



Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

MEREMEES

Nr. 4 (919)

Teisipäev, 17. märts 1992

Hind 1,5 rubla

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Sadamaülema jutul lk. 2
- ☛ Riikliku aktsiaseltsi "Eesti Merelaevandus" põhikiri lk. 3
- ☛ Eestile eestikeelsed merekaardid lk. 4
- ☛ Tahad sõita, maksa! III lk. 5
- ☛ Olümpialt tagasi lk. 6
- ☛ Kelle vägi? lk. 7



Seekord Tallinna Sadama peadirektori jutul — lähemalt lk. 2

Mis uudist?



1. Tükist on ilmunud Riigi Teataja nr. 46–48, kust huviline võib lugeda Eesti kaubandusliku meresõidu koodeksi teksti, mille on alla kirjutanud Arnold Rützel 9. detsembril 1991.

2. Eesti on võetud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) liikmeks 136-ndana. Jaanuaris juba. Lätlased veel ei ole.

3. Veebruaris oli Eesti ametlik esindajaskond (Veeteede Ameti peadirektor Nathan Tõnnisson ja tehnikaosakonna juhataja Heino Jaakula) läbi rääkimas IMO peakorteris Londonis. Teemade ring, millest räägiti, oli lai: laevasõidu ohutus, sadamate ja tuletornide privatiseerimine ja natsionaliseerimine, merereostuse kontrollimine, merekaartide koostamine, merepäästeteenistus ja rannakaitse jne.

Lloyd's Registriga sõlmiti kokkulepe koostööks.

4. Tallinnas on töövisiidil Olle Thomsson, Lloyd's Register of Shipping Göteborgi kontori esindaja. Ta on Londonist siia komandeeritud juba teist korda, sest Lloyd's on arvamusel (s. t. meil on neile õnnestunud sisendada), et neil peaks kindlasti olema esindus Eestis. Loota on, et selle aasta keskpaigaks esindus registreeritakse ja nad saavad ka tööd.

* * *



26. veebruaril pidas koosolekut Liidu volikogu. Valiti juhatus ja selle etteotsa Muuga sadama kapten Rein Raudsalu, asetäitjaks "Eesti Merelaevanduse" juriidilise osakonna juhataja Uno Laur ja sekretäriks a/s "West" laevastikukapten Tiit Tuhkla.

Arutati ka eelarvet. Liidu vanemale Ants Pärnale otsustati määrata palk ning ühitada ajalehe ja liidu raamatupidaja ning sekretäri töö, makstes neile mõlema töö eest. Kuna liidu finantsidest selleks ilmselt ei jätku, arvas hr. Peeter Veegen, et sponsorid võiksid "Meremehele" antavat summat suurendada, et ka liidu funktsionääridele jätkuks. Raha-asjadest veel niipalju, et liidu üldkogu koosoleku pidamise eest kunagises Meremeeste Kodus tuli maksta saali üüri 1500 rubla.

Arutati ka vormirietuse küsimust ja keeleprobleeme.

Juhatuses koosolekul 11. märtsil otsustati võtta suund Eesti meremeeste huve kaitsva kutseühingu väljaarendamisele ning kuulati Koonderakonna liidri Jaak Tamme üleskutset ühistegevuseks majanduse arendamisel.

MERLE

Üle hulga aja tuli merekoolis kokku mereterminoloogiakomisjon. Põhimureks on Mereleksikoni saatus. Artiklid on valmis kirjutatud, illustratsioonid välja valitud ja töös, aga trükkitoimetamise kohapealt on komisjoni liikmed seni vaid lubadusi kuulnud. Aasta-aastalt on kirjastus lootnud ilmselt olude paranemisele iseneest, eesti merekeele korrastamisest küll räägitakse, aga must-valgele ei jõua midagi. Isegi "Meremehe" artiklite avaldamine on lõpetatud, et kui raamat ükskord ilmuma peaks, oleks sel uudsus säilinud. Millal see kõik võiks toimuda, sellele aga kirjastuse poolt mingit mõistlikku vastust ei tule. Uppuja päästmine on jällegi uppuja enda asi, merendusorganisatsioonid on tegijatele seni toeks olnud, kasvõi näiteks paberi muretsemisel. Asja liikumapanekuks otsustati omapoolsed esindajad kirjastusse saata ja kindlasti mingi konkreetne vastus välja nõutada.



Eesti Merelaevanduse ujuvkoosseisu ametiühingukonverents

peeti 5. märtsil Mereklubis. Arutati töandja ja ametiühingu lepet ning võeti see põhiosas vastu. Mõned leppe punktid, eeskätt sotsiaalse arengu programmi kohta, võetakse vastu pärast nende läbivaatamist aktsiaseltsi juhatuses koosolekul 2. aprillil.

Artur Gusseinov



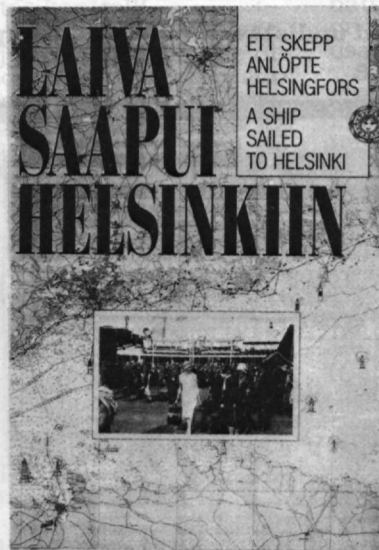
Tallinna Uussada - mat (1. aprillist juba Muuga sadama) külastas 11. märtsil St. Lawrence Seavay Trade Mission. Lähemalt järgmises ajalehenumbris.

10. märtsil oligi MerLe esindus (Uno Laur, Leonid Parašin, Reet Naber) Eesti Entsüklopeedia peatoimetaja Ülo Kaevatsi jutul, kellele oli toeks ka majandusasjus kodus olev Tõnu Koger. Kirjastusepoolne arvestus on selline: praeguse seis juures oleks võimalik trükkima hakata selle aasta lõpus. Turu muutused ja hinnatõus on viinud selleni, et praegu on olemas ainult 7 tonni paberi (mille muretsemiseks aitas kaasa kapten T. Kõuts) ja teatav hulk valuutat, millega aitas Uussadam. Kõik muu on lahtine.

Jutuks oli ka see, et kui käivitub Norra algatatud "Bibliotheca Baltica"-projekt iga rahvusriigi (Eesti, Läti, Leedu) jaoks 5 aasta jooksul saja raamatu trükkimiseks, oleks üks kindlamatest pretendentidest meie poolt MerLe. Aga ka siin esialgu veel kindlust ei ole. Igal juhul on sügiseks vaja kusagilt leida 2000 \$, et saaks ära teha illustratsioonide värvilahutused.

Meeldiv uudis jäi lõppu. Ülo Kaevats ei teadnud entsüklopeediakirjastuse keelust MerLe artiklite ilmutamiseks meie lehes.

Et aga toimetaja Olev Luhaveer oli talvehpuksel, siis ehk on MerLet järgmises lehes.



Laev tuleb Helsinkisse

Viimasel ajal on üldiselt taheldatav huvi tõus mere ja sellega seotu vastu. Mitmetel

põhjustel ei ole see meil veel tugevat kõlapinda leidnud, naabritel on ilmselt paremad võimalused olnu ja oleva jäädvustamiseks. Nad publikseerivad, filmivad, lindistavad, reklaamivad. Veebruari lõpupäevil oli Tallinnas Soome võttegrupp Peter Raudsepa juhtimisel, kes valmistab filmi Soome reisilaevanduse ajaloost. Kui meenutada, et regulaarne reisijatevedu kindlat liini pidavil laevadel Tallinna ja Helsinki vahel sai alguse 1837. aastal, on loomulik, et kasutatakse ka meie filmiarhiivi materjale. Seekord filmiti lisaks veel "Georg Otsal", Reisisadamas ja Meremuuseumis.

Siinjuures ei saa meenutamata jätta, et iseseisvuspäeva hommikul näitas Eesti TV just nimelt merefilmi — "Saa vabaks Eesti meri".

Uudised kogunud Reet Naber

Sadamaülema jutul

Veebruari viimasel nädalal käisime Tallinna Sadama peadirektori PEETER PALU juures sadama olevikku ja tulevikku uudistamas.

• Hr. Palu, Teie kohale-määramine põhjustas septembris mõningast hämmastust. Missuguses seisus Te oma eelkäija käest majapidamise kätte saite ja mida tahaksite kindlasti teisiti teha?

Sadam töötab varem hoopis teistes tingimustes kui tänasel päeval. Kui minu eelkäija ajal oli see NSV Liidu sadam, siis alates augusti lõpust-septembrist-oktoobrist võime vaadata seda kui Eesti sadamat. Seega on tegemist kahe täiesti erineva lähenemisviisi-ga, millest tulenevalt on teiseks muutunud kogu sadama töö, selle organisatsioon ja väljakujundamise vajadused. Kui varasem situatsioon nõudis tsentraliseeritud juhtimist, siis praegu, turumajandusele orienteeruina, peame töötama konkurentsi tingimustes Läänemerele. Väga raske on siin ja praegu täpselt öelda, milline on just kõige õigem tee. Kõik sõltub momentolukorrast, traditsioonidest ja paljust muust. Põhimõtteliselt lähtume sellest, mida praegu annaks ära teha olukorra muutmisel. Kõige pakilisem on vajadus rajada Tallinna suur sadam, mis pealinnale kohane, võimeline maailma turukonkurentsis kaasa lööma ning võimalikult palju oma riigile sisse tooma.

