikult üle turumajandusele, ja mida see tähendab, ei olnud asjatu. Seda võis igaüks ise näha Stockholmis, kus jäeti arveid tasumata, sadamatasu ning proviandi ja punkri eest 1990–ndate keskel ei makstud. See viis 1995/96. a. laeva seismajäämise (arestini) Stockholmis, kus ka Rootsi Meremeeste Ametiühing tuvastas, et vene laevapere polnud mitu kuud palka saanud, ja esimese täiturioksjonini 13. juunil 1996. "Häbipakkumise" 6,3 miljonit Rootsi krooni või umbes samasuguse vrakihinna pakkus reeder Fredrik Sindahl ("Baltic Stari" omanik – *toim.*). Pakkumist ei aktsepteeritud.

September 1996: Uus täiturioksjon Saksa huvides (semufirma?) tõi pakkumise 16,6 miljonit Rootsi krooni, mida aktsepteeriti. Ostjate esindajana tegutses direktor Anders Hall Stockholmi firmast ScanSov.

Oktoober 1996: 11. oktoobril saabus laev dokkimiseks Turku laevatehasesse, endiselt nimega "Iljitš" ja vene laevaperega. Remonditi peamiselt abimasinaruumi. Võõrivisiir keevitati "igaks juhuks" kinni. Remont sai aastavahetuseks valmis, kuid laev jäi tehasesse, et saavutada kasvava remondiarve tasumine. Ooteajal 1997. a. kevadtalvel muudeti laeva nimi kõlavamaks "Anastasia V–ks", ta sai Küprose lipu ja kodusadamaks Limassoli. Vene personal jäi laevale ja pandi hooldus- ja puhastustööle. Allakirjutanu ei tea, kuidas palga väljamaksmisega õieti olnuks, kui vene meremehed töötanuksid siingi, nagu varem seisuajal Rootsis, ainult sõõgi eest?

Mai 1997: Uus Saksa laevafirma, "Penomi Shipping Co" Küprosel jäi maksujõuetuks. Pankrotihaldur, üks Rootsi jurist, müüs laeva "Anastasia V" Norra laevandusinvesteerimisettevõttele "Windward Venture". Laev, mis kandis nüüd nime "Windward Pride", kodusadam Kingstown, renditi viieaastasesse *bareboat*lepingusse "Windward Linesile" Barbadoselt. See firma tegeleb reisilaevandusega Kariibi meres. Selle ettevõtte tegevdirektor ja m/l "Windward Pride" (ex "Bore I") kapten on Norrast pärit Tore Torsteinson, kes on 60–ndatest peale töötanud Kariibi piirkonnas. "Windward Pride" pidi kapteni 12. mai lubaduse kohaselt väljuma Turkust 20. nädalal.

1997: Kirju elukäik on "Bore I–l" olnud pea 25 aastat. Tahaks loota, et "Windward Pride" tunneb end Kariibi merel hästi. Välised eeldused näivad laeva jaoks head, uue Norra omanikuga ja rendifirmas, mis valdab käsitletavat piirkonda.

Õnn kaasa!

"Med ÅU till Sjöss", 22. mai

Kapten **Reijo Lavon**, Turku

8. oktoober 1997: Ei olnud õnne, laev oli liinile "liiga ilus". Tagasi Turkus dokis. Nüüd läheb Eesti–liinile.

R. L.

Märkus: Jutt on Eesti laevast "Baltic Kristina" (ex "Windward Pride"–"Anastasia V"–"Iljitš"–"Stena Baltica"–"Skandia"–"Bore I").

Tõlkinud **Madli Vitismann**

Ametiühingu aastalõpp

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esimees
Jüri Lember

On teil palju kollektiivlepinguid, kellega ja on need head?

Üks kollektiivleping – "Vana Tallinna" meeskonnal – oli sõlmitud juba enne EMSA loomist Inreko Laeva AS–iga. Ametiühingu moodustamisel see jätkus juba läbi meie usaldusisikute. Teine leping sai sõlmitud AS–iga Hansatee, mille tööriietust ja palka puudutavad lisad on kooskõlastamata. Läbirääkimisi on toimunud, aga ühisele seisukohale pole veel jõutud. Põhiosas olevad tingimused on töötajaile soodsamad kui meie tööseadusandlus praegu võimaldab. Näiteks madrused hakkasid saama lisatasu transpordivahendite kinnitamise ja lahtivõtmise eest, sest traditsiooniliselt on kauba kinnitamine ja lahtivõtmine dokkerite kohustus. "Transestonial" polnud see ära unustatud ja seal maksti tekimeeskonnale.

Meie liikmetele kehtib ka AS–i Eesti Merelaevandus kollektiivleping, mis viimane kord sai allkirjastatud 1996. aasta suvel koos lisadega. Aga seal juhtus nii, et kuna meil pole palgalisi ametiühingutöötajaid, ning me olime Saksamaal "Regina Balticat" vastu võtmas, siis see leping allkirjastati ilma meieta. Osa meie parandusettepanekuid polnud tööandjale ka kindlasti vastuvõetavad. Et meie liikmeid oli tollal "Eesti Merelaevanduses" suhteliselt vähe, oli see ühtpidi mõistetav, teistpidi aga natuke ebaviisakas käitumine.

Ega ükski ametiühing saa praegu vist öelda, et on kollektiivlepingutega kangesti rahul?

Jah, aga asja annab parandada. Tegelikult oleme oma ametiühingu loomisest peale leidnud, et prioriteetne peaks olema täita lüngad Eesti Vabariigi merendusalases seadusandluses. Sotsiaalvaldkonda puudutavad näiteks tööaja seadus ja meremeeste seadus, mis igas tsiviliseeritud mereriigis peaksid olemas olema. Vaja on ka hulka teisi seadusi, mis teatavasti riigikogu komisjonidest kaugemale pole jõudnud: lipuõiguse seadus, laeva asjaõiguse seadus, sadamate seadus, mereohutuse seadus jne. Võib–olla hakati neid seadusi nõ. vales stiilis välja töötama. Neid tegi kitsas ring juriste, kes ei suutnud praktikas toimivat merendust õieti mõista, laiemale merendusüldsusele projekte aga arutamiseks ei saadetud, ja see on võib–olla üks põhjus, miks neid seadusi pole siiamaani suudetud vastu võtta. Kui mõne eelnõu tekkimisest juhuslikult kuulda oli, siis pidi korduvalt mitmest kohast enne küsima, kui teksti näha sai.

Kõige kurioossem lugu oli meremeeste seaduse eelnõuga, mis valmis, kui ma ei eksi, juba 1995. aastal. Pärast mitmekordset küsimist saime paar varianti ja tegime oma parandused, millest osa väga põhimõttelisi asju ei arvestatud. Oli väga tööandja–keskne. Lõpuks läks see eelnõu riigikogu sotsiaalkomisjoni kaudu prügikasti.

Seaduste puudumine on ausalt öeldes ka meie kõige suurem häbiplekk rahvusvahelises mastaabis, sest nii ametiühingu liinis kui ka kõigi teiste merenduskontaktide puhul alati küsitakse, mida meie seadusandlus ühe või teise asja puhul ütleb. Meil jääb üle vaid käsi laiutada ja vastata, et vastavaid seadusandlikke akte pole lihtsalt olemas.

Kas ametiühingutegelased ise on praegu suutelised mõnd seaduseelnõu kirjutama?

Tuleks tellida. Aga meremeeskond on küllalt suur maksumaksja, ja selle raha eest peaks riik suutma merendusalase seadusandliku baasi paika panna küll. Poleks päris õiglane oma liikmemaksude eest seadusloomet kinni hakata maksma. Kuivõrd seaduseelnõusid on õnnestunud kätte saada, on koostöö kogu aeg toimunud. Viimane suurem parandamine oli mereohutuse seaduse puhul. Viimane arutelu oli Raivo Paavo ja Viktor Palmetiga ametiühingute liidu ruumes, kus sai veel üks väga oluline parandus sisse pandud: teede– ja sideminister peab oma mereohutusalaseid määrusi välja andes arvestama Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) konventsioonidega, mis Eestil on siiani teatavasti ratifitseerimata.

Praeguseks oleme ühe korra sotsiaalministeeriumis koos istunud ILO konventsioonide ja üldse ILO dokumentide töörühmaga. Oleme kirjutanud 2,5 lehekülge oma arvamust konventsioonide ratifitseerimise võimalikkuse ja selle kohta, missuguses seisus on Eesti Vabariigis praegu need asjad, mida nimetatud konventsioonid reguleerivad. Kõne all on näiteks meremeeste töö– ja puhkeaega reguleeriv konventsioon, töö– ja olmetingimusi reguleeriv konventsioon, pädeva võimuorgani regulatsioon merendusvaldkonnas – tööinspektsioon, ministri määrused. Jõudsime ühisele seisukohale, et koos on vaja välja töötada kõigepealt kontseptsioon, et riigis esmalt üldse luua oma seadusandlus. Ja alles pärast seda saab neid konventsioone hakata Eestis ratifitseerima.

See on mahukas töö, ja oleks imetore, kui praegu mõni merenduskogemuse ja samas juriidilise haridusega inimene hakkaks juhtima väiksemat rühma, mis need seaduseelnõud kõik lõpuks ometi välja töötaks.

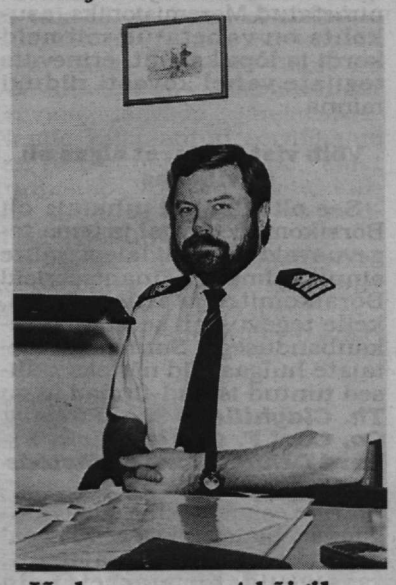
Vanade demokraatiamaade ametiühingute usaldusisikud on piisavalt hästi informeeritud oma tööandjate finantsseisust ja muudest majandusnäitajatest. Kuidas meil sellega on? Kui palju seda üldse vaja on ja milleks?

On minimaalselt. Ettevõtte õige juhtimisstiil oleks maksimaalselt usaldada oma töötajaskonda ja nii avalikult ning pidevalt kui võimalik informeerida töötajaid firma finantsseisust. Praegu ei suvatseta küll üldse ametiühinguid ega usaldusisikuid informeerida. Seepärast on ka väga raske pidada palgaläbirääkimisi või midagi muud töötajatele välja nõuda. Salatsemine tekitab just kahtlust, kas suuri summasid ei lähe mingeile arusaamatutele arvetele arusaamatuteks eesmärkideks.

Kas see pole siis omaniku asi, kas ta kannab oma raha mingisse fondi, sponseerib kedagi või nii edasi? Mis see ametiühingu asi on?

Ei saa ju rahvusvaheliselt konkureerida ainuüksi sellega, et tööjõud on odav. See näitab sõna otseses mõttes matslikku suhtumist oma töötajaskonda. Konkureerida tuleks ikkagi teeninduse kvaliteedi, kiiruse ja parema majandamise alusel, mitte selle abil, et kaks–kolm aastat hoitakse meremeeste palku samal tasemel. Maal on selle aja jooksul toimunud paarikordne elukalliduse tõus.

Meremeeste sotsiaalne seisund ühiskonnas pidevalt halveneb. Sellega on seotud juba kõik kvalifikatsiooni– ja mereohutusküsimused. Niimoodi hakkab toimima põhimõte: nagu küla minule, nõnda mina külale. See pole muidugi ainult meremeeste, vaid terve ühiskonna probleem. Aga kui kõik kõige peale sülitavad, algab varsti anarhia. Igaüks võtab jälle sealt, kust saab – nagu nõukogude ajal –, sest leiab, et tööandja on kaabakas.



Jõulusoov on, et kõigil meremeestel üle maailma, kui nad satuvad pühade ajal töötama, oleks kena vaikne tormita jõuluilm, ja võib–olla veel niisuguse meeldiva puhastava valge lumesajuga.

Ühesõnaga, võõrandub täielikult oma firmast.

Tööandjad ei mõista õieti ametiühingute funktsiooni. Ametiühingute roll on ju hoopis olla puhver tööandjate ja töövõtjate vahel ning aidata minna üheskoos edasi. Aga see eeldab vastastikust usaldust ja infovahetust. Peamised konfliktid ametiühingute ja tööandjate vahel – näiteks sobib EMSA konflikt Saaremaa Laevakompaniiga, ka väiksemad arusaamatused Inreko Laeva AS–i ning "Hansateega" – tekivad just õige infovahetuse puudumise tõttu. Ametiühing on küll kirjalikultki pöördunud tööandjate poole, et kui midagi teete, olge head ja informeerige meid ka. Aga arvatakse ikka, et las muudkui töötavad, ärgu virisegu ja olgu rahul sellega, mida antakse – meie oleme suured härrad ja otsustame ise, kes kui palju saab. See ei ole õige lähenemine. Elame ikkagi kõik ühel väikesel Eestimaal ja keegi ei tea, kust miski bumerangina tagasi võib tulla.

Veel kord rõhutan, et peamine on vastastikune avatus. Vajalik on dialoog. Aga praegu ei peeta üldiselt töötajaist nii palju lugu, et öelda, milles asi. Oktoobrist hakkasid kehtima SOLAS–i uued nõuded. Selge, et "TH Ferries" pidi korraga palju kulutama. Palgad viibisid nädalapäevad või enamgi. Tekkis rahulolematus. Oleks ju võinud tulla laeva ja ütelda, milles asi. Et on kaks võimalust: kas jätame laeva seisma või maksame palgad hilinemisega välja. Selge, et ühiselt oleks otsustatud laev käima jätta.

Ametiühingul on praegu olnud vaja täita väga elementaarseid funktsioone: seista inimeste palga– ja töötingimuste eest. Hiljem, kui ametiühingu ülesandeks jääb rohkem lihtsalt kollektiivlepingu tingimuste täitmise kontroll ja saab veel muuga tegelema hakata, siis ehk tekib võrdsem vahekord?

EMSA–t on praegu tõesti käsist ja jalust sidunud seaduslikkuse tagamine liikmete suhetes tööandjatega. Pole olnud ühtki tööandjat, kelle individuaalse töövõtulepingu plangid oleksid olnud kooskõlas riigi tööseadusandlusega. Kivi tuleb sel puhul visata muidugi ka tööinspektsiooni kapsaaeda, kelle inspektorid on sellised töölepingud heaks kiitnud. Üks suuremaid võitlusi oli riiklike pühade topelttasustamisega. Seadusandlus ei näe üldse ette võimalust lugeda seda tasu palga sisse kuuluvaks. Vaid Inreko Laeva AS maksis algusest peale topelt.

Praegusel ajal ei ole meie ühiskonnas võimalik üle minna suulise töölepingu vormile, mis lähtub ettevalmistatavast uuest võlaõigusseadusest. Kui niigi peame praegu kolmveerandi oma jõust pühendama seaduslikkuse tagamisele meie liikmete töösuhetes, siis võtab küll õige mitu aastat aega, enne kui võlaõigusseadusest üldse võib rääkima hakata. Ja arvan, et see ei ole üksnes merenduse probleem.

Ent on ju ka töölepinguid, mida vähemalt töövõtja–pool ei tohi avalikustada, rääkimata kellelegi oma palganumbri ütlemisest. Kuidas ametiühing sel juhul aidata saab?

Ametiühingu liige võib oma ametiühingule lepingut ikkagi näidata, sest tegemist ei ole mingi kolmanda osapoolega. Ametiühing on töötajaga sama osapool, tema huvide eest väljas. Keeld ametiühingule lepingut avalikustada läheb vastuollu seadusandlusega. Tööleping võib olla konfidentsiaalne teiste töötajate ja teiste tööandjatega suhtlemisel. Usaldusisiku seadus näeb ette firmasaladuste säilitamise kohustuse. Ametiühingu funktsionäärina kasutan ma muidugi oma teadmist läbirääkimisetel – teadmata polegi ju millegi üle läbi rääkida.

Rahvusvahelises suhtlemises tehakse meid sellega naeruväärseks – igal pool mujal ripuvad palgaskaalad teadetetahvlil, trükitakse ametiühingute ajakirjades ära jne. Kõik käib avalikult. Rõhutan veelkord: mida avalikum on tööandjate suhe oma töötajatega, seda paremad on töötulemused, kuna tekib vastastikune usaldus. Ja selle baasil võib tunduvalt paremini edasi jõuda kui vägikaikavedamisega.

Tänavu oli merenduses palju erastamist. Kas ja kui palju see ametiühingule tööd annab?

Raske praegu öeldagi. "Eesti Merelaevanduses" kehtib ujuvkoosseisu ametiühingu alla kirjutatud leping. Kuidas seda rakendatakse ja täidetakse, selle kohta meil puudub väga hea ülevaade. Laevanduse uued juhid alles elavad meie miljöösse ja majandusse sisse. Siiski minevat tendents juba sinnapoole, et tööreziimi teatud muutmisega kärpida meremeeste tulu. Näiteks meeskonda graafikuga kaks nädalat üle kahe nädala tööl kavatsetavat panna sõitma üle kuu. See tähendab, et kui seni meremehed said kahe nädala eest iga kuu kuupalga, siis edaspidi hakkaksid kahe kuu peale saama ühe kuu palga, või oleks kahe laeva peale kolm vahetusmeeskonda.

Võlaõigusseaduse tegemisega seoses räägitakse, et meil ei ole töösuhetes nii väga tugevamat ja nõrgemat poolt – töövõtjal olevat vabadus vabalt oma tööjõudu müüa. Aga merenduses on ju eriti selge tugevama ja nõrgema poole olemasolu.

Raudselt on. Ehkki meremehi läks ka SRÜ riikidesse tagasi, vabanes kalalaevastike kadumisega ometi hulk tööjõudu. Ollakse hätta sattunud ja suhteliselt raskes majanduslikus olukorras, ning seadusandliku takistuse olemasoluta on nende hulgast suhteliselt lihtne leida madalamale palgale tulijaid. Lõppkokkuvõttes tähendab see aga, et Eesti Vabariigi merendus hakkab minema allamäge nii ohutuse kui rahvusvahelise maine poolest. Merendus on aga nii rahvusvaheline ala, tal on nii rahvusvaheline tööturg, et ühes riigis, eriti veel Euroopa riigis, ei saa kehtestada palgataset alla teatud normide. Siis peavad kõigi teiste lippude all sõitvad laevaomanikud automaatselt meid mingiteks paadialusteks, enda eest mitte seista oskavateks ja madala kvalifikatsiooniga töötajaiks. Firmad peavad konkureerima ikkagi muude asjade, mitte oma meremeeste madala tasustamise alusel.

Kas peale töö– ja palgavõitluse on ametiühing veel midagi teinud – ühesõnaga, kelle ülesandeks peaksid olema niisugused sotsiaalsed funktsioonid, mida ametiühing täitis nõukogude ajal, nagu näiteks pidude ja puhkuse korraldamine või kasvõi odavamad ujulatunnid?

Niipalju kui võimalik, on püütud oma liikmeid rahaliselt toetada, kuna riigi sotsiaalse abi süsteem jätab soovida. Spordivõistlustele oleme samuti kulutusi teinud. Oleme korraldanud kaks jalgpallivõistlust "Georg Otsa" meeskonnale Soome "Valmeti" ekskavaatoritehasega, mis on juba nõukogude ajast traditsioon: rentinud väljaku, maksnud kinni sõidu ja joogid. Viimati kattis transpordi– ja joogikulud "Hansatee". Oleme ka organiseerinud "Regina Baltica" jalg– ja korvpallimeeskonna sõidu Soome, kus nad võistlesid "Silja Serenade'i" meeskondadega. Ka oleme jõudnud korraldada ühe korraliku puhkeõhtu, plaanis on teine.

Praegu on käimas läbirääkimised kahe suure kindlustusfirmaga ja kavas on kaasata ka kolmas, et saaks võrrelda. Plaanime nimelt saada ametiühinguliikmetele kindlustamisel suhteliselt suuri soodustusi. Tore oleks muidugi, kui tööandjad ka võtaksid sellest näiteks kindlustusmaksete mingi protsendi tasumisega osa.

Missugune on teie meelest tänavu meremeeste enesetunne?

Arvan, et teatud määral on meid meeldivalt üllatanud meie reisilaevanduse edu siin Soome lahel. Loodame, et see ei jää lühiajaliseks. Loodame ka, et perspektiivis suudavad "Hansatee" ja "E–Liin" ühiselt võidelda selle turuosa eest, mis meil siin Läänemerel on. Aga rõhutan, et tuleb arvestada ka Läänemere teisi laevaomanikke ja ametiühinguid, pidada kasvõi ühiseid nõupidamisi, et ei tekiks asjatut vastastikust piikideloopimist. Töö– ja elutingimused, tavaline tööseadusandlus pole meil nii kehvad, nagu ülemeremaades meie kohta arvatakse. Aga see on suures osas sellepärast nii, et pole toimunud perioodilisi sisulisi kontakte.

1. detsember

Mari Vamba
Madli Vitismann

16. peatükk

(Algus lk. 9)

ja koridoride väikest laiust, oli see aeg äärmiselt lühike.

Selle aja jooksul jõudis avatekkidele vähemalt 237 inimest. See arv sisaldab neid, keda nähti tekkidel 7 ja 8, kuid kes jäid kadunuks, 138 päästetut, kellest üks suri haiglas, ja 94 leitud surnukeha. Toodud arv langeb kokku tunnistajate ütlustega, et väljas tekil nähti umbes 200–300 inimest.

20. peatükk
UURIMISTULEMUSED

Laevapere tegevus

* /.../

* Esimene teadaolev Mayday signaal ESTONIAlt saadeti välja kell 0122, umbes samal ajal, kui anti paadihäire. Veidi enne seda anti laevasisese sidevõrgu kaudu lühike eestikeelne häire. Kohe pärast seda anti laevaperele kodeeritud tulekahjuhäire. Reisijatele ei antud õnnetuse käigus mingisugust üldist informatsiooni.

* /.../

Evakuatsioon

* Evakuatsioon oli võimalik väga lühikese ajavahemiku, vaid 10 kuni 20 minuti jooksul.

* Organiseeritud evakuatsiooni ei toimunud.

* Evakuatsiooni takistas kreeni kiire suurenemine, kitsad käigud, põiktrepid, kukkuvad esemed ning rahva kogunemine. Välimistele tekkidele jõudis umbes 300 inimest. Enamik inimesi jäi laeva sisemusse lõksu.

* /.../

21. peatükk
JÄRELDUSED

Evakuatsioon

* Kreeni kiire suurenemine oli suure ohvrite arvu üks põhjusi.

* Paadihäiret ei antud enne kui umbes viis minutit pärast kreeni tekkimist; reisijatele ei antud laevasisese sidevõrgu kaudu mingisugust informatsiooni. Selleks ajaks, kui häire anti, tegi kreen laeva sisemusest väljapääsemise väga raskeks. See tõsiasi koos päästevahendite käsitsemisel tekkinud probleemidega aitas samuti kaasa õnnetuse traagilistele tagajärgedele.

22. peatükk
SOOVITUSED

Evakuatsioon

ESTONIA õnnetuse puhul oli oluliseks faktoriks tõsiasi, et kreen suurenes kiiresti üle 30 kraadi, mis muutis laeva manööverdamisvõimetuks, tegi laevast väljapääsemise raskeks ning soodustas laeva järjest kiiremat täitumist veega. Uurimused on näidanud, et suhteliselt väikesed muudatused laeva konstruktsioonis oleksid evakuatsiooni tulemusi märkimisväärselt mõjutanud positiivses suunas. Seepärast,

* tuleks ümber hinnata kõik olemasolevad reisilaevad, pidades silmas evakueerimist ja kõiki mõistlikke abinõusid, mida oleks võimalik tarvitusele võtta evakuatsiooniaja pikendamiseks ja evakuatsioonivõimaluste parandamiseks.

– – – – –

Lõpparuande soovitused tuginevad järeldustele, järeldused analüüsile. Evakuatsiooni analüüsile eelneb mahukas 6. peatükk "Pääsenute tunnistused". Selles on toodud kokkuvõte II tüürimehe-praktikandi, vahimadruse, III mehaaniku, süsteemimehaaniku ja motoristi tunnistustest. Pääsenud reisijate ja vabavahi laevapereliikmete tunnistused on koondatud tegevuspaikade järgi: 1. kuni 7. tekini, sh. igas baaris või muus üldruumis viibinute omad. Eraldi plokkides on tunnistused trepikodades, tekil, vees ja parvedes viibimise kohta ning need, mis puudutavad päästeveste.

Mugavuslipu lugu pole läbi

Lugu Eesti lipust kui potentsiaalsest mugavuslipust käivitus uuesti tänavu **11. veebruaril**, kui kolm Soome meremeeste ametiühingut: laevajuhtide ja mehaanikute oma ning *Suomen Merimiesunioni*, saatsid ITF-ile sellise ettepanekuga kirja.

17. veebruaril saatis ITF selle kirja Eestisse, oma liikmesametiühingusse Veetransporditöötajate Ametiühingute Föderatsiooni.

Järgmisel päeval toimus Eesti Teede- ja Sideministeeriumis nõupidamine, milles osalesid "Eesti Merelaevanduse" esindaja ja ministeeriumi asekantsler Viktor Palmet ning kolm suuremat meremeeste ametiühingut: EMSA. EMAÜ ja föderatsioon. Nõupidamisel lepiti kokku, et ITF-ile tuleb saata vastus.

25. veebruaril saadeti ITF-ile põhjalikult argumenteeritud vastus palvega Eesti ametiühinguile vastata.

Vastust ITF-ilt ei tulnud.

18. märtsil teatas ITF-i asepeasekretär Mark Dickinson Soome ametiühingutele, et kindlasti tuleb asi arutusele *fair practice*'i (õiglase praktika) alamkomitees.

20.–21. märtsini Londonis viibinud föderatsiooni merendussektsiooni esimees Tarmo Multanen arutas eravestluses teemat Mark Dickinsoniga ning esitas ka paberile pandud argumendid Eesti seisukoha kaitseks.

11.–13. juunini toimus Miamis ITF-i istungjärk, millel kuulutati välja kaks uut mugavuslipuriiki – Aruba ja Kampuchea, muudest juttu ei olnud.

27. juuni "Lloyd's Listis" ilmus Mark Dickinsoni intervjuu, milles ta teatas, et Aruba ja Kampuchea on kuulutatud mugavuslipuriikideks ning et uuringud käivad veel 8 riigi kohta, sh. Eesti, Läti, Leedu, Djibuti, Madeira, Ukraina, Singapur...

Samal ajal jõudsid eelseisvat Singapuri koosolekut ettevalmistavad materjalid Veetransporditöötajate Ametiühingute Föderatsiooni. Sealhulgas oli oktoobris toimuva koosoleku päevakava, millest puudusid 5. ja 6. punkt ning nende kohta käivad materjalid. Võis eeldada, et juttu tuleb uutest mugavuslipuriikidest.

25. oktoobril saatis sellekohase kirja ITF-i peasekretärile David Cocroftile Eesti sotsiaalminister Tiiu Aro.

29. septembril tegi sedasama Eesti Ametiühingute Keskliidu esimees Raivo Paavo.