• Mõni aeg tagasi olid Tallinna sadama juhid seisukohal, et reisilaevu pole siia üldse vaja. Aitab "Georg Otsast", söekaist ja kaubalaevadest. Missugune on Teie seisukoht?

Sadama tööd tuleb vaadata kahest aspektist ja kummaski ei pääse, nagu öeldakse, ei üle ega ümber. Minu arvates on Tallinna Sadam praeguseks ammendanud oma võimalused reisijate vastuvõtmiseks. Ja küsimus ei olegi niivõrd Tallinna Sadamas, kui võrd Tallinna ja kogu Eesti olemasolevas infrastruktuuris. Laevaga saabub siia palju inimesi, meil on aga hotellid, muud majutuspaigad ja nüüd juba ka toit suureks probleemiks. Seetõttu oleme huvitatud, et arendataks välja n.-ö. tagala, et saaksime vastu võtta rohkem reisilaevu rohkemaist sadamaist. Arvata võib, et lähiaastail, kuni või-

malused reisilaevaliikluse märgatavaks suurendamiseks ei ole olulisel määral avardunud, kujuneb Tallinna Sadama üheks tegevusalaks merematkelaevade vastuvõtmine. Arvestades Eesti vastu tuntavat huvi, loodan, et merematkelaevade osatähtsus meie sadamas suureneb kindlasti juba eeloleval suvel. Samuti loodan, et lisaks linnasadamale saame mõningaid neist vastu võtta ka Muuga sadamas. Linnasadamal on teatavasti tehnilised piirangud — üle 160 m laevu me siin vastu võtta ei saa. Muuga sadam seevastu oleks väljapääs juba sel suvel. Seal randuksid suuremad merematkelaevad, mille vastuvõtmine esialgu infrastruktuuri täiendamist ei nõua. Merematkelaevade reisijaid saab võõrustada lihtsamate vahenditega kui liinilaevadel saabujaid (õõbivad ja söövad oma laevas jne.). See ei välista aga võimalikku suuremat nihet ka reisilaevade vastuvõtmisel lähitulevikus. Läbi-rääkimised käivad. Kavatsime tihendada sidemeid Rootsi, Saksamaa ja teistegi Läänemere ääres asuvate riikidega. Nii et tagamaid leidub. Selleks, et normaalselt eksisteerida ja jõuda niisugusesse tulevikku, nagu meie seda praegu soovime, töötame välja sadama põhi-kontseptsiooni. Kõige olulisemad suunad on: eksistents, reisilaevade vastuvõtmise suurendamine ja linnasadama kujundamine peamiselt reisisadamaks. See eeldab muidugi sõeterminali teise kohta viimist. Esialgu tegeleme nende küsimustega paberil, aga loodetavasti juba lähitulevikus ka tegelikkuses.

• Pealinna kolme sadama ühendamisel Tallinna Sadama alla tundub olevat kaks aspekti. Üks on see, et saab välja töötada niisuguse strateegia, mis võimaldab vajaduse korral laevu paremini paigutada, aga teistest küljest on see ju monopol?

Väga keeruline on öelda, misasi on sadama puhul monopol. Minu arvates on sadamal rohkem konkurentte kui mistahes teisel ettevõttel, sest sadamat tuleb vaadelda ikkagi väljastpoolt. Mingit suurt eesmärki, mille nimel sadamal peaks olema ka suur sisekonkurents, ma ei näe. Aga sisekonkurents eksisteerib nagunii — nende firmade vahel, kes sadamas

töötavad. Nii et me räägime küll ühest suurest sadamast, aga tegelikult on nii Tallinna kui ka Muuga sadamas töötavad organisatsioonid muutunud iseseisvaks ja nendevaheline konkurents ongi see, mis sadama tööd edasi viib. Kui me oleksime püüdnud kolme (sisuliselt kahe) "hai" seljas edasi sõita, siis ma ei oska ette kujutada, kuidas konkurents oleks üldse tekkida saanud. Muuga sadam on ju küllalt spetsialiseeritud: teravilja ja toiduainete veol tal konkurente

Igal asjal on kaks otsa. Mõnest aspektist on see praegu veel õige, mõnest mitte. Tervikuna võttes on Tallinna Sadam tunduvalt odavam kui Helsinki Sadam, aga mõni maks on muidugi kõrgem (linnamajanduse huvides võetav näiteks). Maksuvõtmise alused on ausalt öeldes siamaani väär rad olnud. Kavandame praegu uusi sadamamaksude plaane ja ma arvan, et nende põhjal ei saa edaspidi enam kuidagi öelda, et Tallinna Sadam on kallim kui Helsin-

Kõik oma tööd-tegemised oleme kooskõlastanud pealinna juhtkonnaga. Iseasi on, kuhu soola- ja sadamamaksud peavad minema. Kunagi tuleb kindlasti aeg, mil nad laekuvad linnale või mõnele teisele munitsipaalorganile, aga seda ei tohiks näha ainult ühepoolset, üksnes maksude saamise koha pealt. Et makse saada, selleks on vaja ka midagi teha. Eesti riigil on praegu vaieldamatult Tallinna Sadamat tarvis. Ja mitte ainult. Pärissuur töö tuleks ära teha teistegi Eesti sadamate heaks, seegi nõuab kulutusi. Nimetagem neid siis sadamamaksudeks või millekski muuks, aga raha nüüdisaegsete sadamate väljaarendamiseks tuleb kuskilt võtta. Ma usun, et kui sadamad kõik korda saavad, on nende kasutajaid tohtu palju. Senimaani, kui neid korrastatakse, muretseb nende eest riik. Riigi esindajaks on aga Tallinna Sadam. Väga võimalik, et kui sadamad korda saavad, võtavad munitsipaalorganid need oma kätte.

• Kas Tallinna Sadam laieneb ka teisele poole Linnahalli?

Kindlasti, sest Tallinn avab üha uusi rikkusi, millest pole varem kunagi räägitudki. Tegelikult on olemas kaks uut sadamat. Üks on praegune Muuga sadam ja teine see, mis oli kunagi Miinisadam. Meil on vara, mida me pole kordagi kasutada saanud — kaisid ja sadamaehitisi paikneb Tallinna Sadamast kuni Kopli laheni välja. Meie ise ei ole praegu veel valmis kogu seda programmi, mida Tallinnas võiks sadamatööga arendada, ellu rakendada. Samuti ei toimi veel riikidevahelised kokkulepped. Aega on olnud ju ainult mõni kuu. Niivõrd, kui võrd kõnesolevada sadamaehitised on riikidevahelise kokkuleppe objektiks, projekteeritakse praegu nende sadamate käikuvõtmist. Minu arusaamist mööda on kurb küll, kui 1,8 km kaisid lihtsalt seisab, selle asemel et riigile raha sisse tuua. Terve aasta vältas näiteks Kalasadama ületulek. Valitus on siiski oma sõna öelnud ja praegu on käimas üleandmiskomisjonide töö ning vaidlused. Loodan, et ametkondade vahel lahenevad asjad positiivselt ja varsti on taas võimalik suurendada kaupade vastuvõttu Tallinna Sadamas. Mõistagi



Tallinna Sadama peadirektor Peeter Palu

ei olnud. Tallinna reisisadam Muuga sadamaga ei konkureerinud. Kaubasadamas asub konteineriterminal, mida jälle mujal ei ole. Nii et mina varasemat sadamate vahelist konkurentsi tõesti ei näe.

Sadamat ei tule enam vaadata kui lihtsat tootmisüksust, vaid kui riigiettevõtet, mis firmadena esindab oma kodumaad. Ja rõhutaksin veel kord, et just sisemine konkurents sadamaorganisatsioonide ja firmade vahel on see, mis elu edasi viib, mitte kunstlik võistlus kolme erineva sadama vahel. Tegelik võistlus käib Läänemerele. Tallinna Sadama konkurendid on kõik need organisatsioonid, kellega me oleme kõige paremas vahekorras ja kellega teeme koostööd Kopenhavnist kuni Helsingini.

• Laevaomanikud kurduvad, et Tallinnas on sadamamaks kõrgem kui näiteks Helsingis.