8.–10. oktoobrini olid nende kirjade koopiatega Singapuri koosolekul föderatsiooni esimees Ilja Donov ja merendussektsiooni esimees Tarmo Multanen, kaasas ka "Eesti Merelaevanduse" meremeeste palgatabelid jm. materjalid. Kogu kaasasolevat argumentatsiooni jagati Põhjamaade erinevatele ametiühingutele. Uusi mugavuslipu kandidaate sellel koosolekul ei puudutatud. Eesti esindajad ise samuti kuuma teemat torkima ei hakanud, kuid vestlesid Soome ametiühingute esindajate ja Mark Dickinsoniga. ITF-i peasekretäri asetäitja kinnitas veelkord, et ühtki radikaalset otsust ei võeta vastu, ilma Eestis enne olukorda kohapeal uurimata. Eesti esindajad nõudsid veelkord ametlikku vastust, mille puudumist poole aasta vältel vabandas Mark Dickinson ajapuudusega. Kuid ta informeeris, et enne detsembrikuist õiglase praktika alakomitee istungit otsust ei tule. Ega tule kindlasti enne, kui järgmisel suvel on õiglase praktika komitee korraline täisistung. Mingit erakorralist istungit ses asjas aga kindlasti kokku ei kutsuta.

Nii seisis asi **detsembri alguseni.**

5. detsembril sai föderatsioon ITF-i 1. detsembri kirja, milles Mark Dickinson vastab Raivo Paavole, et Eesti lipu küsimus tuleb arutusele õiglase praktika komitee kollektiivlepingute alakomitee koosolekul, kui sekretariaat annab aru oma uuringutest ja ettepanekutest. Otsused ja ettepanekud saadetakse tutvumiseks Eesti Ametiühingute Keskliidule. Rõhutati, et ei võeta vastu lõplikke otsuseid.

* * *

Veetransporditöötajate Ametiühingute Föderatsiooni merendussektsiooni esimees **Tarmo Multanen** oli mugavuslipu loo tänavust kronoloogiat ette lugedes kaunis murelik. Eesti ei ole selle komitee liige, lätlasi sinna ei kutsutud, leedulaste osavõtt ITF-ist on olematu. Lähinaabreist on seal vaid Venemaa ametiühingute esindajad, keda tuligi paluda, et nad ei laseks vastu võtta Eestile kahjulikku otsust.

Kogu lugu puudutab kõiki kolme Balti riiki, kõik kolm on teravdatud tähelepanu all. Ometi viib igaüks neist ellu erinevat laevanduspoliitikat. On tunda, et kõige enam on luubi all Eesti, kõige suurema reisi- ja liinilaevandusega Balti riik.

Ka väljaandes "ITF News" oli nimetatud üksnes Eestit, puudusid Läti ja Leedu. Seda põhjendas Mark Dickinson nii, et ütles "Eesti", aga mõtles "Baltikum". Nõudmised on aga just Eesti vastu.

Tarmo Multanen arvas, et olgu lahendus, milline on, tuleks rääkida sellestki, kes ja miks peaks sellest olukorrast huvituma. Tegu on riigi maine määrimisega, aga Eestis huvituvad sellest üksnes töövõtjate ja tööandjate esindajad. Riiki see justkui ei puudutakski. Ometi on see, mida ette heidetud, puuduv merendusseadusandlus. Tänavu on vastu võetud vaid sadamaseadus. Ning hea, et Eesti Vabariigi sotsiaalministri kiri läks teele, aga halb, et selle kõrvalt puudus teede- ja sideministri oma.

Madli Vitismann

Varastab, aga vähe

Hiljaaegu sai avalikuks probleem, et laevadel võib töötada ka ebaausaid inimesi. Eriti seal, kus liigub raha — kauplustes, restoranides ja baarides.

Teema on delikaatne, sest iga liigne sõna võib põhjustada mõlemapoolset usaldamatust. Töötajat, kes mingi eksimusega vahele jäänud, olgu rumalusest, lohakusest, väsimusest või teadlikult, ei usalda enam ei tööandja ega laeva juhtkond. Ent töötajat, kelle eksimus on tingitud esimesest kolmest põhjusest, eksikombel vargaks nimetades võib põhjustada parandamatu haava. Seetõttu on tegemist küllalt keerulise tõendamisprobleemiga, et vaid varast vargaks nimetada, teistele tema ümber aga mitte haiget teha.

Kapten arvab

"Lugesin hiljaaegu kohtuotsust, millega kohus ennistas inimese tööle, sest varastab küll, aga vähe. Kuipalju on siis küllalt palju?" imestas kapten. "Ma ei saa ju teda usaldada, nii kirjutasingi ta laevast maha."

Aga kuidas töötajate ausust laevas kontrollitakse? "Selleks on mõlemal pool liini otstes litsentseeritud firmad," selgitas vanemtüürimees. "See on pidev töö."

Firmajuht arvab

Ka "Postimees" kirjutas novembri lõpul vargustest "Neljandik Vana Tallinna käibest läks varastele" (29. november). Urmas Toominga artiklis tsiteeritakse "TH Ferriese" esindajat Henn Ruubelit: "Hakkasimegi siis augustis ühe turvafirmaga koostööd tegema, et teada saada, mis laeval tegelikult toimub. Tegime hulgaliselt kontrolloste ning jälgisime muul viisil. Oktoobris jõudsimegi niikaugele, et tuvastasime konkreetsed isikud ning vallandasime nad usalduse kaotamise pärast."

"Postimehe" kohaselt selgus kontrollostude abil 30–40%-line kadu ning vallandati 12 inimest. Need olid peamiselt baarmanid, kuid ka oli ka restoranide ettekandjaid.

Ametiühing arvab

Detsembri algul pöördus viie "Vana Tallinna" (endise) töötaja kaitseks Inreko Laeva AS-i poole Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing. Ilmneb, et töötajaid süüdistatakse ostude kassas registreerimata jätmises 3. ja 4. oktoobril. Selle eest on nad saanud 20. novembril noomituse ja 26. novembril vallandatud töölt põhjuseta puudumise tõttu.

Selgub aga, et töötajad väidavad: nad pole teadlikult kassaeeskirju rikkunud. Nende süü ei ole aga muude tõenditega piisavalt tõendatud. Nad ise ei mäletanud enam poolteist kuud hiljem, kes ja kuidas neilt midagi ostsid.

Töötajaile teatati 20. novembril, et nad on kassadistsipliini rikkumise eest vallandatud. 27. novembril tutvustati aga 20. novembri käskkirja noomituse kohta ja 26. novembri käskkirja töölepingu lõpetamise kohta. Põhjuseta puudumiseks loeti aeg alates 20. novembrist, kui eelnimetatud töötajad olid laevalt maha kirjutatud.

EMSA esimees Jüri Lember selgitas, et ametiühing ei toeta mingil juhul vargaid ega vargust, kuid kaitseb seaduse piires töötajate õigusi, ning viitas nõukogudeaegsete kontrollostude praktikale. Siis tehti akt rikkumise kohta kohe kontrollostu järel ja mõlema osapoole osavõtul. Praegu on tema sõnul aga tegu varjatud jälgimisega ning töötajal puudub võimalus end kaitsta, kui ta nii pika aja järel ei mäleta, kes, kui palju ja mida ostis.

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing tegi ettepaneku tühistada mõlemad käskkirjad.

Advokaat arvab

"Regina Baltica" töötajate esindaja vandeadvokaat **Siiri Schneider** ütles, et E-Liini AS-i esindaja ei kasutanud kohtuprotsessil sõna "varastamine", arutelu objektiks oli "kassadistsipliini rikkumine".

Rootsi audiitorfirma oli salajase jälgimise teel kindlaks teinud, et ostud olid kassast läbi löömata. Kuid kassalinte ja kontrollostjate akte võrreldes ilmnes palju ebaselgust. Näiteks "ostsin viski, kassaaparaat läks üleni mustaks ja midagi ei olnud näha." Akt tehti aga alles kaks nädalat hiljem. Kui see oli sellises vormis, et "polnud midagi näha" ja see ka Eesti-poolsete andmetega kokku ei läinud, jäigi kassadistsipliini rikkumine kohtus tõendamata. Tallinna Linnakohus võrdles ost ostu järel kassalinte aktidega ja leidis, et kassast on läbi löömata 1 coca-cola.

Töötajaid ei olnud varem karistatud, kuigi karistusi on mitmes raskusastmes, alates noomitusest. Esimeseks karistuseks oli tööandja valinud vallandamise.

Konkreetsel juhul vallandati terve baari kollektiiv. Jäi mulje, et Rootsi pool oli leidnud: selle baari personalist tuleb vabaneda ja nii tehtigi. Loo lavastuslikku laadi silmas pidades leidis kohus, et töölt vallandamine on ebaseaduslik.

Nõukogude ajal, kui riigil olid kõik õigused, oli kontrollimine korrektsem. Kontrollija sooritas kontrollostud, seejärel laoti need lauale, kutsuti kontrollitavad ja tehti akt. Kui rikkumine oli fikseeritud, siis karistati.

Praegune kontrollijate ettekanne oli selline, et baari töötajad olid nummerdatud, nt. A1 või B2, ka kontrollijad esinesid numbrite all. Tulemus oli selline, et näiteks nr. 2 on ostnud B2-lt, kes on pikk ja vuntsidega, neli viskit.

Sisult samalaadset kontrolli tegi "Vanal Tallinnal" Soome firma, ent vaheaeg väidetava kassadistsipliini rikkumise ja sellele järgnenud arutamise vahel oli veelgi pikem. Poolteist kuud hiljem nõuti seletust näiteks 3. oktoobril müüdud coca-cola kohta.

Siiri Schneideri sõnul võiks leida sada moodust, kuidas kontrollida õigesti ja tuvastada rikkumised õigesti. Pealegi nii, et tööaja ei jääks kaitseta. Praegu võitleb ametiühing selle eest, et sääraseid kontrollifirmasid ei kasutataks.

On ka vastuolu jälitustegevuse seadusega, mille kohaselt varjatult andmete kogumine on keelatud. Sel meetodil võib tööandja igast töötajast lahti saada. Tuleb maksta tellitud kontrollifirmale ja öelda, keda vaja jälgida. Pärast ei ole aga kumbki pool kontrollitav. Kohtus esinenud Rootsi-poolsed kontrollijad ei mäletanud samuti enam üksikasju. Seepärast ongi vaja, et kohe peale kontrollostu tehtaks akt sealsamas, näiteks baari tagaruumis.

Nüüd aga jäi mulje, et kontrollijailgi ei pruukinud kõik korras olla. Siiri Schneider oli kohtus esitanud sellegi küsimuse, et vahest polnud kontrollijad küllalt kained: nad olid tema rehkenduse kohaselt kontrollostudel ära joonud nii palju džinni, viskit, veini ja õlut. Ise väitsid nad, et jätsid ostetud joogid lauale, kuid baarmanide väitel seda teha ei saa. Lauale jäetud neli viskit torkaksid kohe silma ja tekiks küsimus, mis seltskond see on, kes igas baaris jooke ostab, aga neid ei tarvita. Kontrollijad ei taibanud ka väita, nagu oleksid nad ostetud joogid näiteks kaasasolnud pudelisse valanud. Ent ka töötajate pool ei suutnud kohtus kontrollijate vormisoleku kahtlust tõendada.

Näiteks Eesti tarbijakaitsjad toimivad kontrollimistel samuti kui tehti nõukogude ajal: akt tehakse ja rikkumised fikseeritakse kohe ja kohapeal.

Tallinna Linnakohus leidis, et töötajad on ebaseaduslikult vallandatud, sest kassadistsipliini rikkumised pole piisavalt tõendatud, ning otsustas töötajad ennistada tööle laevale "Regina Baltica". "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" kohaselt saab töötaja laeva minna kapteni määramisel, ja säärane määramine kõigil töötajail oli. Kohus leidis, et hiljem järgnenud laevalt mahakirjutamine ja töölt vallandamine on ebaseaduslik.

Töötaja on tööle ennistatud siis, kui ta on tööle lubatud, ei aita sellest, et talle mittetöötamise eest palka makstakse. Kohtuotsuse täitmise peab tagama aga kohtutäitur.

Madli Vitismann

Elu tähtsamaid päevi

Üks elu tähtsamaid päevi – õpingute lõpetamise ja tööelu alguse piirjoon – saabus Eesti Merehariduskeskuse lõpukursuse kadettidele novembri lõpus.

Laevamehaanikute lõpuaktuse algusaeg 28. novembril polnud veel nädal varem päris täpselt teada, samuti algas see akadeemilise veerandtunni järel. Saabujaile lõi meeleolu Els Roode kandlemäng, ent kiirustamise märke oli veelgi: kahe lipu jaoks mõeldud alusel puudus riigilipu kõrval kooli lipp ning hümni ei mängitud lõpuni.

Esmakordselt anti välja (rakendusliku) kõrgkooli diplomid, milles kirjas "insener-mehaanik".

Rektor **Peeter Veegen**, dekaan **Elvo Admann** ja laevamehaanika kateedri juhataja **Heino Punab** ütlesid lõpetajaile sooje õpetussõnu tööteele kaasa. Ka selliseid, et laevatöö on meeskonnatöö ning iga üksik omal kohal siis, kui tunnel laeva väga hästi, õpib vabal ajal juurde ja täiendab ka keeleoskust.

24 lõpetajast said diplomi kätte 21, neist **Jevgeni Rjabov** kiitusega. Kolme noormehe diplomid jäävad aga kooli hoiule: üks saab selle, kui riigikeeleeksam antud, teised kaks aga siis, kui merepraktika mööda.

Henrik van der Roemer Hollandi laevafirmast "Spliethoff" kinkis ühele lõpetanule merebinokli, veel õppivaile kadettidele oli tal aga lubadus: firma võtab aastasele merepraktikale 15 kadetti ja tasub igaühe pealt 300 $ kuus – 200 kadetile, 50 koolile ja 50 kadeti nimele panka, kust ta raha kätte saab siis, kui sinnakanti tööle tuleb.

Pärast aktust olid lõpetanud rohkete õnnitlejate ringis: kohal olid nii vanemad, südamedaamid kui ka töö- ja koolikaaslased. Tehti mälestuseks pilti ja kohe võis näha, et nüüd, pärast lõpetamist, oli populaarseim eriti nõudlik õpetaja. Temaga tahtis igaüks koos pildile jääda.

* * *

Eesti Merehariduskeskus on saanud (rakenduslikuks) kõrgkooliks. Sellesse astuvad täisealised keskharidusega noored, keda ei sobi avaaktuselgi lasteks pidada ega nimetada, saati siis veel lõpuaktusel. Luise tänava õppehoone perenaise, meremajandusteaduskonna dekaani **Helgi Pärna** sõnul oskavad täiskasvanud ka vastutust kanda, kui neid usaldatakse, seda näitavad mitu kadettide korraldatud ja hästi õnnestunud pidu.

Üliõpilasedustuse ajalehest loetu põhjal võib järeldada, et edustust ei peeta kooli õppejõudude poolel küllalt tõsiseks (asjaajamis)partneriks. Nii ei saa tulevased laevaohvitserid end isegi tõsiselt võtta. Ent keskkoolides on aastakümneid olnud tava, et lõpuaktuse korraldab eelviimane klass. Kui sellega tulevad toime alaealised keskkoolinoored, vahest suudaksid siis eelviimase kursuse täiskasvanud kadetid seda enam lõpuaktuse pidulikuks ja meeldejäävaks kujundada.

29. novembril oli lõpuaktus laevajuhtidel.

Madli Vitismann

Viimast korda koolisaalis.

Noorimad kadetid on lõbusad

Merekooli kadetiks saamine on tavaliselt surmtõsine sündmus. Tänavu andsid täisealised kadetid vande 27. oktoobril.

Eesti Merehariduskeskuse Ametikooli astujad on aga põhikooliharidusega ja seetõttu veel alaealised. Nende kadetiks vastuvõtmine oli osalt vist seetõttu, osalt aga ametikooli tava järgi hoopis mängulisem.

21. novembril istus Västriku tänava õppehoone saalipõrandal salkkond kirjuksmaalitud nägudega sportlikult riides noori, osa gaasimaskides. Nende ees laval oli laevaohvitseri vormis topis, poistel aga käes küünlad. Magnefonilt mängitud merekohina saatel saabus Vetevana assistendiga ja hoiatas: "Kui laeval midagi juhtub, tulevad meremehed minu juurde – poiss, näita seda konti!"

Ametikooli direktor **Vambola Allik** lausus selgituseks: "Laeval ei tule keegi teile teatripiletit pakkuma, seetõttu tuleb ka meelelahutus endal välja mõelda. Alates *karupoegadest*, kes meil Karu tänava ajast on, saate kõik merekarudeks. Merekaru on õlgadest meeter lai, pikkust parasjagu ja kaalu üle tsentneri."

Ühel põlvel seistes loeti vannet, mis algas lubadustega kuuletuda kooli seadustele, käituda kui härrasmees ning lõppes kohustusega käituda koolis nagu laeval: "Üks kõigi eest, kõik ühe eest!" ja maani kummardusega kapteni kuju ees.

Õpetaja **Heli Jansoni** käe all püüdsid vastsed merekarud ka vahvasti laulda: "Olen merekoolist ja ma ei karda kedagi ... Mul ainsaks vaenlaseks on loodud füssaõps".

Kadetiks saamise katsed olid läbinisti tulevase erialaga seotud, aga nõudsid ka laeval nii vajalikku meeskonnatööd. Tulevastel laevajuhtidel tuli päästevestis ja ujumislestadega viiekaupa koos üle nööri hüpata, tulevastel mehaanikutel aga pingi alt läbi roomates ninaga enda ees torujuppi lükata. Kõiki katseid sooritanuid premeeriti soolasilguga, mis tuli kohapeal saali ees ära süüa.

Kinnituseks kastis Vetevana karupojad kastekannutäie veega üle, misjärel koristustoimkond vee põrandalt kiiresti ära kuivatas – näitlik tekipesu, teadsid asjatundjad. Direktor aga õpetas üht laevameelelahutust: märkiviskeid nööri otsa seotud palliga.

Pärast poolteist tundi kestnud katseid üürgasid noormehed rõõmsalt "Jää vabaks, Eesti meri!" ja said kingituseks tordi ning Eesti Merehariduskeskuse mütsimärgid.

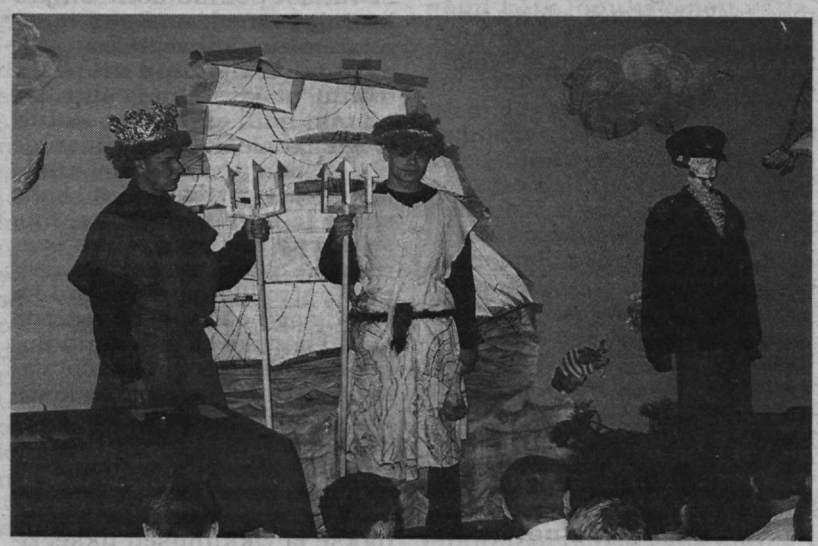
Esmakursuslaste jõukatsumisi pealt vaadanud vanemad koolivennad lustisid neid vaadates ja ergutasid tublisti. Kuid pilkeid polnud märgata, pigem heatahtlikku aasimist ja sõbralikke nõuandeid.

* * *

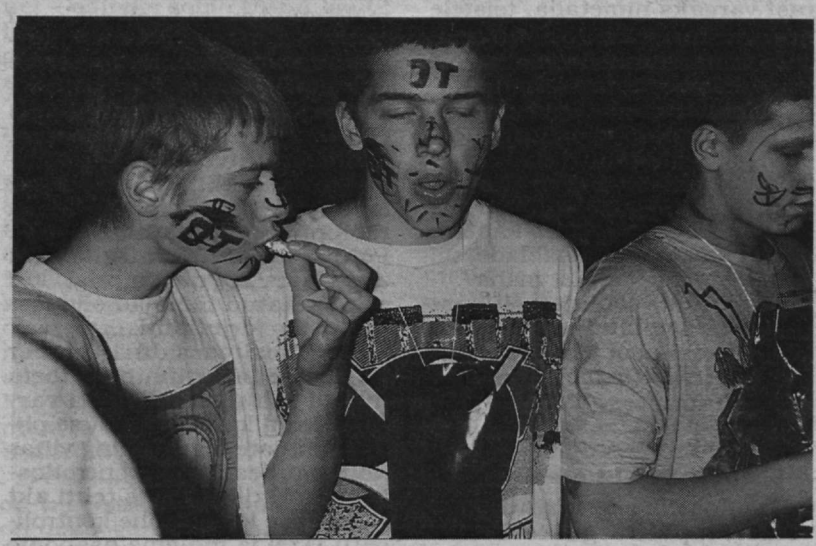
Eesti Merehariduskeskus paikneb ühiselamuis. Niihästi Lasnamäel, peahoones, kui ka pärast Karu tänava koolihoonest loobumist ametikoolile jäänud Västriku tänava ühiselamus. Ühiselamutubade ümberehitamine klassiruumideks ja töökodadeks on Västriku tänava hoones andnud veidi parema tulemuse, nähtavasti ei ole toad nii kitsad ja madalad olnud kui Lasnamäel. Ent pime ja kitsas ühiselamukoridor küll koolihoonet ei meenuta. Ja ka saal pole õige koolisaal. Jääb üle loota vaid kooli õpilassõbralikule õhkkonnale.

Samm-sammult koolimajaks ehitatud hoonetest loobuma pidanud Eesti Merehariduskeskusele on järele jäänud vaid üks, mis kooliks sobiv – Luise tänava õppehoone.

Madli Vitismann



Merekarupoja eksamit anti Vetevanale ja meremehe topisele.



Silk ei maitse kõigile ühtviisi hästi.

"...ärge torisege kuskil nurga taga..."

"...tulge Edustusse ja teeme kõik nagu peab." See on tsitaat Eesti Merehariduskeskuse üliõpilasedustuse häälekandja **"EMK-info"** kolmandast, novembrinumbrist. Konkreetne jutt käib Mustakivi maja söökla haleduse-viletsuse kohta, on aga ilmselt kasutatav kõigi kooliprobleemide kohta, mida oktoobris valitud uus edustus jõudumööda püüab lahendada.

Probleeme aga paistab jaguvat. Nii see kui lehe eelmine number arutab põhjalikult noidsamu söökla asju. Tuttav lugu, "Estonia" teatriga oli samuti. Millalgi on kool sõlminud mingi firmaga pika lepingu, mis kehtib järgmise aasta lõpuni, firmat vahetada annaks ehk ainult kohtu kaudu, kohtuskäimiseks pole aga raha. Kuid firmat vahetada oleks vaja: söök on vilets, teenindamine ilmselt ka. Esines koguni üks suuremat sorti toiduga mürgitamine. Sügisel "...loodeti sisustuse uuendustega pahviks lüüa: kunstliilled, pildid seintel, laevarool ja peamine: televiisor, mis tegelikult ju ei tee toitu maitsvamaks." Eelmise aasta lõpus katsetati sellega, et jagati toiduraha kadettidele kätte – maksku sööklas ise. Muidugi suundusid siis paljud mujale sööma või ühikatuppa suppi keetma.

Lehe andmeil pidas edustus novembris sööklaga lepingu täiendamise läbirääkimisi, algul vene, hiljem juba eesti keeles. Midagi tundub paigast nihkuvat.

Teine väga oluline küsimus on kadettide jaoks esimesele kursusele sõjaväelise korra sisse viimine ja nende noorte reservohvitseriks õpetamine, samuti see, kas vanematel kursustel olijad peavad lõpetades sõjaväkke minema või ei. Novembris paistis asi igatahes nii kadettidele kui juhtkonnale veel üsna segane olevat.

Esimest edustust valisid õige vähesed kadetid. Nii on see olnud kõigis kõrgkoolides. Seekordne osalusprotsent valimistel oli märgatavalt suurem. Leht kirjutab, et umbes kuuesajast kadetist käis valimas 212, mis on nii 35,3% üldarvust. Aga 100 inimese ringis oli praktikal ja umbes sada vene gruppide kadetti olevat arvanud, et need valimised pole nende jaoks, "lisaks juurde arvata suur hulk puudujaid". "Aktiivsetest kooliskäijatest käis üle poole valimas", tehakse positiivne järeldus.

Ilmselt on koolil nii edustust kui lehte vaja. Ei saa lõpetuseks ümber trükkimata jätta veel üht lauset "EMK-infost": "Eks peab ikka terves koolis käitumist jälgima. Jälgida, millal võib käsi taskus hoida, millal mitte jms. Merekool ikkagi!"

Mari Vamba

Purjekad jäid talvekorterisse

Eesti Merehariduskeskuse jahtklubi tegi 21. novembril kokkuvõtet möödunud pujetamishooajast. Kooli Luise tänava õppehoone saali oli koosoleku alguseks kogunenud kolm(!) koolipoissi ja üks –tüdruk ning tosin õpetajat. Ent hilinenud õpetajaid tuli juurde.

Koolil on 6 jahti

Jahtklubi nõukogu on moodustatud rektori käskkirjaga ja sellesse kuuluvad esimees Toomas Murašov ning liikmed Heino Kaev, Sergei Matvejev, Juhan Söör ja Margus Zahharov.

Juhan Söör tegi kokkuvõtte klubi laevastiku suvisest tegevusest. Koolil on kuus jahti: "Mari", "Tormilind", "Vaim", "Virgo", "Oomega" ja "Äksi"; ning kaks purjepaati: "Kaljas" ja "Laine". Need kõik olid piisavalt palju merel, peamiselt Tallinna reidil, aga ka võistlustel Eesti territoriaalmeres ja Läänemerel. Kokku 21 võistlusest oli suurim 5.–12. juulini kestnud "Muhu väina regatt", teised pigem ühepäevasõidud.

Viiel võistlusel osalenud "Mari" oli merel 39 korda, "Vaim" osales 6 võistlusel, "Tormilind" 5, 20 korda merel käinud "Omega" võistles samuti 5 korda. "Virgo" sai esikoha Naissaare regatil ja III koha Prangli regatil, "Äksi" ei võistelnud aga üldse.

Purjepaatidega võeti juulis ette retk Soome lahele ja Väinamerre, ühe pardal 7 ja teisel 5 inimest. Ent sellel sõidul olnud sedavõrd kõiksugu äpardusi – ümberminek, masti murdumine jm., et juhtkond on otsustanud, et "teeb tõsised järeldused ohutusteemal".