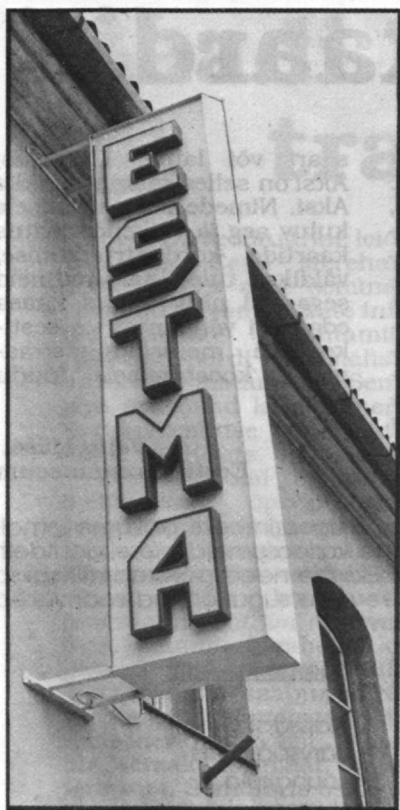
ki oma. Iseasi on aga see, et me ei saa enam lubada olukorda, kui laevakompaniid, kellele makstakse veoste eest valuutas, tasuvad Tallinnas rublades. Meil tuleb oma sadama eest seista ja tema kordategemiseks investeerida küllaltki suured summad valuutat. Kõige rohkem tulu tuleb uuest korrast Eesti riigile.

• Kuidas laabub teie koostöö linnavõimudega? Omal ajal rõhutas linna-pea, et soola-, sadama- jm. maksud on igiammu linna-le kuulunud.

Raske öelda, milliseks vahekorrad kujunevad. Küsimus on rohkem Tallinna linna juhtkonnas kui sadamas. Seni oleme probleeme lahendanud koostöös. Sadam iga-tahes selliseid samme ette ei võta, mis linna huve kuidagi riivaksid. Oleme olnud linnaisadega ühte meelt, et sadamast peaks välja kujunema Lääne malli järgi ankru-paik siin Tallinna külje all.

Hapukurgihooaeg. Poisikesed uudistavad väljamaist kaupa ega märka, et lillepoe taga on pood, kus "Kalevi" ja "Liviko" kraami abil rublasid valutaks väärindatakse.





Sadama tänav hakkab tapsapi sadamatänavana ilmet võtma.

ei ole küsimus ainult traditsioon. Olemas ei pea olema mitte ainult sadamad, vaid ka kaubad. Võib kindlalt öelda, et need on olemas ja kui meil oleks täna keegi piisavalt sadamaid, siis leiaksime võimalusi, kuidas seal tööd teha, leiaksime kauba ja võiksime riigile raha teenida.

Nüüd olete peaaegu pool aastat sadamas ametis olnud. Kuidas Te ennast tunnete?

Suurepäraselt!
Et Te ei ole merendusspetsialist, siis peate tõenäoliselt seda enam usaldama oma alluvald?

Merel peavad vältimatult kamandama merendusspetsialistid, aga sadama töö on suuremas osas siiski puht majanduslik. Väga palju on seotud investeeringute ja arenguga. Sadamkaptenit peab muidugi usaldama ja mingit probleemi ma selles ei näe, aga enamik tegemisi sadamas on kaptenist sama kaugel kui maal. Igal tööl on oma spetsiifika. Kui vaadelda sadamat kui majandusorganisatsiooni, siis ma arvan, et võib-olla on isegi hea tuulla siia kõrvalt. On asju, mida kõrvaltvaataja võib ajada isegi tulusamalt kui spetsialist, kes on püsinud ühes süsteemis kümneid aastaid. Kõrvalt vaadates leiab alati midagi, mida annab parasjagu ümber teha. Mina sellepärast väga ei muretse, et mul kaptenipabereid taskus pole. Arvan, et mehed, kellel need taskus on, oskavad kindlasti paremini juhtida laeva kui sadamat.

Kas olete teinud ka kaardialaseid ümberpaigutusi?

Sisuliselt muudame praegu kogu sadama organisatsiooni ning seoses sellega on tunduvalt vähenenud ja väheneb veelgi nn. keskparaadi osakaal. Need inimesed, kes enne olid keskparaadis, on nüüd lähenenud tootmisele. Nii et selline sisuline muutus on toimunud ja arvestades seda, et iseisivad firmad alles harjutavad oma tööd, lähevad asjad edaspidi veel enam paika. Olen veendunud, et poole aasta jooksul või selle aasta sees tuleb kaadri ümberpaigutusi veelgi, aga ma ei tahaks, et see toimuks üksnes sadama juhtkonna käskkirjadega. Tahaksin, et uued iseseisvad organisatsioonid

otsustaksid ise, kui palju tööd keegi nende jaoks teeb ja keda on mõtet kohal pida, keda mitte.

Oli kuulda, et Te sadamasse tööle tulles juhtisite töötajate tähelepanu keelseadusele. Kuidas on praegu olukord?

Mina ise sain inglise keelega natuke kiiremini hakkama, kui meil eesti keele õppimine edeneb. Järelikult päris rahul olla ma ei saa, kuid me jätkame nii eesti keele õpetamist kui ka eestikeelse asjaajamise evitamist sadamas. Võib-olla on ka aeg hinnangu andmiseks veel liiga lühike. Ma usun siiski, et senised ponnistused on väheriält märgatavad.

Kas Te vastuseisu ei ole kohanud?

Leppisime niiviisi kokku, et mina õpin üht keelt ja teised õpivad teist. Enamiku seas vastuseisu ei kohanud. Pajude üksuste juhid saavad ka ise aru, et ega maailmas teist sellist riiki ole, kus saab juhtivatel kohtadel riigikeelt oskamata töötada.

Kas on lootust, et Veeteede Amet oma maja tagasi saab?

Vaevalt küll! Lähitulevikus mitte. Ma ei tahaks kontorihoonest peale hakata ja seetõttu ei näe praegu sel sügavat mõtet. Ehk siis, kui me rikkaks saame ja chitame kuhugi midagi. Aga ega silt polegi tähtis. Tähtis on, et see maja on vale koha peal nagu mõned teisedki asjad sadamas. Juhul, kui me selle maja vabastaksime, oleks võib-olla mõttekam ta hoopis maha võtta. Südametunnistus ei hakka nii tugevatele seintele peale.

Mida uut on lähemal ajal oodata?

Otse ukse ees seisab meil Läänemere maade sadamate esimese assamblee korraldamine Tallinnas 26.–27. märtsini. See on vastutusrikas üritus, mis tuleb väga korrektselt läbi viia. Loodan, et sellest võib meile tulu tõusta.

Meil on koostööleping Helsingi sadamaga ühise logistikakeskuse loomiseks. Helsingi sadam hakkas meie vastu huvi tundma kohe, kui suure sadama tegime. Olulisim põhjus selleks oli muidugi Via Baltica, huvitav projekt kauba toimetamiseks Kesk-Euroopasse Tallinna Sadamast läbi kolme Balti riigi.

See on siis eri transpordiliikide koostöö?

Nojah. Uuritakse transpordi-, kaubavoolusid jms., eesmärgiks kahe sadama ühine töö nende töötlemisel. See on mõlemale poolele huvipakkuv tõsine projekt ja esimene konkreetne finantseerimine Soome poolt sadama heaks. Osalevad Helsingi sadam, stividorifirma "Finnsteve", "Teleko" ja Soome Transpordiministeerium.

Juttu tasub teha ka programmist, mis omal ajal kavandati sadamate ehitamiseks. Sellele vaatamata, et selle töömaht on praeguse aja kohta võrdlemisi suur ning on ette tulnud igasuguseid raskusi, olen optimist ning usun, et programm käivitub.

Vestluse vahendasid Reet Mürk ja Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod



Riikliku aktsiaseltsi

"EESTI MERELAEVANDUS"

PÕHIKIRI

1. ÜLDSÄTTED

1.1 Riiklik aktsiaselts (edaspidi — A/S) ametliku nimetusega:

eesti keeles — A/S Eesti Merelaevandus
inglise keeles — Estonian Shipping Co Ltd.

on kasumi saavutamisele orienteeritud riiklik ettevõtte, mille põhikirjafondi vara võib privatiseerida pärast vajalike normatiivaktide vastuvõtmist Eesti Vabariigis.

1.2 A/S on juriidiline isik, tal on vajalikud pangaarved, oma nimetusega ümmargune pitsat ja sümboolika. A/S avab arveid vastavalt Eesti Vabariigis kehtestatud korrale.

1.3 A/S juhindub oma tegevuses Eesti Vabariigi seadusandlusest, käesolevast Põhikirjast ning Eesti Vabariigi poolt ratifitseeritud rahvusvahelistest lepingutest, nagu ka üldtunnustatud rahvusvahelistest õigusprintsiipidest ja tavadest ning endale võetud lepingulistest kohustustest.

1.4 A/S vastutab oma kohustuste eest kogu talle kuuluva varaga. Riik ei vastuta A/S-i kohustuste eest, samuti ei vastuta A/S riigi kohustuste eest.

1.5 A/S on Tallinna linnavalitsuses 05. novembril 1991. a. nr. 01022570 all registreeritud riigiettevõtte Eesti Merelaevandus õigusjärglane.

1.6 A/S asukoht: EE0101 Eesti Vabariik, Tallinn, Estonia pst. 3/5.

2. A/S-i TEGEVUSVALDKONNAD

2.1 Kauba ning reisijate vedu veeteedel nii Eesti Vabariigis kui ka väljaspool seda.

2.2 Kaubandusliku mere sõiduga ja reisijate teenindamisega seotud tegevus, aga ka mererikkuste ammutamine, merepäästetööd või veeteede korrahoiualaste teenuste osutamine.

2.3 Välismajandustegevus, vahendus, kaubandus, pangandus ning muu majandustegevus, mis ei ole vastuolus käesoleva põhikirjaga.

3. AKTSIAKAPITAL, AKTSIAD

3.1 A/S-i aktsiakapitaliks on 1992. a. 1. jaanuari seisuga 1 079 340 000 rubla, mis oli reorganiseeritava samanimelise riigiettevõtte bilansiline maksumus. Aktsiakapitali võib ilma põhikirja muutmata suurendada kuni neli korda.

3.2 Aktsiate müük toimub Eesti Vabariigi seadusandlusega ettenähtud korras riiklike aktsiaseltside privatiseerimiseks vajalike normatiivaktide vastuvõtmise järel.

4. A/S-i JUHTIMINE

4.1 A/S-i juhatus nimetatakse kolmeks aastaks Eesti Vabariigi Transpordi- ja Sideministeeriumi poolt kooskõlastatult Eesti Vabariigi Majandusministeeriumiga 7-liikmelisena. Sealhulgas mõlemad ministeeriumid esitavad omalt poolt 3 ja ettevõtte kollektiiv ühe juhatuseliikme kandidatuuri. Viimane ei tohi olla selle ettevõtte peadirektor. Nimetatud ministeeriumid või ettevõtte kollektiiv võivad nende poolt A/S-i juhatusse suunatavad liikmed samas korras asendada.

4.2 Juhatuseliikmed saavad tööd eest juhatuses ettenähtud korras tasu. Juhatuseliikme tegevusega seotud kulud

kantakse A/S-i halduskulude hulka.

4.3 Juhatuseliikmed juhivad esimehe, tema äraolekul aga esimehe asetäitja, kes kumbki ei või olla ettevõtte kollektiivi esindaja. Juhatuseliikme ameti kohustused esimehe ja tema asetäitja valimised toimuvad kõigi juhatuseliikmete osavõtul lihthääletamusega.

4.4 Juhatuseliikmed kutsuvad kokku juhatuseliikmete esimees või tema asetäitja vastavalt vajadusele, kuid mitte varem kui üks kord poolaastas. Juhatus on otsustusvõimeline, kui tema koosolekust võtab osa vähemalt 4 liiget. Juhatuseliikmed võetakse vastu lihthääletamusega, kusjuures hääle võrdse jagunemise korral on otsustav juhatuseliikme hääle.

Juhatuseliikmed on kohustatud kahe nädala jooksul kokku kutsuma juhatuseliikmete koosoleku, kui seda nõuavad mitte vähem kui 2 juhatuseliiget või audiitor.

4.5 Juhatuseliikmed, tema asetäitja ja liikmed vastutavad neile pandud kohustuste täitmise eest Eesti Vabariigi seadusandluses ettenähtud korras.

Juhatuseliikmed vabaneb vastutusest vaid teda juhatuseliikmete suunanud organile esitatud kirjaliku vastuväite korral juhatuseliikme poolt vääratsuse vastuvõtmise või õige otsuse mittevastuvõtmise suhtes.

4.6 Juhatus:

4.6.1 Määrab kindlaks A/S-i tegevuse strateegia, perspektiivsed suunad ja investeringud, kapitali paigutamise teistes ettevõtetes ja fondidesse.

4.6.2 Kinnitab A/S aastaelarve, organisatsiooni struktuuri, äriplaanid, raamatupidamise bilansi, otsustab kehtestatud korras kasumi jaotuse, tuludekulude bilansi, fondide moodustamise ning dividendide suuruse vastavalt kehtestatud korrale.

4.6.3 Nimetab ametisse ja vabastab ametist A/S-i peadirektori, sõlmides temaga tähtajalise lepingu, milles määratakse kindlaks käesolevat põhikirja täpsustavad peadirektori õigused ja kohustused, tema pädevus A/S-i vara kasutamisel, töötasustamise tingimused.

4.6.4 Teostab kontrolli peadirektori töö üle, korraldab A/S-i revisjonialast tööd, kasutades selleks audiitorikontrolli.

5.0 A/S-i jooksvat tegevust juhivad juhatuseliikmed ja täidab A/S-i peadirektor käesoleva Põhikirjaga, juhatuseliikmed sõlmivad lepinguga ning teiste juhatuseliikmetega kehtestatud korras.

5.1 A/S-i peadirektor:

5.1.1 juhivad A/S-i jooksvat tegevust, esindab A/S-i huve kõigis riigigorganites, kohalikes omavalitsustes, samuti suhetes Eesti Vabariigi ja välisriikide ettevõtetega ja organisatsioonidega ning üksikisikutega ilma volikirjata;

5.1.2 käsutab A/S-i vara ning sõlmib tehinguid A/S-i nimel juhatuseliikmete määratud pädevuse piires;

5.1.3 määrab A/S-i töökorralduse, kehtestab koosseisud ja töö tasustamise kinnitatud eelarve piires;

5.1.4 kooskõlastatult A/S-i juhatuseliikmetega võtab tööle ja vabastab töölt A/S-i peadirektori asetäitjad

Avaldatud juhatuseliikmete

(direktorid), A/S-i tütar-ettevõtete, esinduste ja filiaalide ning muude struktuuriüksuste juhid, sõlmides nendega tähtajalised töölepingud;

5.1.5 sõlmib tähtajalised töölepingud teiste töötajatega;

5.1.6 esitab igal aastal A/S-i juhatuseliikmetele läbivaatamiseks ja kinnitamiseks aastaaruande ja bilansi, eeloleva aasta eelarve;

5.1.7 korraldab A/S-i statistilist jm. seadusandlusega ettenähtud aruandlust;

5.1.8 osaleb A/S-i juhatuseliikmetega, kui juhatuseliikme otsustas teisi.

6. ARUANDLUS, KASUMI JAOTAMINE, DIVIDENDID

6.1 A/S-i aruandeaastaks on kalendriaasta.

6.2. Aastaaruandes peavad olema kajastatud järgmised andmed:

6.2.1 A/S-i kapitalide ning põhivarade ja käibevahendite seisukord;

6.2.2 sissetulekud ja väljumineku erinevate A/S-i struktuuriüksuste loikes;

6.2.3 võlad, mis A/S-il teistelt saada ja A/S-il endal maksta;

6.2.4 kasum ja ettepanekud selle kasutamise kohta.

6.3 A/S-i aastaaruande ja bilansi revideerimiseks määratakse juhatuseliikmetele järgneva aastaks audiitor. Audiitor on kohustatud pärast aruande ja bilansi revideerimise esitamist A/S-i juhatuseliikmetele revideerimisakti hiljemalt 10. veebruariks aastal, mis järgneb aruandeaastale.

7. TEHNILINE JA KOMMERTSINFORMATSIOON

7.1 A/S-i kasutuses olev tehniline kommertsinformatsioon on konfidentsiaalne iseloomuga ning seda ei tohi edastada kolmandatele isikutele ilma juhatuseliikmete nõusolekuta.

7.2 Juhatuseliikmed, peadirektor ja kõik A/S-i töösuhetes olevad isikud nii A/S-i teenistuses olles kui ka pärast lahkumist, on kohustatud hoidma saladuses (kui võrd seda seadus ei nõua teisiti) kõik andmed, mis puudutavad A/S-i tegevust ja tema majanduslikku olukorda.

7.3 A/S-i peadirektori, peadirektori asetäitjate (direktorid), tütar-ettevõtete, filiaalide ja esinduste juhtide kuulumine teiste kaubandusliku mere sõiduga ettevõtete ja põhihankijate-ettevõtete juhatuseliikmete haldusnõukogude koosseisu ei ole lubatud, v.a. juhul, mil A/S on ise nendes ettevõtetes osanikuks.

8. VASTUTUS

8.1 Kõik A/S-i juhatuseliikmed, peadirektor jt. juhtivad töötajad vastutavad käesoleva Põhikirja rikkumise korral vastavalt Eesti Vabariigi seadusandlusele.

8.2 Põhikirja peatükis 7 märgitud nõuete rikkumise korral, millega põhjustati A/S-le majanduslik kahju, nõutakse see süüdlaselt sisse kohtu korras.

9. KEEL

A/S-i Juhatuseliikmetele on eesti keel.

10. REORGANISEERIMINE JA LIKVIDEERIMINE

A/S-i likvideerimine toimub Eesti Vabariigi seadusandlusega ettenähtud korras.

Käesoleva Põhikirja muutmise toimub A/S-i juhatuseliikmetel EV Transpordi- ja Sideministeeriumi otsuse alusel.

Eestile eestikeelsed merekaardid

Kuuldavasti on Eesti Merehariduse Keskus astumas samme eestikeelsete merekaartide kordustrukiks. Seda esialgu küll vaid õpetustarvet silmas pidades, kuid loomulikult vajame peatselt ka päris uusi merekaarte Eesti rannavete kohta, seda just paljude väikeste sadamate taastamist ja mereturismi arengut silmas pidades. See ettevõtmine on ühena paljudest aktuaalsetest probleemidest tõesti ülimalt õigeaegselt ja perspektiivtundega käima lükatud. Väljaandjate sõnutsi on praegu teoksil Eesti Vabariigi ajal trükitud merekaartide täieliku komplekti kokkusaamine, et siis järkjärgult neid ka ümber trükkima asuda.