72 kadetti on osalenud roolimadruse kursusel, sellele järgneb eksam. Mullu on õppeplaanis olnud 40 tundi paadiõppust, tänavu 236 tundi ning loodetakse, et tuleb veelgi juurde. Ent jahtklubi ülesanne on propageerida purjetamist nii kadettide kui ka õppejõudude hulgas. Tühi saal aga näitas, et see huvi pole kuigi suur.

Kolmandik "Tormilinnu" laevaperet"

Jahtklubi kokkutulekule olid näha toodud "Cutty Sarki" regatil osalenud "Tormilinnu" auhinnad ja meened ning näidati videofilmi tänavuselt võistluselt. Kohal oli vaid kolmandik võistlusel käinud kadette ja kapten. Ent nende tunde kestnud esinemine oli haarav. Kapten **Margus Zahharov** andis ülevaate regatiks valmistumisest. Ilmes, et jahis olnud hallituse tõttu tuleb tänavu kulutatud 1000 töötunnile tuleval kevadel sama palju lisada. Kuid võistlusel osalemine on noorte täiskasvanuks saamisel oluline (kasvatus)etapp. Oma pedagoogivaistu näitas Margus Zahharov ka noorte esinemise suunamisel, mistõttu tervikjutustus sai huvitav.

"Tormilinnu" pootsman-purjemeister **Margus Liiksoo** rääkis töökorraldusest sõidu ajal, **Liivika Näks** jahiolmest ja **Urmas Viira** sadamakülastustest. Ilmnes, et meeskonnaliikmete vahetamisel saadud kogemus polnud võrdväärne. Kui "Tormilinnul" oli üks pärismeremees – kapten – noore laevapere eesotsas, siis näiteks Belgia purjekal 6-liikmeline ohvitserkond kümmet kadetti juhtimas, mistõttu külalisi võetigi külalistena.

"Tormilinnu" laevapere liikmeile avaldati rektori käskkirjaga kiitust ja premeeriti igaüht kolme nulliga rahasummaga. Koosolijaile pakuti aga pärast koosolekut šampanjat, puuvilju ja torti.

Hiljem ilmnes, et kõigest pakutud heast jäid puudujad ilma hilinenud teavitamise tõttu.

Madli Vitismann

Mõtisklus mereriigi visiitkaardist

Iga riigi vetesse tulevale laevale esitleb võõrustajamaa end ennekõike selle kaudu, kuidas sujub esimene raadiokontakt ning milline on seal mereteede tähistus.

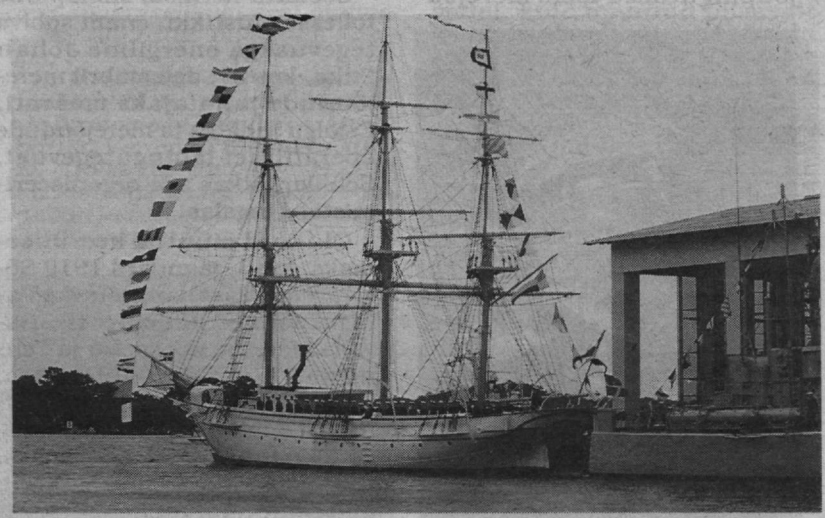
Käesoleva aasta suvel avati Rootsi ajaloolises sõjasadamas – Karlskronas – uus sõja–meremuuseum. Pidulikul avaürituse oli paljude teiste külaliste hulgas koht ka Eesti Meremuuseumil. Väike urimislaev "Mare" asutas end teele üsna varakult, et oma trümmis kohaletoimetatav külalisnäitus õigeaegselt üles saada. Reisiks valmistuti korralikult. Kutsujaile saadeti põhjalikud andmed nii laeva, selle meeskonna kui ka aluse marsruudi kohta Rootsi vetes.

Teekond algas ladusalt. Rootsi territoriaalvette jõudes võeti ühendus Tingstäde kaldaraadiojaamaga Gotlandil ja informeeriti rannavalvet reisi üksikasjadest. "Marele" öeldi ... *you are welcome!* ... ja muud head sõnad.

Gotlandi nordi otsast suundus Eesti laev Ölandi põhjatippu ja sealt piki Kalmarsundi väina alla. Kogu tee puhunud edelatuul kippus reisi lõpuosas tugevnema ja väinast väljunud ning Utlängani saare poole rühkiv "Mare" rammis kiirust kaotades vastu lainet. Kava kohaselt oli plaanis kasutada Karlskronasse viivast kolmest laevateest idapolsemat – Torhamnsfjärdeni faarvaatrit – mille läbimise kohta meresõidukäsiraamatust küll lugeda võis, et seda kasutatakse kas lootsi abil või siis kohalikke olusid hästi tundes.

"Marel" ei olnud kumbagi, ent loodeti selle vana mereriigi veeteede heale tähistusele ega pettutud. Ainus probleem oli üle roolimaja akende uhavates pritsmetes väikesel Långören saarekesel asuvad sissesõiduliinid õigeaegselt üles leida, edaspidine oli juba nali. Kohati väga kitsas laevasõidutee on ülimalt hästi tähistatud ja sõit sujus hästi peaaegu lõpuni.

Väike segadus tekkis alles siis, kui Karlskrona kirikutornid ja korstnad juba paistsid. Nimelt kutsus Möcklösundi silla juurde jõudnud laeva välja Karlskrona raadiojaam ja teatas, et "Maret" kui riigilaeva ootab **lõunapoolse (!)** laevasõidutee vastuvõtupoi juures sõjalaev, et Eesti alust sadamasse eskortida. Kuuldes, et laev on idapoolset faarvaatrit kasutades juba kohale jõudmas, tekkis raadios vaikus. Mõne aja pärast teatati meile siiski viisakalt, et sõjalaev ei eskordi seekord "Maret", ja jälle ... *welcome!*



Avamispäeval olid laevad lipuehtes. Urmas Dreseni foto

Sadamas ilmus Eesti laevale aga Rootsi tikksirge mereväeohvitser, kes meile jaheda viisakusega teatas, et võõrast riigist tullakse **sõjasadam Karlskronasse ainult mööda peafaarvaatrit**, ja andis mõista, et võõra laeva tuleku (järjekordselt!) maha maganud võimudel pead ei silitata. Meil ei jäänud muud üle kui käsi laiutada ... *sorry*, sest olime oma tulekust rootslasi informeerinud küll nii, küll naamoodi.

Pidustused kulgesid nii, nagu üks rikas riik enesele lubada võib, ja peagi asusime tagasiteele. Skääre läbides tuli veelkord mõttes tänada Rootsi hüdrograafiateenistust mereteede korraliku tähistuse eest.

Üle Läänemere tulles, jälle üsna värskes vastutuules, ilmnes "Mare" mootori küttesüsteemis väike tõrge ja selle rahulikes oludes likvideerimiseks sisenesime Soela väina kaudu Väinamerre, et mõni tund ankrul seista ja "kotermann" üles leida. Töö tehtud, jätkasime reisi kodu poole ja väljusime Väinamerest Noarootsi ja Vormsi vahelise väina – Voosi kurgu – kaudu. Mäletan seda kitsast ja käänulist faarvaatrit nõukogudeaegse halva tähistuse tõttu kui üht ebameeldivamat. Nüüd ei uskunud me oma silmi! Kas oleme tõesti juba Eesti vetes või ehk ikka veel Rootsis? Erksavärvilised poid ja toodrid tihedasti ja korralikult oma kohtadel. Kõik lausa eeskujulik nii siin kui Soelaski. Mis viga liigelda nii omadel kui võõrastel!

Ka ei olnud me jõudnud "kaotsi" minna. Juba Saaremaale lähenedes kutsus meid varakult välja Undva piirivalvepost. Soelasse sisenedes tuli aru anda Sõru postile, et kust, miks ja kuhu? Kõik oli viisakas ja korrektne.

Ka Soome lahes töötas piirivalve usinasti, kutsudes territoriaalmerd läbivaid laevu raadio teel välja ja rääkides nendega neljas – eesti, vene, soome ja inglise – keeles. See on ilmselt rohkem kui kusagil mujal maailmas praktiseeritakse. Postides istuvad radarite taga püüdlikud noored mehed, kes ilmselt sõnaraamatute abil vajaliku sõnavara selgeks saanud.

Tehtud on parim, kuid arusaadavalt ei ole need maa– ja linnapoisid ei polüglotid ega vilunud meremehed. Rõhu võiks panna just laevajuhtidega rääkijate **merenduslikule kõnepruugile**. Selleks vajalik terminoloogia ja sõnavara on ju üpris piiratud ja õhukese vihiku kokkupanek, et üks mereriik end igati autoriteetselt ja korrektses sõnastuses esitleks, on üsna väike, aga tänuväärne töö.

Vello Mäss

Film veealusest lummusest

"Eesti Telefilmil" valmis koostöös Eesti Meremuuseumiga kahekümneminutine film 1915. aastal Pakri ja Osmussaare vahel uputatud vene miiniveeskaja "Jenissei" vrakist. Filmi pealkiri on **"Tsaari sõjalaev"**, stsenaristid telemees **Endel Sõerde**, meremuuseumi allveearheoloogia osakonna juhataja ja laeva kapten **Vello Mäss** ning **Indrek Kangur**, kes on ühtlasi filmi lavastaja.

Filmi esitlusel novembri keskel meremuuseumis tänas direktor Ants Pärna abistajaid ja lavastaja kiitis vee all kolme tunni jagu materjali filminud tuukreid Kaido Peremeest, Andrus Pinti ja Vello Mässi ning valgustajatööd teinud Avo Jürist ja Andres Eerot. Ta ütles imetlevat raskeis tingimustes filmitu professionaalsust.

"Tsaari sõjalaev" on õieti augustis "Jenissei" vraki uurimiseks korraldatud ekspeditsiooni kaasnähtus. Ekspeditsiooni allveeosa rahastas Rootsi Instituut. Nagu tihti varemgi, olid ka seekord meie uurijaid oma laevaga "Altair" aitamas Lorelei ja Bengt Grisell. AS Malmerk ostis ühe videokaamera. Merehariduskeskus aitas muretseda allveeboksi. Oluline oli Tuukritööde OÜ panus, samuti muuseumi uurimislaeva "Mare" meeste osa.

Film jutustab rohkem pildi ja heli kui sõna abil 1905. aastal ehitatud ja 1906. aastal vette lastud, algusest peale viletsaks peetud ja õnnetuks osutunud sõjalaevast. Eriti hää on **Heino Pedussaare** muusikavalik, mis vanade marssidega saadab laeva ajalugu tutvustavaid kaadreid ja diskreetse helitaustaga iseloomustab laeva kaheksakümneaastast suurt veealust üksindust. Küllalt pikalt näidatuna hakkab vaid kaladest häiritud vaikelu lummavalt mõjuma, ja niisiis loob film pigem elamuse kui jagab väga hulganisti ratsionaalseid teadmisi. Mis ei tähenda, et televisioonis näidatuna ei annaks see rahvale aimu allveearheoloogia võlust ja väärtusest.

Mari Vamba

Veealused operaatorid Andrus Pint ja Kaido Peremees.

Kiri Pärnust

22. november. Rauge vaikus, puulehedki ei liigu. Külma vast paar kraadi, veetemperatuur null, veeseis normist pisut madalam. Pidev kirdetuul viib jõevett lahe poole ja vendrid on oi kui kõrgelt veest väljas. Lausa ime, et täislastis "Volgo–Balt" või mõni muu alus põhja otse kinni ei jää. Kõik siin – kraanaalused, sõiduteed, halli ja peahoone ümbrus – on kuivanud, vesi maast kadunud ja lastis paberipuu koormad ei pruugi enam rehvidega loikudes plätterdada – niivõrd siledaks suudab algav talv Kesklinna sadama juurdesõidutee teha.

Vastu 23–ndat hakkab sadama lund, vist teist sel aastal. Seda tuleb järelejätmatult hommikuni ja siis üha edasi. Aga kaldakalureil on veel püünised sees ja loodetakse need kätte saada. Ikka veel ja veel, viimase võimaluseni.

Läti nimega eesti laev

Kuigi Pärnu end alailma epatlevalt suvepealinnaks tituleerib, mis midagi muud ei paista olevat kui üks ajakirjanduslik tsirkus, jääb ta ometi kalalinnakski edasi. Ei olnud kala siit kadunud stagna–, ei ole nüüdselgi ajal. Kuigi traallaevad, nii suured kui väikesed, on erastatud, püüavad nad ikka edasi. Üks selline on AS–i Permare läti nimega eesti laev "Užventis". Suvel oli ta natuke aega remondis nagu kalalaevad ikka, sügise alguses hakkas taas hoolega traalimas käima, ja on iga 6–7 päeva järel, olenevalt saagist, meil sees. AS Reldor on alati talle kaid lubanud, samuti "Rand–2"–le ja teistele väiksematele. Tollel "Užventisel" on veel Põhjamere aegadest tuttavaid tehnoloogе–traalmeistreid ja alatihti tuleb nendega juttu. Laeval on ta suuruse kohta küllalt võimas masin, otsest jääd ei karda, murrab mööduka külmagagi ennast sisse. Nii ta püüdiski terve möödunud talve.