Et ma oma elukutse, harastuse ja igapäevatöö tõttu sageli uuemates ja vanemates merekaartides ning erinevates lootsiraamatutes sorin, tahaksin pöörata tähelepanu ühele asjaolule, mis esimesel pilgul silma ei torika.

Teatavasti anti ühe ja sama kaardi tiraaze välja korduvalt, sõltuvalt nende suurest korrektuurist. Paraku võib erinevate trükkide kaartidel täheldada kummalisi metamorfoose kohanimede osas.

Mõned näited. "Meremehe" veergudel on mitmel korral kirjutatud väikesest Aksi saarest. On olnud juttu ka sellest, et vahetevahel on see saar kandnud Aksi nime. Sellest tulenevalt ristiti üks Eesti väikesi aluseid ajal, mil laevade nimed veel vene keeles kirjutati — Eksiks.

Tõepoolest, 1923., 1926. ja 1929. aastal trükitud kaartidel on Aksi saare nime esimene täht täppidega, s.t. Aksi. 1935. ja 1940. aasta kaartidel aga ilma, s.t. Aksi. nii nagu veel praegu elavad saare vanad põliselanikud seda oma isade ja vanaisade suust kuulnud. Kumba ni-

mevormi tuleks kasutada Eesti merekaartide uustruki korral? Ehk tuleks võtta arbiitriks 1927. aastal J. Mey poolt väljaantud "Eesti Loots", ainus eestikeelne meresõidukäsiraamat kõigi tähtsate ja vähemtähtsate kohanimedega meie rannikumeres? Selgub, et ka lugupeetud J. Mey on A-le täpid peale pannud. Niisiis — Aksi. Kuid oma suureks üllatuseks täheldasin, et "Eesti Lootsis" on meile kõigile hästituntud Aegna saarest saanud Aigna. Siit peaks järelduma, et eestikeelsete merekaartide uustrukk nõuab peale paberi ja trükivõimaluste hankimise veel üsna tõsist ettevalmistustööd. Et ei juhtuks nii, et enne teeme ära ja alles siis jääme mõttesse.

Ma usun, et meremuuseumi katuse all Eesti Mereleksikoni kokkuseadmisega palju aastaid tegelnud terminoloogikomisjon suudaks üsna kiiresti kordustrukiks väljavalitud merekaardid üle vaadata ja problemaatiliste kohanimede kirja pildi suhtes

ühese seisukoha võtta. Tõenäoliselt ei arva ka ülalnimetatud komisjon, et 17. ja 18. saj. kaartidel Heinasaare nime kandvale, rohelusse uppuvale tänapäeva Kräsulile tuleks selle eestikeelne nimi tagasi anda, kuid need asjad peaksid olema läbi räägitud. Teadupärast on Kräsul ju saare rootsikeelse nime Gräs Ön, Gräs Ö (rohuga kaetud saar) eestikeelne mugandus. Taolisi näiteid leidub hulganisti ning ma usun, et terminoloogikomisjoni töö kujuneks loominguks ning võiks hiljem omaette publikatsioonina pakkuda nauditavat lugemist ka laiemale avalikkusele.

Ilmselt vajame tulevikus ka omakeelset lootsiraamatut. Siinjuures tahaksingi juba varakult juhtida tähelepanu Inglise Kaitseministeeriumi poolt 1976. aastal väljaantud lootsiraamatule "Baltic Pilot" Vol. III. Muidu käsiraamat nagu käsiraamat ikka, kuid Eesti ranniku kohanimede korrektse äratrükimise eest tanaks vajaand-

jale küll lugupidamist avaldada. Sealt loeme tähttähele: Tallinna Vana Sadam, poolsaar Viimsi, mitte Staraja gavan, poluoostrov Viisi jms., nagu raamatus "Lot-sija Baltiiskogo morja", tsast I. Absoluutse enesestmõistetavusega on trükitud: "Lohusalu Laht, lying between Lohusalu Neem and Nina-maa...", sest iga kaartivaatav inimene näeb ju isegi, kas nimi tähistab poolsaart,

saart või lahte. Muuseum, Aksi on selles raamatus ikka Aksi. Nimede korrastamisele kulub aeg ja väikene viivitus kaartide kordustrukimisel väldiks tulevikus mitmeid segadusi ning aitaks kaasa edaspidi väljaantavate eestikeelsete meresõidukäsiraamatute koostamisele. Jõudu tööle!

Vello Mäss,
Eesti Meremuuseum

Toimetuselt. Kaardimeistrite intrigeerimiseks pakume omalt poolt uusimaid kirjaoskamatuse kurioosumeid merekaartidelt, mille abil Tallinna sõidetakse. Eks ole need põhikaardilt saksa täpsusega ümber trükitud, seevastu suguvennad soomlased näikse meist rohkem lugu pidavat.

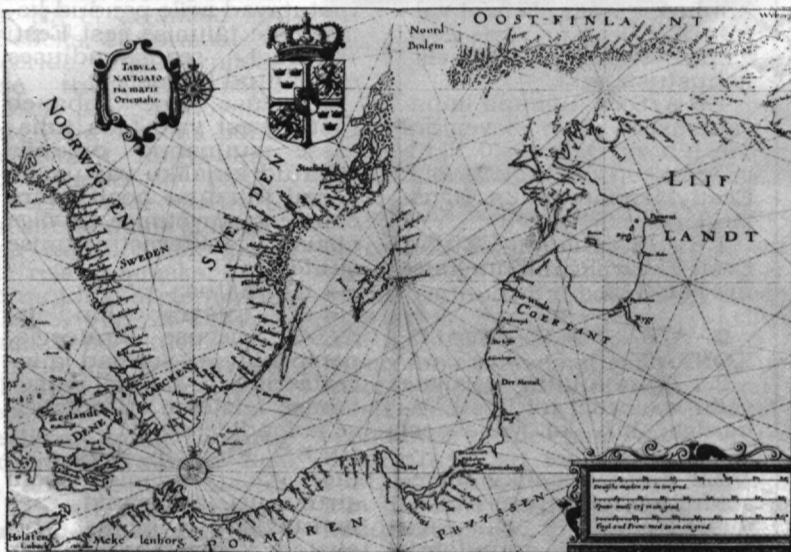
Saksa kaardilt

O. Najssar
M. Jarvsjare

Usmadal
Tallinamadall
Meriväljal
Mel' Najssare
P° Viimsi
iv. Rochunem
Novotallinskij
O. Prangll
O. Eksi
Zaliv Muga-Lacht
O. Kojpsi
Kusalo
Mys Jumindanina
Zaliv Chara-Lacht
Solamadall
Pjarispea

Soome kaardilt

Naissaar
Järvsääre ots
Lounaküla
Uusmadal
Tallinna madal
Meriväljal
Naissuare
Viimsi
Rohunäärne
Muuga
Prangll
Aksi, Eksi
Muuga laht
Koiipse
Kuusala
Juminda neem
Hara laht
Soolamadallik
Pärispää



Läänemeri XVII sajandi kartograafi pilguga

Kaart "Подходы к портам Таллинн и Новоталлинский" annab aga aimu, kui kaugel on Eesti kohanimedid ringi tehtud. Kui ei ole oluline, kas kirjutada Пиканезме, Каринезме ehk transkriptsioonireeglite kohaselt Таммнеэме, Леппнеэме, siis tohib ka kirjutada Марьямяэ, Ливсаге ning ei peeta paljudeks raberile рання п-ов Юминданина, п-ов Пурикаринезм. Ju vist peeti omaks, kui Naissaare peale pandi kirja Северная деревня, Южная деревня.

Muide, kel sedalaadi kurioosumite vastu enam huvi, ostku kindlasti Eesti turismikaart. Leidmisrõõmu jätkub rohkem kui nõdalaks. Kaardimeistrid ei paista teadvat, et Keele ja Kirjanduse Instituudil on suur Eesti kohanimede kogu.

Mereharidus ja meresõit on eesti asjaks saanud

On loodud uus õppeasutus — Eesti Merehariduse Keskus, see töötab ja tahab veel kaua töötada. Kõigi probleemide lahendamiseks jääb aga ühe õppeasutuse jõust väheks, sestap kutsus rektor Tarmo Kõuts kokku "lugupeetud nõunikud" — kooli esindajad, lisaks Haridusministeeriumi, Veeteede Ameti, a/s "Eesti Merelaevandus", sadamate, Kaptenite Klubi, kutseühingute, Mereuuriringute Instituudi ja "Estline'i" asjamehed, kalandusorganisatsioonid olid ilmselt "avaris". Arupidamine oli põhjustatud murest merehariduse (seoses sellega ka meresõidutraditsioonide) järjepidevuse pärast. Eesti pädevusse tulnud meresõitjate väljakoolitamine oli varem nagu enamik merega seotud suuremas osas üleliiduliselt suunatud ja ka kinni makstud. Praegu aga on kooli kõige suurem mure praktika. Kuigi ka eestikeelne õppekirjandus, pedagoogiline kaader jms. suurelt osalt puudub, on tulnud ja ehk tullakse veel mõnd aega kuidagi toime. Aga ilma praktikata

meremeest kuidagi ei kasvata. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO (mille liige Eesti on) tunnustatava diplomi saamiseks on vaja vähemalt 24 kuud meresõidu-praktikat. Selle võimaldamiseks praegu merekooli hingekirjas olevale ca 1500 kursandile nõu peetigi. Kuna Moskva finantseerimine on ära jäänud, tuleb leida oma vahendid, alates laevast ja lõpetades valuutaga.