On meil siin, jah, veel teinegi alus, 70–te aastate *uunikum*, pea kolmekümneseks saav "Maseko Nordile" kuuluv "Rand–2". Tallinnas olla remondis ka veel "Rand–4". Pärnu "Rand–3" on praegu aga ei tea kus. "Rand–2" on toonud seni iga paari nädala tagant Hollandi ja teiste mereriikide ladudest külmutatud heeringat, skumbriat, sardinellat. 22. novembril kell 4 pärastlõunat andis jälle otsad ja läks Lehtma kanti kilu külmutama. Laadung toodavat ikka Pärnusse.

Selle aasta iseärasus näib olevat, et erastatud traalid, näiteks "Lao", "Ermistu", "Reiu", "Kastna" ja teised käivad ööseiti pidevalt oma räime– ja kilulaadungit siin ära andmas. Kala rändab hommikuks turule, suurte veomasinatega kaugemalegi. Eks see kõik anna kalatöötlejailegi tööd ja vähenda tööpuudust.

Eesti enda sõjalaevad Pärnu sadamas

Ei juhtu ju tihti, et rootslastetaanlaste asemel mõni Eesti enda sõjalaev siia tee leiab. Oktoobri lõpupäevil nii siiski juhtus. Sakslaste kingitud miinitraalerid "Kalev" ja "Olev" seisid teise kai ääres tihedasti teineteise kõrval. Linnarahval, nii noortel kui vanadel, oli omajagu vaatamist. Näidati lahkelt kõike, mida näidata andis. Uudistati 40 mm kahureid, mida puldist juhitakse, miinitraalimisvarustust, eluruume ja palju muud. Võtsid meilt natuke vett ja kella kaheksaks hommikul läksid Virtsu oma meretööd tegema.

Eesti merevägi on kahe sõjalaeva võrra rikkamaks saanud. Aga loodame ikka, et sõda ei tule ja rahu kestab.

Lootsidele, laevadele, kaimadrustele, laadijaile ja teistele asja– ning muidumeestele ei loe talve algus esialgu mitte kui midagi. Laevad tulevad ja lähevad ning eriti ööseiti algab see tõeline trall. Aluste sisse– ja väljaviimisel on tekkinud järjekorrad. Töökaisid on üle sadama kokku kümme – piisab jagamiseks ja ärapaigutamiseks.

Seni tänavu sildunud ja lahkunud laevade arv? Laias laastus läheneb see 650–le. Aga detsember on veel ees.

Ott Taul

Kesklinna sadama 4., 5. ja 6. kai on "täis".

Eesti miinitraalerid Pärnu kesklinna sadama 2. kail.

"Kohe on vaja..."

Kaptenleitnant Rudolf Schiller – 125

Nende sõnadega algab üks esimesi teadaolevaid dokumente 1918. aasta sügisest Eesti Vabariigi merejõudude kohta. Selle sisu on kokkuvõtlikult järgmine:

1. Formeerida merepataljon või ekipaaž mereväelaste koondamiseks ja väljaõppeks.

2. Avada viimase juures kursused mereväe erialaspetsialistide ettevalmistamiseks (nii reakoosseisule kui juhtkonnale).

3. Olemasolevad sõja- ja vahilaevad, kiirsõidu mootor- ja aurupaadid ning miinitraalimistöödeks kõlblikud laevad koos sõjasadamatega peavad olema koondatud sõjaministeeriumi alluvusse.

4. Merepiiri kaitseks (pearõhk on pandud Eestist toiduainete väljaveo takistamisele) on vaja omada merel 2–3 vahilaeva ja 15 kiirsõidu auru-mootorpaati. Analoogselt Peipsi ja Pihkva järvedel 8–10 paati.

5. Peale kevadist jääminekut on vajalik miinide traalimiseks rakendada tööle kaks traalerite partiid. Mõlemas 8–10 miinitraalerit ja üks emalaev. Mainitud tööd kooskõlastada Soomega.

6. Lähtudes E. V. piiratud võimalustest on tulevikus kõige otstarbekam korraldada merekaitset miinitõkete ja allveelaevade kasutuselevõtmisega.

Esmapilgul oleks neid mõtteavaldusi loogiline seostada Johan Pitkaga kui meie merejõudude ajalooliselt tunnustatud rajajaga. Tegelikult pärineb see 2. järgu kapteni **Rudolf Schilleri** ettekandest sõjaministrile 28. novembril 1918.

Kes oli Rudolf Schiller, kelle sünnist tänavu möödub 125 aastat?

Ta sündis 31. detsembril 1872 Haapsalus. Vanemad elasid Matsalus ja nende perekonnanimi oli Sõllaär. Kahjuks ei ole teada, millal uueks nimeks Schiller võeti.

Pärast linnakooli lõpetamist asus noormees merest päris kaugele tegevusalale. Ta lõpetas 1892. aastal Tallinna raudtee tehnikakooli ja töötas järgmised seitse aastat Balti raudteel vedurijuhi abina, vedurijuhina ja ametnikuna.

Millega ta tegeles aastail 1899–1904, pole täpselt teada. Võib aga oletada, et see aeg Rudolf Schilleri elus oli seotud merega, sest 1. jaanuaril 1905 mobiliseeriti ta alanud Vene-Jaapani sõtta Balti mere laevastikku. Kui tehnilise eriharidusega inimene suunati ta õppelaevale "Ookean", hiljem aga mereväeohvitseriks ettevalmistamiseks abiristlejale "Don".

Pärast eksamite sooritamist ülendati ta 16. mail 1905 mereväe mehaanika-ala lipnikuks ja määrati teenima 19. mereväe ekipaaži korrapidajaohvitserina. Paistab, et kohe teenistuse algusest alustas ta ümberkvalifitseerumist riviohvitseriks, sest juba 1905. aasta oktoobris määrati ta transpordilaeva "Anadõr" vahiohvitseriks. 1905. aasta suvel oli Schiller Laadoga järvel miini(torpeedo)paadi nr. 125 vanemohvitser.

1907. aasta kevadel sooritas ta vastavad eksamid Mereväe Korpuse juures ja ülendati 30. aprillil 1907 admiraliteedi alamporutšikuks (nooremleitnandiks) ning oli sama aasta navigatsiooniperioodil miini(torpeedo)paadi nr. 28 komandör. 1907. aasta detsembrist sai tema teenistuskohaks Tallinn. Talvel oli ta kohaliku mereväe poolekipaaži kompanii komandör ja navigatsioonihooaegadel transpordilaevade "Samojed" ja "Mogutši" vahiohvitser.

1911. aasta aprillis algas Rudolf Schilleri teenistus Balti mere allveelaevade õppe- ja emalaeval "Habarovsk". Algul oli ta revident, hiljem vanemohvitser. 1915. aasta juunist kuni 1917. aasta maini oli ta selle laeva komandör.

1916. aasta 30. juulil ülendati ta admiraliteedi kapteniks (kaptenmajoriks). Pärast mõnekuulist teenistust ujuvtöökoja "Kama" komandörina määrati ta 1917. aasta suvel Balti mere õhulaevastiku diviisi staapi, kus teenis vanema käskudetäitja- ja navigatsiooniohvitserina kuni lahkumiseni Vene merejõududest 1918. aastal.

1918. aasta veebruaris Saksa okupatsiooni algul jäid eesti rahvuslikud väeosad alles. Kodumaale koonduvate eestlastest mereväelaste organiseerimiseks formeeriti Eesti Diviisi staabis mereväe jaoskond ja pandi alus mereväepataljonile. Rudolf Schillerist sai selle jaoskonna ülem ehk sisuliselt Eesti mereväe esimene kõrgem juht. Päevakäsuga Eesti Sõjavägedele 29. märtsist 1918 ülendati ta 2. järgu kapteniks (kaptenleitnandiks).

Aprillis 1918 saadeti eesti rahvuslikud sõjaväeüksused laiali. Sellega lõppesid esimesed jõupingutused meie merejõudude organiseerimisel. Rudolf Schiller osales põrandaaluse omakaitse tegevuses ja selle legaliseerimises. Selle Eesti Kaitseliiduks muutumisel määrati ta 13. novembril 1918 Tallinna Uue sadama (Miinisadama) komandandiks.

Rudolf Schiller — Vene merejõudude admiraliteedi kapten (kaptenmajor) 1917. a. sügisel.

Peagi algas Eesti Vabariigi relvajõudude formeerimine ja sõjaministri 24. novembri 1918. a. päevakäsuga nr. 2 määrati ta mereväe ülemaks ning teenistusaega arvestati alates 21. novembrist. Tegelikuks ametinimetuseks kujunes Eesti Sõjaväe Peastaabi Mereväe Valitsuse ülem. Just Rudolf Schilleri juhtimisel algas tegelikult Eesti Vabariigi merejõudude formeerimine.

Alanud Vabadussõja algul olid merejõud veel kaugel sellest, et praktiliselt lahingutegevusest osa võtta. Paistab, et Schiller kui kaadrimereväeohvitser lähtus oma töös omandatud kogemustest ja tugines klassikalistele aabitsatõdedele mereväe organisatsiooni ning selle praktilise kasutamise kohta, mis meie Vabadussõjas, eriti selle esimesel perioodil, ei olnud kaugeltki kohased.

Seetõttu kerkiski silmapiirile tollesse olustikku enam sobiva tegevusega energiline Johan Pitka, kes 21. detsembril merejõudude juhatajaks määrati. Esialgu juhatas ta merejõudude operatiivset lahingutegevust, Schiller jätkas aga organiseerimistööd tagalas.

Olukord muutus keerulisemaks, kui 1. jaanuaril 1919 Sõjavägede Peastaabi Mereväe Valitsus formeeriti ümber iseseisvaks Mereväe Koosseisu ja Tehnilise Varustuse Valitsuseks. Uue valitsuse ülemaks määrati Rudolf Schiller, kes oli sõjavägede ülemjuhataja otsealluvuses. Tekkis paradoksaalne olukord: merejõududel oli kaks kõrgemat juhti.

Pikka aega see olukord kesta ei saanud, ning 1919. aasta jaanuari keskel tekkisidki Johan Pitka ja Rudolf Schilleri vahel lahkhelid. Neid on Pitka lühidalt maininud oma 1921. aastal trükivalgust näinud mälestustes. Küsimus oli meremiinide ümberlaadimises talvistes ja tormistes tingimustes merel. Lõppes sellega, et sõjaväe ülemjuhataja päevakäsuga 15. jaanuarist 1919 tagandati Schiller valitsuse ülema kohalt ja määrati sama valitsuse meresideteenistuse osakonna ülemaks. Valitsuse ülemaks sai aga mereväe insenermehaanik leitnant Gerhard Lukk.

Peagi algas merejõududes suurem reorganiseerimine, aluseks Ajutise Valitsuse ja sõjavägede ülemjuhataja otsused. 1. veebruaril 1919 pandi alus tsentraliseeritud juhtimisega merejõududele. Selle juhatajaks jäi Johan Pitka. Rudolf Schiller aga määrati Rannavalve-Side-Päästejaamade Valitsuse päästejaamade osakonna ülemaks. Sel ametikohal oli ta kuni 26. novembrini 1919, mil ta seoses nimetatud valitsuse likvideerimisega viidi merejõududest üle lennuväkke.

Kõigepealt oli ta merelennu salga lennujaama ülem. Lennuväe hilisemate reorganiseerimiste käigus oli Schiller nii merelennu salga kui merelennu rühma ülem. Seoses uute ümberkorraldustega relvajõududes määrati ta 1. juulil 1921 Sõjaväe Korraldusvalitsuse käskudetäitjaks ohvitseriks ja komandeeriti merejõudude juhataja käsutusse. See ametikoht jäigi tal Eesti Vabariigi relvajõududes viimaseks. 1. juunil 1922 lahkus ta tegevteenistusest ja arvati erru.

Rudolf Schilleri vastuollu sattumine kõrgema juhtkonnaga oli põhjustatud nii objektiivseist kui subjektiivseist tegureist. Nii ei ole midagi imekspandavat ka ta edaspidises elukäigus. Enamik meie relvajõudude esimesi organiseerijaid said kas tasuta maad või rahalist hüvitust, Vabadusristi annetamisest rääkimata. Rudolf Schillerit ei peetud aga nende vääriliseks. Küll oli Vene riik teda palju tagasihoidlikumate teenete eest autasustanud 3 ordeni ja 4 medaliga ning nimelise kulduuriga. Isegi pensioni ei maksnud Eesti Vabariik talle, kuna tuli ilmsiks, et 25-aastasest riigiteenistusest jäi tal vajaka 4 kuud ja 20 päeva. Ei aidanud ka pikaajalised kohtuskäimised.

Selle juures on kõige huvitavam asjaolu, et ametlikus väljaandes "Eesti Vabadussõda" ei leidu mitte tema nimegi. Seepärast ongi kujunenud teadmine, et Eesti Vabariigi merejõudude organiseerimine on algusest peale seotud vaid Johan Pitka nimega. Tegelikkus oli siiski teistsugune.

Pärast erruminekut jäi Rudolf Schiller elama Tallinna. Millega ta tegeles, pole seni kahjuks täpselt teada. On vaid andmed, et ta oli Estonia Seltsi liige.

Rudolf Schiller suri 5. detsembril 1938 ja maeti Tallinnas Kopli kalmistule. Isegi ta haud pole säilinud – see kalmistu hävitati nõukogude ajal. Praegu on seal park.