Pikem mõttevahetus oligi seotud praktikabaasi — laevaga. T. Kõuts arvas, et tegelikult on Eestis olemas alus, mis suurepäraselt sobiks väljaõppeks — Soomes ehitatud uurimislaev "Livonia" (ex "Arnold Veimer"). Praegusel omanikul Teaduste Akadeemia puuduvad vahendid selle käigus hoidmiseks, nii aitaks koostöö merehariduse edendamisel ka laeva saastust kergendada. E. Ojaveer Mereuuriringute Instituudist oli see, kes "Livonia" probleemidest rääkis. Teaduslaevana on see töötanud seni Moskva plaanide järgi nende rahaga. Nii tegi nimeliselt Eesti laev tööd Kanaari saar-

tel, Kariibi meres ja mujal. Varem ei teinud laev praktiliselt suurt midagi Eesti heaks, alles viimastel aastatel on tööd ka lähemalt leitud. (Muutunud on konjunktuur, NL-s on mitmed teaduslaevad tööta, need on hinnad alla löönud). Teadlased arvavad, et Eesti peaks tõusma kõrgemale Sairi tasemest (milline see küll olla võiks?) ja rajama arengukavad teaduslike uurimistööde tulemusena saadud andmetikule, sealhulgas ka merealade haldamisel, et ausalt täita kõigi Läänemerd puudutavate konventsioonide nõudeid. Selleks oleks teadusmeeste arvates vaja aastas meremitooringuteks minimaalselt 4 reisi (ca 5 kuud), et võrdväärse partnerina esineda võiks. Instituudi teadusnõukogu on koostanud pöördumise valitsusele ja ka mitme asutuse poole, et toetataks laeva riiklikule ülalpidamisele võtmist. Ka T. Ninnas sai selle teksti, millele paluti vastust 28. veebruariks, s. o. nõupidamise toimumise päevaks (?). Raha nõuaks laev aastas sama

palju kui on Tartu Ülikooli aastaelarves. (Nii vähe meil siis haritlaste kasvatamiseks kulutatakse.) E. Ojaveer oli sünnitud nentima, et puhta teaduse osakaal on pidevalt vähenenud.

Kohalolnute arvamine oli, et laev on EV-le väärtus, selle kasutamine peaks olema mitmekülgne, siis ehk saaks ta ka ära majandada. Sest kui praegu tas loobuda, vaevalt hiljem samaväärset alust kergem muretseda oleks. Peeti otstarbekaks valdajatega kokku leppida, et vähemalt pool aastat laeva praktikabaasina kasutada saaks, selleks ajaks ka käiguhoidmise teatud määral merendusorganisatsioonide kanda võtta. Sadamaülem Peeter Palu lubas näiteks oma toetuse poole aasta kütuse muretsemisel, teised kohalolnud võtsid konkreetsete ettepanekute tegemiseks kaks nädalat mõtlemissaega.

T. Kõuts vabandas, et nõunikud tegelikult ei peaks olema see ringkond, keda kokku kutsutakse raha saamiseks, vaid hoopis merehari-

duse strateegia väljatöötamiseks, aga sel hetkel olid muud mured lihtsalt rahamurede varju jäänud.

Arutlusi kuulates hakkas silma, et konkreetset tööd tegevad inimesed on sageli segaduses bürokraatiaaparadi võimsusega kokku puutudes. On väga tore, et sponsorid on nõus osa merehariduse kulutusi enda peale võtma — nad saavad sealt ju oma tulevase kaadri. Suhetes Haridusministeeriumiga on sisse tulnud ebakõlad. Venitamine ja katteta lubaduste andmine on mitmedki ettevaatlikuks teinud. Nagu ütles T. Ninnas: "Kuni asi ei lähe ministeeriumini, saab veel midagi ära teha. Seal aga võetakse vastu otsusi, mida ei kavatsetagi täita." Mereministritele on see vastu võetamatu. Siin ollakse harjunud ikka vaagima võimalusi, kuidas midagi teoks teha, mitte otsima vabandusi, et põhjendada millegi tegematajätmist.

Reet Naber

Saadi kinnitust väärt traditsioonile

18.—20. veebruarini leidis Tallinnas, Eesti Merehariduskeskuses aset seminar-praktikum teemal: uute infotehnoloogiate kasutamine meretranspordi spetsialistide ettevalmistamisel. Seminaril avasõnad lausus merehariduskeskuse direktor kapten T. Kõuts.

Kõne all olid õpetamise meetodika, õppeprotsessi programmline tagamine merekoolides laevajuhtimise ja laevamehaanika erialal; demonstreeriti kompuuterprogrammi *SatSim* rakendamist õpetamisel; vahetati kogemusi ja arvamusi. Külalisesinejaid oli saabunud Novorossiiski Kõrgemast Mereinseneride Koolist, Kaug-Ida Mereakadeemiast, St. Peterburist. Seminaris osalejad tutvusid Tallinna vanalinna huviväärsustega.

Tallinna Merehariduskeskuse informaatikaboratooriumi juhataja **Aleksandr Boronin**:

Seminar-praktikum õnnestus, kulgedes sundimatus, vastastikküsimustavas õhkkonnas. Meile, tallinlastele, andis see esmajoones teavet selle kohta, mida ja kuidas kusagil tehakse. Vahepeal olime kaotanud kon-

takti teiste endise N. Liidu merekoolidega. See ei olnud hea. Nüüd saime kinnitust, et seesuguste seminaride korraldamine tasub muuta traditsiooniks. Osalejad olid ühte meelt, et see on otstarbekas ja kasulik: annab tarvilikku teavet kõigile. Arvult oli kõnesolev ettevõtmine kolmas.

Novorossiiski mereinseneride kooli dotsent **Jevgeni Kuznetsov**:

Armastan Tallinna. Sain temaga sõbraks juba paarikümmend aastat tagasi, kui elasin Leningradis ja käisin siin sugulastel külas. Mulle meeldis siis jalutada mööda tänavaid ja tingimata istusin iga külastuse ajal ka Mündi baaris. Hiljem olen käinud siin koos laste ja sõpradega. Nüüd tunnen end Tallinnas nagu välismaal, mille valuutat ei ole mulle eraldatud. Kõik on väga kallis. Pealegi olete end kaitsnud ostukaartide ja talongidega. Aga minu suhe Tallinnasse ongi rohkem tunnetuslik kui pragmaatiline. Sain siit siiski osta väga hea kalendri.

Seminar merehariduskeskuses oli suurepärase nii sisukuselt kui ka organisatsiooniliselt. Mina sain siit en-

dale palju. Erilist huvi pakkus Aleksandr Boronini programm laeva kursimääramise vilumuse omandamise valmenditest. Tahaksime seda edaspidi rakendada ka oma koolis. Loodetavasti saab meie mereinseneride kõrgkoolist peagi mereakadeemia. Perspektiivi meie koolil on, õpilasi jätkub ning kavas on laiendada ka õpitavate erialade ringi.

Roman Fedunov Novorossiiski kõrgemast merekoolist: Praegu tahavad kõik eralduda, kuigi Euroopa, vastupidi, ühineb. Musta mere jaoks on seni kaldateenistuse ja hüdrograafia spetsialistide ette valmistanud Odessa Kõrgem Merekool. Nüüd, seoses lülitumisega IMO-süsteemi, olukord muutub. Odessas hakatakse õpetama spetsialiste IMO jaoks. Meie perspektiive see üksnes avarab. Tahan hakata oma koolis õpetama hüdrograafiat, meretranspordi saladusi jms. Esialgu täidavad värskest lõpetanud tühjad kohad siseriigis, hiljem jätkub neid ka välisriikidesse.

Usutles **Madli Vitismann**



Ilmus merenduse aastaraamat

Esmakordselt pärast 1940. aastat nägi 1991. a. uuesti trükivalgust merenduse aastaraamat. Ei, mitte meil NEIL. Lätlastel. Väljaandjaks Läti Kultuurifondi Mereajaloo Ühing. See on nagu järjekordselt enne sõda ilmunud laevanduse aastaraamatule (*Kugniecibas gada grāmata*). Naabritel on õnnestunud ühendada 172 leheküljele materjal, mille võiks viia ühisnimetaja alla — merekultuur. Siin on kirjutisi meresõidu, kalapüügi ja purjetamise ajaloost; merenduste-

gelasest Krišjānis Valdemārsist, Aināzi (Heinaste meie kõnepruugis) Merekooli juubelist, kapten Ch. Dahlist, Läti laevaühisustest, talurahva laevaühisusest, 1889. a. välja antud meremeeste kalendrist (*"Baltijas Jurnieku Kalendārs"*), Läti merenduse seisust 1939. aastal, kesk-aegse laeva, nn. Riia koge väljakaevamistest, ülevaade muuseumifondides säilitatavatest merendusajaloo materjalidest, Läti sõjalaevastikut jne. Raamatus on ülevaade Läti merenduse seisust 1989/90. aastal, on laevade nimekiri 1990. aasta 1. aprilli seisuga (ära toodud ka kaptenite nimed), ja avame-rejahtide nimekiri. Tähelepanu leiavad meilegi nii oma- ja välismaalastele: merehariduse ümberkorraldamine, kaadriprobleemid laevanduses ja kalalaevastikus, meresõidu ja kalanduse arenguperspektiivide analüüs, ametiühingute küsimus, aga ka manalateele läinud meresõitjate mälestuse hoidmine, merekirjanduse ja -filmide ülevaade. Ei puudu ka igihaljas teema — salakaubaveotrikid on kirja panduna lugeja ees. Ja lõpetatakse vana meremeeste laulu "Buenos-Aires Jurmaia" nootide ja sõnadega.

Nüüd olevat lätlased alustanud mereentsüklopeedia kokkupanemist.

Kunagi trükiti ka meil merendusajalast kirjandust eesti keeles.

Reet Naber

Tahad sõita, maksa!

Odavam Helsinki sõidu võimalus on osta pilet "Corbiere'ile". "Inreko" direktori asetäitja **NEDDY KRAMER**, kas see pilethind jääb samaks aprillikuuni, kui laeva rendileping lõpeb?

Meie laevapilet maksab praegu 450 rubla, edasi-tagasi pilet 800 rubla; ka süüa anname kohvikus veel rublade eest, rootsi lauas enam mitte. Kas pilethind samaks jääb, ei oska ma praegu öelda, sest rendileping on pikendatud veel paariks aastaks.

Praegu kutsutakse raadioreklaamis "Inrekosse" tööle, kas valmistute "Tsükloni" hooajaks?

Jah, aga sellega me ei piirdu. "Tsüklonile" tahame anda uue kauni naisenime, loodetavasti "Liisa", ka laevaruumide disaini oleme muutnud. Praegu tuuakse üle ookeani meie teist, 50 koha võrra väiksemat tiiburlaeva, mis võtab Helsinki-liinil koha sisse "Jaanika" nime all. Siis on meil võimalik laevu asendada, et reisija kindlasti ettenähtud ajal päralt oleks.

Oleme kavandanud tiiburlaeva pilethinnaks 100 FIM-i, kuid püüame korralda nii, et reisija saaks sõita oma piletiga just sellel "Estonian New Line'i" laeval, mis talle paremini sobib. Vajaduse korral maksab juurde või saab raha tagasi.

Seni oleme oma reisijatele üht-teist võlgu teeninduspoolele. Kuid tegeleme pidevalt piletimüügi, autode pealelaadimise, reisijate laevamineku ja laevas teenindamise parema korraldamisega. Püüame kõik leitud puudused kõrvaldada, et hooaja alguseks saaks "Estonian New Line" normaalseks laevaliiniks.

Te komplekteerisite oma laevapere suure kiiruga ja noortest kogemusteta inimestest. Kuidas nüüd nendega rahul olete?

Tänu sellele rutule sattusid laevaperesse ka mõned inimesed, kes ei soovi tööd teha või kellele see tööd ei sobi. Lepingu lõppedes nad muidugi lahkuvad. Kuid idee võtta tööle noori osutus siiski õigeks, meie koostöö laevaperega on hea. On olnud sellistki, mille puhul meie töötajad võiksid firma juhtkonnale pretensioone esitada, kuid koos püüame kõik probleemid lahendada.

Võis arvata, et kui mingi kaubandus-vahendusfirma võtab endale laeva, siis tõsised merendusspetsialistid sinna tööle tulla ei julge. Kuid nüüd oleme ka merenduspoolel jalgu alla saamas, meie osakonna "Inreko Laevad" etteotsa on asunud kapten Ülo Kollo. Loodame, et see osakond suudab parandada kõike, mida annab paremaks teha.

Meie toimetusele teeb see mõistagi rõõmu, et "Inreko" jääb edaspidi laevaomanike hulka.

Jääb.

Kas ka "Inrekol" oli taliolümpial "oma" sportlane?

Ei. Juhatare otsuse kohaselt me sel poolaastal kellegi sponsoriks ei hakka, kuid oleme püüdnud anda oma osa, et tuua suurvõistluste heli ja pilt Eesti rahvani.

Küsis **Madli Vitismann**

See raske abi

Kujutage ette, et ühel õhtul teatab teie tütar või poeg koju tules: "Nüüd sa ju ometi pead lubama küpsetada, mul on materjalid oman käest." Ja tõepoolest, kotis on suhkur, jahu ja margariin — küpsetamise põhimaterjalid, kõigil välismaised kirjad peal. Ajal, kui Tallinna koolilapsed said kilo suhkrut, premeeris Tallinna Laste Muusikakool teise suhkrukiloga topeltkoorimusega õppureid. Küpsetamise juures tuli läbi arutada mitmesugused moraali-probleemid (teismeliste erihuv), mis seesuguse abi saatmisel ja saamisel kerkivad, ning meenutada neid, kes paastu eel jõuluvana mängisid.

Tallinna Laste Muusikakooli õpetaja **ELS ROODE**:

Asi sai alguse sellest, kui kandleansambel "Kukulind" käis sügisel Saksamaal Wolfenbüttelis festivalil. Sealse järeleprogrammi raames võõrustas iga festivalist osavõtnud Saksa kollektiiv üht küla-kollektiivi. Meie satuisime Petershagenisse noortekoori lauljate peredesse, kus meil kujunesid soojad ja sõbralikud suhted. Mina õõbisin elektrikompanii peainseneri peres. Too härra helistas mulle hiljem ja teatas, et toorkordsed võõrustajad tahaksid "Kukulinnule" paki saata. Kuulnud aga, et humanitaarabi saatmine on maksuga tollivaba, otsustasid nad laiendada abi tervele meie koolile.

Veebruari keskel jõudis meie humanitaarabi Rostockist kohale. Kui ma laeva sisemusse läksin, hakkas õudne: olin oma arvates tellinud kohutavalt suure auto, aga selle peale mahtus vaid 6 kasti 36st. Õnneks lubati äravedamata kastid õõseks laeva varjule jätta. Kui laeva kohust tõsteti kastid autole

masinatega, siis koolis käis kõik käsitsi. See oli väga suur töö, sest kastid olid nii suured, et ei mahtunud koolimaja ukse sisse. Ametis olid kõik õpetajad eesotsas direktoriga. Ja siis veel jaotamine...

Kõigile jagus jahu, suhkur, margariin ja maiustusi. Saime ka kantseleitarbeid ja paberit nootide paljundamiseks — meile väga oluline asi. Ei oskagi kõhe öelda, mida kõike seal oli. Isegi kast elektripirn — kust nad küll teadsid! Palju oli ka beebitarbeid: riideid, lastetoitu, kreme ja õlisid. Meie kooli õpetajad, kes last ootavad või lapsepuhkusel, said üsna hästi varustatud. Palju oli ka mänguasju, millest meie kooli õpilased üle kasvanud, need andsime lasteaeda. "Kukulinnu" mängijaile olid ka nimelised pakid ja koos meie saatetisega oli hulk pakke võõrustelegi, mida saatis Minden-Lübecki eestlaste abistamise selts.

Põhilised virnad oleme suutnud õnneks likvideerida. Korraldasime ka õõvalve, sest mine tea... Kui oleme järelejäanud jahu ka ära jaganud, võime juba rahulikult magada.

Meie töö tundub suur olevat, aga mis vaeva nägid need inimesed, kes selle saatetise kokku panid ja ära saatsid! Rostockist on see linn pealegi üsna kaugel. Muide, saatetisega oli kaasas film palvega pildistada abi jaotamist ja fotod sealse ajalõhe jaoks teele saata. Loodame, et need inimesed tulevad kunagi siia ja me saame omalt poolt külalislahkust osutada. Ega nad praegu julgegi tulla, kardavad, et oleme naljas ja paljad. Huvitaval kombel polnud keegi meie vastuvõtjast



Eestis ega N. Liidus käinud. "Transtonia" kapten **AVO PIHT**:

Saksamaalt veame suurel hulgal abisaadetisi: asutus saadab asutusele, linn linnale, mõnele konkreetselt lastealale. Oleme kohale toonud bussid, mida linnas näha. Teades, et Eestis on iga asja saamise raskusi, jääb meile tänuks jõuluvana või õigemini põhjapõdra tunne, kes kingitud kohale toob.

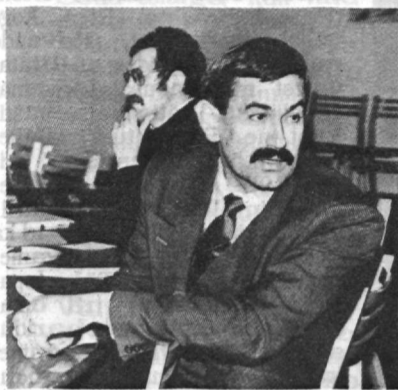
Igal abisaatjal ja -saajal on oma erinevus, sageli kaasnevad mitmesugused lisapalved. Muusikakooli abisaadetis jäi meelde, sest minu käte anti film: saatja palus pildistada abi saamist ja jaotamist. Kui saadetis on linnarahva rahaga kokku pandud, tahavad nad muidugi teada, kuidas see rahale jõuab. Abistamine on väga delikaatne asi, püüame seetõttu saatjatele ja saajatele igati vastu tulla. Pahatühti juhtub, et ei teata, kuidas on saadetis pakitud, millega järele tulla jms. See ei ole tavaline merevedu, kogu protsess vajab mõistvat suhtumist.