Peedu Sammalsoo

Eesti Merevägi — 79

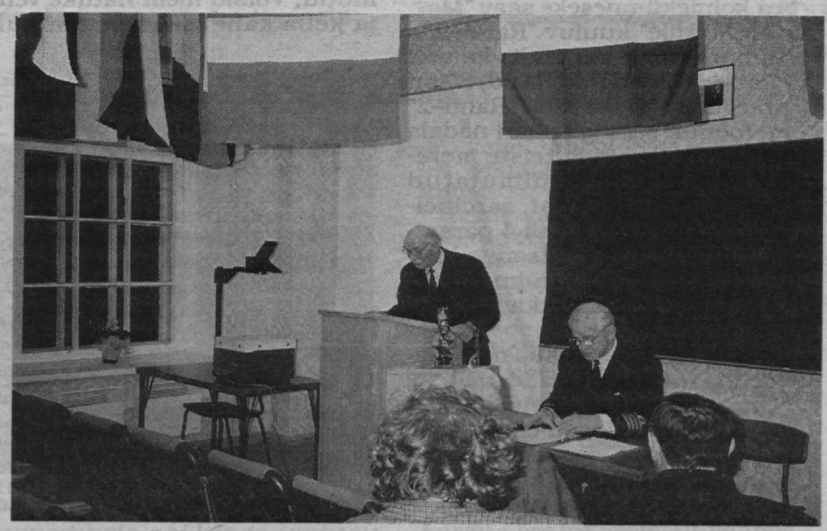
21. novembril toimus Miinisadamas Eesti Mereväe 79. aastapäevale pühendatud teaduslik-praktiline konverents teemadel "Esimese Eesti lootsiraamatu koostaja kolonelleitnant Johann Mei (1867–1927)" ja "Kaasaegne Eesti hüdrograafia". Korraldajad olid Eesti mere-vägi, Eesti Meremuuseum ja Eesti Veeteede Ameti hüdrograafiaosakond. Pandi pärg Johann Mei hauale Rahumäe kalmistul.

Konverentsi juhatas mereväekapten **Roland Leit**. Ettekanded Eesti hüdrograafia algaastaist, Mei suguvõsast ja esimesest Eesti lootsiraamatust olid **Peedu Sammalsoo**lt Eesti Veeteede Ametist, **Ants Pärna**lt ja **Tiit Einberg**ilt Eesti Meremuuseumist. Hüdrograafiaalased ettekanded olid **V. Božits**ilt nõukogudeaegsest ja Eesti Veeteede Ameti hüdrograafiaosakonna juhatajalt **Vaido Kraav**ilt tänapäevasest hüdrograafiast. Miinisadama torpeedohoone vastremonditud väikeses konverentsitoas oli ka näitusestend.

* * *

Hüdrograafiaveterani V. Božitsi ettekanne võimaldas pilku heita n.ö. raudse kardina taha. Ettekandja jutustas, kuidas teda, kaks korda varem Tallinna külastanut, määrati 1950. aastal Tallinna, kuigi ta oli soovinud Doonaule või Mustale merele. Korralikult vene keeltki oskamata tuli tal ära õppida eestikeelsed kohanimed.

Hüdrograafiaväeosa tegeles mõõtmistega, et koostada sõjajärgne lootsiraamat. Seda kontrolliti trassi läbi soites, et kõik raamatus olev vastaks tegelikkusele. Johann Mei lootsiraamat oli aga väeosas *lauaraamat*.



Lipud muutsid Miinisadama konverentsitoa pidulikumaks.

Tolleaegne põhimõte oli, et merekaardile kanti teabe miinimum, ülejäänu leidis koha lootsiraamatus. Nüüd on pigem vastupidi. Täpseimad olid mõõtmised jääl, selleks tuli teha 300-kilomeetriseid retki. Eesti kaldajoon oli navigatsiooniliselt keerukaim, ent hüdrograafiateenistuse süül ei olnud ühtki laevaavariid.

Kolmes mastaabis kaardid kogu Eesti ranniku kohta ja muud materjalid andis N. hüdrograafiaväeosa Eesti Veeteede Ametile üle.

* * *

Miinisadama punane hiigelsuur torpeedohoone on elustunud. Eesti merevägi on suutnud kolmanda korruse ühe tiiva (sanitaar)remontida ning heledaks värvitud ruumide valgustatud aknad annavad lootust, et seni mahajäetuna seisnud tontlik hoone võiks Eesti Vabariigiski rakendust leida.

Madli Vitismann

Lätlased meist

Läti merendus- ja transiidiäri nädalaleht "Juras Vestis", venekeelse nimega Morskije Vesti Baltii", pühendab oma novembrikuu 46. numbris Eesti merendusele terve külje. (Külje nimi on "Eestis", lehes on olemas ka külg "Välismaal"...) Üsna pikk intervjuu on Muuga sadama direktori Anatoli Kanajeviga. Kolm lühemat lugu räägivad Hansatee Grupi kavatsusest börsile minna, Lloydi Registri esinduse avamisest Tallinnas ja Neste kahe Eesti tütarfirma ühendamisest. Pealkirja all "Lühidalt" on juttu "Estline'i" käibe kasvust, "Finnjeti" Muugale tulekust ja "Hansatee" laevaaostust.

Ühel eespoolsel küljel on lugeda ka sellest, et Eesti suurendab teravilja eksporti.

Järgmise lehenumbri inglisekeelsel küljel antakse teada, et "Estonia" huku uurimiskomisjoni lõppraport on detsembri algul jõudmas avalikkuse ette.

Suvi 1997

Naine laevas!

Stockholmi–Turku liini sõitval "Gotlandil" on üsna noor, heledapäine ja särava naeratusega Annemari. Võiks arvata, et tütarlaps teeninduspoolelt, aga ei – hoopis vanemtüürimees. Ütles, et on saarestikus sündinud ja lapsepõlve laevade-paatide vahel veetnud. Seetõttu polnudki tema jaoks ebaharilik meremeheks õppida.

Varem töötas ta "Sea Windi" tüürimehena, seetõttu on üpris ärevil, et keset Ahvenamaa saarestikku oma senise laevaga kohtudes sellest head fotot saada. Kui ta roolikambri tiivalt sinnapoole lehvitas, jooksis vastu lehvitama kõik see mees, kes hetkel "Sea Windi" roolikambris või tekil oli. Veel varem aga vedas ta Wallenius-rederieti autolaeval autosid mööda maailma. Enne seda kulus tüürimeeste koolis 3 aastat pluss praktika, muidugi ka madrusepraktika. Ent Annemari on proovinud teisigi töid, olnud näiteks taksojuht.

Koos lootstüürimehega tuli vahti keskealine täidlane Veronika. Tegi kõike seda, mida tüürimehed ikka teevad: jälgis radarit ja elektronkaarti, keeras roolinuppu, pidas raadio- ja telefonikõnelusi, aga pani ka kohvimasina käima. Ent pärast päästeõppuse arutelu võttis ta turske madruse käekõrvale ja viis eemale nurka, kus tollele tema vead üksipulgi ära seletas ning lubas veel eraldi harjutustundi kutsuda.

Annemaril oli tegemist ka autotekil, sest sel laeval on lastimisoperatsioonid just vanemtüürimehe pädevuses. Erkoranžis jopes ei mõjunud ta seal sugugi ebanaiselikult, sest alatine särav naeratus oli sealgi kaasas.

Et kirjeldatu mõjub patriarhaalses Eestis pigem pilapildina, ärgitas see küsitlema Annemari ja Veronika ülemust. Muide, "Gotlandil" jäi mulje, et suhted kolleegide vahel on sõbralikumad ja vähem formaalsed kui Eesti laevadel tavaks.

Koos lootstüürimehega on öises vahes tüürimees Veronika.

"Gotlandi" kapten GÖRAN SJÖDIN, kas tundsite oma naistüürimehi varem või miks valisite just nemad?

Tundsin neid enne, mõlemad olid töötanud mitu aastat "Sea-Wind Line'is".

Vanemtüürimees Annemari ütles, et on saarestikus sündinud ja kümme aastat merel olnud.

Veronika on samuti saarestikus sündinud. Et ta on vanem, on ta kauem merel olnud, kuid väiksematel laevadel sõitnud. Mõlemad on sündinud saarestikus, mõlemal on pere. Ka Annemari oli varem väiksematel laevadel, kuid on nüüd piisavalt kasvanud selleni, et töötada suuremal laeval.

Kas Rootsis õpivad naised juba ammu meremeesteks?

Seda on meil olnud umbes 25 aastat. Kuid on erinevaid laeva(tüüpe), kus see toimib hästi. Naismeremehed ilmusid 25 aastat tagasi, nüüd on neid järjest rohkem ja rohkem. 70-ndail aastail, kui meil oli suur kaubalaevastik, aga vähem liinilaevu, oli suuri probleeme näiteks kodust äraolekuga. Ei aktsepteeritud, ka näiteks lastimisoperatsioonidel, naistüürimeest kui juhti. Just tankereil ja segalastiga laevadel, kus lastimisele kulub suur osa tööajast, oli suuri probleeme.

Teine probleem, mis võib konflikte tekitada, on naiste kui emade pikk äraolek kodust. Seetõttu tuli naistel sageli kaldale jääda ja hoopis meretöö lõpetada.

Kuid paljud asutused–ettevõtted, mis töötavad mingis seoses laevasõiduga, vajavad samuti mereharidusega töötajaid.

Tean üht merekooli õppejõudu Göteborgis, Stockholmis on sadamatüürimees. Leidub teisigi, keda ma ei tea.

Liinilaevadel on kergem – töö on lähemal ja äraolek on lühem. Nüüd on igatahes võimalik sõita lühikestel liinireisidel.

Ka töötingimused roolikambris on tänapäeval mugavamad ja seetõttu võiksid naised seal töötada.

Peaaegu iga töö nõuab tänapäeval vähem jõudu. On igasugused masinad, ka näiteks hüdraulilised seadmed, mistõttu otse füüsilist jõudu läheb vaja märksa vähem kui varem.

Eestis tähendab naiste ülekaal mingil tegevusalal seda, et sel alal pole kuigi kõrge palk.

Merel on palgad kõrgemad kui kaldal, siin on naised endiselt minoriteet. Arvestades aga vastutust ja nõutavat haridust, on merel palgad madalad. Peab ju peale kooli veel hulk aastaid kogemusi omandama, et olla valmis tüürimees, või veel enam, kapten. Ma ei tea kaldal ühtki ametit, kus nii pikka praktikat nõutaks. Kui näiteks arst jõuab oma kõrge palgatasemeni viieaastase töötamise järel, siis kapteniks ei saada enne 12–13 aastat. Võrreldav peaks see olema lennukikapteniga, kelle palk on kaks korda suurem kui merekaptenil. Öeldakse, et lennuk on tehniliselt ja ohutuslikult nii keeruline asi, et sellel töötamise eest tuleb suuremat palka maksta.

Samas näiteks meditsiiniõdedel on traditsiooniliselt suhteliselt väike palk. Aga see amet on ka tuhat aastat olemas olnud. Ja algul sellises vormis, et haige põetamise eest ei makstud.

Varem käis tüüpiline kapten küll piibuga mööda silda, nüüd paraku mobiiliga.

Annemari väitis, et teda, juba kümme aastat merel olnut, võlub laevatööl just töögraafik. On hea teha kaks nädalat intensiivselt tööd ja olla seejärel täiesti vaba. Kaptenit ta ei kadesta, sest vanemtüürimehe töö on mitmekülgsem. Saab vaheldumisi autosid lastida ja laeva juhtida. "Kapten ei lasti kunagi ega istu suurt roolikambris, tal on hoopis palju paberitööd," arvas Annemari.

* * *

Eestiski jõuavad esimesed naistüürimehed laevadele. Probleemid, mis Rootsis olnud, võiksid Eestis väiksemad olla või pehmemalt mööduda – aeg on ju edasi läinud. Aga probleemitu pole Rootsiski.

Riigis, kus pärast seda, kui kuningal sündis esiklapsena tütar, muudeti seadust, et edaspidi võiks kuninga asemel olla kuninganna;

riigis, kus parlamendi spiiker on naine;

riigis, kus teede- ja sideminister on naine – selles riigis on ka Rootsi Juhtide Ametiühing Ledarna. Selle ametiühingu majas oli ukse kõrval vitriinis raamatu "Damboken" ("Naisteraamat") reklaam. Joonisel pikuti poolitatud naine, ühel pool krüpsu pats, teksad ja tossud, käes pann ja püksisäärt sikutamas lapsed. Teisel (paremal!) pool joont aga kuklakrunn, bürookostüüm ja kontskingad, käes portfell – kujutlus eeskujulikust naisjuhist. Raamat pidavat soovitama, kuidas naised saavad kodu- ja ametitööd paremini ühitada.

Isegi Ledarna, millest Rootsi Laevajuhtide Ametiühing aasta tagasi välja astus, ei ole mõistnud, et parimaks soovituseks naistele oleks, kui samas kõrval reklaamitaks raamatut nimega "Herrboken". Nimelt joonisega, mille ühel poolel mees teksadestossudes, käes pann ja püksisääre küljes rippumas lapsed, teisel pool aga ülikond ja portfell. Just see aitaks naistel kodu- ja ametitööd paremini ühitada.

Niisiis, ka Rootsis ei olda veel 1997. aastal igal pool valmis nägema naisi enda kõrval, mitte aste allpool.

21. juuni

Madli Vitismann

Võõras, ära tule!

Selline silt rippus paljude (kaubandus)asutuste **taga**uksel *pärast seda, kui oli otsustatud loobuda seal varem rippunud toortõlkelisest sildist "Kõrvalistel isikutel sissepääs keelatud!" Tänavu on säärane silt paljude (merendus)firmade* **ees**uksel. *Küll mitte paberist, vaid* **paraad**ukse taga istuva turvamehe või – naisena.

Fakt

Juhtum 1

Ilmekaim viimasel kuul nähtuist oli suure merendusfirma harukontori peaukse taga istunud vormikampsunis noormees. Juhiga kokkulepitud kohtumisele saabunud külalise "terele" vastamata lasi ta tollel ninapidi vastu kaardilukuga suletud ust põrgata, ilmutamata vähimatki kaastunnet. Kui külaline seejärel huvi tundis, kuidas tollest uksest sisse pääseda, ei vastanud ta küsimusele, vaid tundis huvi külalise isiku vastu. Koguni sedavõrd ebatervet uudishimu, et nõutud pildiga dokumendi ulatamise järel võttis selle luba küsimata ära. Pandiks!