Jõudsime küpsetamise juures kõnelda sellestki, missugused kahtlustused tihti abisaadetiste juurde käivad ning mis tunne meil endil abi saades olema peaks. Lapsed mõistavad hinnata ka muusikakooli õpetajate vaeva tassimise, pakkimise ja jaotamise juures. Aga mis parata, kui meie pere pole suutnud sel aastal poest ühtki suhkrukilo osta, siis tunneb ju laps, kes koguni kaks kilo magusat koju toonud, end tõepoolest pere toijana.

Noore küpsetaja ema

Mida ühist on suusatamisel ja meresõidul?

Olümpiaemotsioonid on seljataga, oleme seks koraks maha rahunenud ja aeg on kokkuvõtteid teha.



Eesti olümpiadelegatsioonimänedzer **RAIVO EPNER** avaldas arvamust, et nüüd oleks õige aeg öelda tänusõnad neile, kes ettevõtnist on toetanud.

"Põhjalikuma analüüsi tegemine võtab aega ja gahele on oma arvamust juba kujunenud. Võistkond on oma töö teinud ja see on enam või vähem ka kuivana olnud. Ilma sponsorite abita meie koondis toime saaks tulnua, kättis ju valitsus ca 1/6 osa kuludest, ülejäänud tuli kõik sponsoreilt.

Pikemaagset koostööd oleme teinud "Tallinki" ja selle peadirektori Peeter Veege-niga. Tänu sellele sai Urmas Välbe harjutada lumelaagris Norras, Rootsis ja Austrias juba juunikuust alates. Välbe sõitis ka mütsiga, millel "Tallinki" reklaam, ehk hakkas silma.

Tänu Tallinna Sadamale ja peadirektor Peeter Palule said kõik mürdmaasusatajad 9-päevase kõrgmäestikulaagri Sveitsis Sankt Moritzis. Sealne laager oli tõesti maksimum, mida üks lihtne Eesti sportlane üldse ette kujutada suudab. Sellistes tingimustes pole enne veel harjutatud, ilma selleta oleksime vist täiesti "ära kukkunud", kukkusime ju niigi, aga mitte nii hullusti.

Täname ka "Eesti Merelaevandust" ja Toivo Ninnast ning "Inrekot" ja Enn Rohulat, kes oma öla alla panid. Esmapilgul ehk mitte suurejooneline toetus on igapäevaelus kuldaväärt.

Ja loomulikult loodame nüüd nende kõigiga ka edaspidist koostööd teha, ees on juba kahe aasta pärast Lillehammer. On olnud palju juttu sellest, et mindi välja liiga suure seltskonnaga ja et sportlaste esinemine ei olnud tipptasemel. Võib arutleda nii või teisiti. Need, kes võist-

lusi jälgisid kas raja ääres või televisioonist, võisid mitmeid kordi sinimustvalget ja EST-tähekombinatsiooni näha. See publik oli ometi arvukas, arvukam ehk kui kunagi varem eestlaste etteastet jälginud! Eesti talvesportlased jäädvustasid Eesti spordi ja selle tegijaid, nimi on maha pandud.

See pole mingi vabandus, aga nagu terve Eesti Vabariik, tuli meilegi Albertville'i pääsemine natuke äkitselt. Me ootasime ja lootsime ja tegutsesime, mõttes olümpia. Aga see oli ju alles 18. septembril, kui Berliinis otsustati meid võistleva lubada. Võistluste alguseni jäädvustasid aeg oli ülimalt napp. Suusaalade põhi pannakse suvel, meil aga oli vaid kolm meest, kes enne olümpiamõtetega treeninud — need, kes lootsid NL koondise kaudu Prantsusmaale pääseda.

Kui küsisin Raivo Epnerilt, mis tunne tal kui (endisel) spordimehel Eesti lipu all olümpiaaastadionile minnes oli, pidas ta pika pausi ja ütles siis vaid: "Hea." Mõttes siis veel natuke ja leidis, et

ega seda tunnet saagi sõna-des väljendada. "Sa oled rabelnud ja sekeldanud, leidnud toetajaid ja mõttekaas-lasi, aga ka viltuvaatajaid, aga olümpiasõit on teoks saanud ja meie lipp on siin, kahe suure ja võimsa vahel. Siis tuli hirmus tahtmine midagi ära teha, kasvõi kohe ja siinsamas, sest see ON võimalik. See tunne pole siiani üle läinud. Ja see on ka üks põhjusi, miks me ikka niipalju "kõrbesime". See oli oma-moodi stress, mis sest, et positiivne. Võib-olla ei paistnud see välja, aga ega mina üksi nii tundnud. See emotsionaalne kõrgepinge oli sees kõigil, mismoodi see esmakordselt suurvõistlustele pääsenuile veel mõjuda võis, on kerge mõista."

Eesti Olümpiakomitee esimees **ARNOLD GREEN** võitis kogetu lühidalt kokku nii: "Me täname kõiki toetajaid ja loodame edasisele koostööle. Suheldes merendusringkondadega oime alati tundnud kindlustunnet. Selliste meestega koostööd tehes põhjaminekut küll karta ei ole."



→ Krista Lepik saabumisel lennujaamas.
→ Olümpiakomitee juhtkond: Ado Slutsk, Arnold Green, Tiit Nuudi ja Gunnar Paal.



Laskesuusatajate võistkonna esindaja, "Dünamo" suusakooli direktor **KALJU VALGUS**: Kui me sponsori-test räägime, siis on selge, et kui nad raha annavad, ei ole see mitte vaeste näljaabi, vaid on raha paigutamine millessegi, ja selle üle on õigus nõuda ka aruannet. Raha tuleb kõigile raskelt. Olen püüdnud sportlastele selgeks teha, et ei ole mitte nii, et lähed uksest sisse ja mangud, kuni raha kätte saad. See on dzentelmenidevaheline kokkulepe. Aga kuna me muidu hakkama ei saa, tahaksin näha seda, et saaja räägiks sellest, kuidas ta raha kulutas. Parim muidugi oleks, kui esinemine on hästi läinud, see näitab, et sportlased on oma programmi saanud hästi täita ja firma on samaaegselt saanud end tutvustada just selle kapitalimahutuse kaudu.

"Tallinkil" olid oma konkreetset hoolealused. Muidu on nii, et pannakse ühte katlasse ja sealt funktsionäärid jagavad igaühele. Nii jääb sponsorus anonüümseks ja sportlase vastutus ka.

On palju asju, mida tuleb ühiselt teha, näiteks praegused etapid. Sportlastel on viis kohta, kuhu võib reklaami panna, muud võimalust ei ole. Igal juhul aga peaks olema printsipiiks: vastustus-tunne saajal ja nõudlikkus andjal. Piirata ei maksa, on aga vaja vaadata, et sportlane ei arvaks, et ta käib ainult mõõda maailma ringi, vaid et tal oleks eesmärk esineda nii hästi kui võimalik.

Sponsorusel tegelemine sel vaesel ajal on mõõda-pääsmatu. Ja küsimus on enamasti valuutas. Neid firmasid, kes valuutat teenivad, on piiratud hulk ja nende kallal on kõik, niihästi missid kui muud, sportlased nende hulgas. Aga ma ei tahaks minna välismaale paluma, sealt mingi sponsori

ikka leiaks. On valus, kui oma maa ei suuda toita-katta. Oma saavutuste mahamüümine välismaale teeb väärikuse säilitamise raskeks, see on ka omamoodi prostitutsioon.

Meil on kiirustajaks aeg, mis sunnib manguma. Ja me oleme läinud nii odavaks, et käime lausa paarisadad marka küsimas sealt, kust tegelikult meile võidaks anda paarkümmend tuhat. See aga on sant lugu, et meil tavaliselt ka ei osata anda nii, et saajal piinlik poleks. Kõik see on värskest hinge peal. Näiteks meie laskesuusatajad said maailma karikavõistluste ja olümpiaettevalmistuse jaoks 10 000 \$. 12 inimese peale! Me ei saanud detsembris enam kedagi välja saata, sest raha ei olnud. See on nii väike summa, et jänkid ja sakslased lubasid meid panna Guinnessi rekordite raamatusse kui kõige odavama olümpia-võistkonna, mida nad näinud on.

Meremehed teevad rasket tööd, ja me saame aru, et see raha, mille nad meile annavad, on samuti tulnud nende tööga. See abi, mis tuleb, võetakse vastu tänu ja austusega.

Millise hinnangu võiks anda võistkonnale?

Sportliku poole pealt oleksime võinud ju loota natuke paremat, kuid me oleme kanda kinnitanud maailma suusariikide esimese poole seas, me kuulume sinna igal juhul. Meie potentsiaal maailma mastaabis