Ei ta kasutanud üheski keeles mõnd tuntud viisakusväljendit, nagu "tere", "vabandage", "palun" või "tänan".

Juhtum 2

Palju targem polnud vormikampsunis meespensionär haridusasutuse peaukse taga. Lõpuaktusele saabunud ja majakorda mittetundvaid külalisi tervitas ta (vene keeles) sõnadega: "Kui te riidehoiust numbrit ei võtnud, ma teile pärast mantlit ei anna. Mul on niisugune õigus!"

Juhtum 3

"Millega ma võin teid aidata?" küsis meeldiva naeratusega neiu agendifirma peaukse taga. "Tänan, ei millegagi," vastaks maja ja selles töötavaid inimesi tundev külaline. Aga ei, külalisele tuleb nõutav töötaja välisukse juurde vastu tellida.

Teades, et töötaja peab poolelioleva töö kõrvale heitma ja paar korrust trepist alla tulema, ei teki soovi kellelegi sel määral tüli tekitada.

Juhtum 4

Operaatorfirma uks polnudki lukus. Esimene vastujuhtunud töötaja juhatas külalisele tarviliku inimese kabineti kätte.

Juhtum 5

Uksel on omainimestele koodlukk, võõrastele uksekell. Külaline annab kella, sekretär küsib, kellega tegu, ja vajutab nuppu. Uks läheb lukust lahti ja külaline pääseb sisse.

Kommentaar

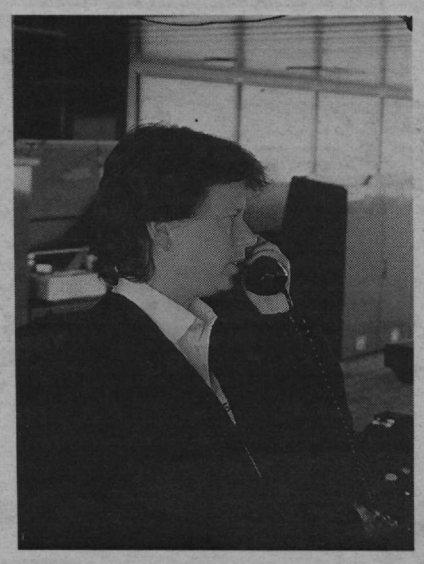
Vargaid ja reklaamiagente tõrjudes on saavutatud vastupidine efekt. Edukalt õnnestub tõrjuda heasoovlikke külalisi. Võimalik, et ka kliente. Sest kui turvamees ei usu külalise öeldut, et ta saabus firma tippjuhiga kindlaks kellaajaks kokkulepitud kohtumisele, vaid demonstreerib oma usaldamatust külastaja juuresolekul tema öeldut telefonitsi üle kontrollides, siis muude tingimuste võrdsuse korral läheb ka klient sinna, kus tal on mugavam. Ning saavutatud on täielik töörahu – keegi ei tule segama.

Juhtum 6

Noormees vabandas külaliste ees, et asutuse funktsionäärid on parasjagu ära. Ta näitas asutuse ruume, selgitas struktuuri, tegevusvaldkondi ja mõjutamisvõimalusi, illustreerides neid asutuses väljaantud trükistelt ja pani lõpuks külalistele vajalikumad neist kaasa. Visiitkaarti tal aga ei olnud, kirjutas oma nime firma üldvisiitkaardile. Ameti kohta ütles, et on vaktmeister (juhtum pärineb Rootsist).

*Eesti keelde tõlgitavat seda sõnaga kojamees, tõenäolisemalt aga ukse***hoidja**. *Vastandina ukse***kaitsjatele**.

Madli Vitismann



Vahis on vanemtüürimees Annemari.

Annemaril ja Veronikal on hea meel, et õppusega täidetud jaanipäev on möödas.

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Ahterpiik. 10. Uh! 12. Doos. 13. Ei oleks. 14. Roomassaare. 15. Angaaria. 18. Dar ... 19. Me. 20. Arles. 21. s. sig. 23. Audi. 26. Si, si. 27. Uno. 28. Dalou. 30. Savuaa. 33. Rootsi. 36. Morse... 38. US. 39. Mailer. 41. Toi. 43. Smürna. 44. IM. 45. Õun. 47. Santa ... 48. Eeslik. 49. SN. 50. Turv. 51. Ilma.

ALLA: 1. Adramadrus. 2. Hoone. 3. Toogad. 4. Esmar. 5. Reaalsus. 6. Pis. 7. Ios. 8. J. Laasi. 9. Kead. 10. Ukraina. 11. H. Sergo. 16. Reisilaev. 17. Issameie. 22. "Suur Tõll". 24. u. a. 25. Io. 29. Lo. 31. Vormsi. 32. Ae!. 34. Osman. 35. Tartu. 37. SO. 39. Münt. 40. Inar. 42. Inka. 26. Uim. 47. S/s.

Kohalik kommentaar

JÜRI LEMBER, teie juhitavas Eesti Meremeeste Sõltumatus Ametiühingus on küllalt palju naisi. Kas on olemas mingeid spetsiifilisi naiste probleeme merel?

No siiamaani ei ole mehed suutnud sünnitada, see on spetsiifiline naiste probleem. Ametiühingusse ei puutu see sugugi vähe: millal ta võib minna dekreetpuhkusele, kus ta saab enne kergema töö, sest vibratsioon ei mõju sellele seisundile teps mitte hästi. Mitmele naisele korraga ei pruugi maal ajutist tööd sugugi jätkuda.

Kas Eesti laevafirmad on valmis roolikambris nägema näiteks naistüürimehi?

Tundub, et on. Meile on neljandaks tüürimeheks naine tulemas. Aga minu isiklik seisukoht on, et need naised, keda laeva silda lastakse, peaksid läbima mingi väga erilise psühholoogilise testi. See peaks toimuma vist juba merekooli võtmisel. Ju peaksid nad olema pisut mehelikud – naiselik naisterahvas e i k õ l b a merelaeva silda ega ammugi teki– või masinameeskonda.

Miks'?!

Vaadakem naisautojuhte. Suurelt jaolt satuvad nad ohtlikus olukorras tunduvalt kergemini närvi ja reageerivad ebaadekvaatselt.

On ju edukaid naistaksojuhte.

Ma räägingi, et on küll võimalik naisi võtta, aga see eeldab tõsist isiksuse testimist. Töökaitseseadus vist ei luba naistel näiteks tekimeeskonnas üldse töötada, sest seal on tegu naisele keelatud füüsilise tööga. Aga nii tekib ju kahtlus, kuidas ta üldse tüürimeheks võib saada, kui vahepeal madrusena töötada ei tohi.

Nii et teie kui vanemtüürimees pole kuidagi valmis oma lähemate kolleegide, kapteni või teise tüürimehena naist nägema?

Ütlen veelkord, et sõltub väga sellest inimesest. Aga üldjuhul mitte. Arvan küll, et las naine olla parem kodus leemepoti ääres ja kasvatagu lapsi.

See on küll terane! Kas trükime ära ka?

Mul pole selle vastu midagi.

Meie teeme ajalehte

Ikka veel, juba üheksandat aastat. Tänavugi lõpetab "Meremees" aasta laevandusfirmade juhtide traditsioonikohaste intervjuudega. Aja märk on ilmselt see, et kaks viiest olid võõrkeelsed. Teinegi traditsioon on alles: juba üheksas aastalõpuartikkel "Meremehele" esimese originaalartikli kirjutanud Vello Mässilt.

Järjekordselt on ilmunud üle tuhande masinakirjalehekülje – terve raamat – teksti ja ligi kuussada fotot. Ent aja märgina on tänavused artiklid kõik kirjutatud mullu jõulureedeks lõpuks ometi ostetud (kasutatud) arvutil. Niisiis võib teada anda, et kahe koosseisulise töötajaga toimetuses on toodetud üle viiesaja faili/artikli, mis sisaldavad ligi 2 miljonit baiti enamasti originaalteavet ning tehtud see trükikõlblikuks.

Algusaastatest tublisti rohkem on neid, kes pole paljuks pidanud ise oma sõnum paberile panna. Järelikult pole logiraamatu eesti keeles kirjutamise aastad kasutud olnud. Ent on põhjust karta, et mõnes firmas minnakse edaspidi sujuvalt üle inglise keelele. Kui varem tegi muret, et eesti meremehed mõtlesid ja kirjutasid vene keeles, siis igapäise asjaajamise üleminek inglise keelele on ohtlikum seetõttu, et on vabatahtlik. Mistahes keelt osata on kahtlemata kasulik ja ka prestiižne, aga ei asenda head emakeeleoskust.

* * *

Pilvi "Meremehe" lähitulevikult on hajutanud mitme firmajuhi lubadused jätkata ajalehe finantseerimist ka tuleval aastal. Kindlustunnet loob seejuures enesestmõistetavus, millega andsid oma lubaduse need uued juhid, kes (veel) eestikeelset ajalehte lugedagi ei suuda.

Mõningat ümberpaiknemist on ajalehe sponsorreklaamide nurgas siiski oodata, sest ka sponsorettevõtteil läheb erineval määral hästi. Aasta jooksul on olnud jagunemisi, ümberstruktureerimist ja ka langusi. Siiski pole pärast "Ookeani" pankroti löödud haava "Meremehel" pikemalt põdeda tulnud. Paraku arvas "Ookeani" pankrotihaldur Eesti Meremeeste Liidu võlausaldajate nimekirjast välja mängleva kergusega, kuid lohutades, et pankrotipesast midagi veel kätte saada oleks niigi lootusetu.

* * *

"Meremehe" toimetus teeb pärast pisikest jõulupuhkust jälle tuttava välimusega ja tuntud tasemel ajalehte süvenemisvõimelisele lugejale.

Täname lugejaid, autoreid ja sponsorettevõtteid. Soovime kõigile häid jõulupühi!

Toimetus

«Meremehe» tellijad!

Pange tähele, millal lõpeb teie tellimuse tähtaeg, ja uuendage tellimus sidejaoskonnas.

Soovitage seda sõbralegi, sest üksiknumbreid müüakse väga vähestes kohtades.

Hind endine — 75 krooni.
Tellimisindeks 69859.

Välismaale

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

Pöörduda aadressil:
EE0001 Tallinn, Pikk 70
Eesti Meremeeste Liit
«Meremehe» tellimus

Ainulaadne restoran vanal aurulaeval
AVATUD 12-24
Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres
Admiraliteedi bassein
Tel 6411155
GSM 8 25 060066

Kes meil käivad

15. detsembril seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas

"Kalana" (Eesti) – lossib, laadib konteinereid

Muuga sadamas

"Dever" (Antigua) – laadib turvast
"Feder Sailor" (Malta) – laadib tehnikat
"Volgo–Balt 246" (Vene) – laadib päevalilleseemneid
"Velopola" (Kreeka) – laadib naftat
"Victor" (Malta) – laadib otra
"Walka Mlodych" (Poola) – laadib väetist
"Inženieris Netšiporenko" (Läti) – laadib tehnikat

Kopli sadamas

"Artic Crooce" (Antigua) – lossib liha
"STK 1321" (Vene) – laadib metsa
"Irina Trider" (Rootsi) – lossib metalli

Paldiski sadamas

"Baltiiski" (Vene) – laadib vanametalli

«Meremehe» ilmumist rahastavad:

EMSA ESTMA TALLINNA SADAM TALLINK Esman ESCO EstLine ScanTrans N-TERMINAAL

Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 15. detsembril

"ELMAR KIVISTIK" – teel Dunkerque'ist Narvikisse
"ALEKSANDER ABERG" – Avilesis
"PAUL KERES" – teel Kwinanast Kaplinna
"KRISTJAN PALUSALU" – Jeddah's
"GUSTAV SULE" – teel Kaplinnast Paranaguasse
"ALEKSANDER KOLMPERE" – teel Nadorist Recifesse
"HAAPSALU" – teel Peterburist Camdenisse
"VILJANDI" – Camdenis
"RAKVERE" – Århusis
"NARVA" – teel New Yorkist Puerto Platasse
"VALGA" – teel Camdenist Kaliningradi
"NORDANA ADVISOR" – Genuas
"SOMPA" – Leixoesis
"KEHRA" – Natalis
"KUIVASTU" – teel Monroviast Villagarciasse
"KUUSALU" – teel Lomest Kaplinna
"RAKKE" – Doualas
"VALKLA" – Pasajesis
"PIHTLA" – Dublinis
"NAISSAAR" – Istanbulis
"VAINDLO" – Waterfordis
"KASSARI" – Izmiris
"MUHU" – teel Dikilist Breemenisse
"ABRUKA" – teel Tallinnast Türgisse
"VILSANDI" – Tekirdagis
"SOODLA" – teel Beverwjikist Peterburi
"KLOOGA" – teel Avilesist Breemenisse
"MUUGA" – teel Tallinnast Felixstowe'sse
"VIRTSU" – teel Helsinkist Felixstowe'sse
"KALANA" – Vanasadamas
"KURKSE" – teel Antwerpenist Stockholmi
"DIRHAMI" – Drammenis
"KAPTEN KONGA" – Hullis
"KAPTEN VOOLENS" – teel Rotterdamist Riiga
"MEHAANIK KRULL" – teel Tallinnast Grimsbysse
"LEHOLA" – Helsinkis
"SUURLAID" – Riias
"TRANSESTONIA" – Vanasadamas
"NEPTUNIA" – Vene–Balti sadamas
"DONATA" – Muuga sadamas

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

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

Järgmine number ilmub jaanuaris

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

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

«Printall»
Tellimuse nr. 5080

Toimetaja MADLI VITISMANN

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR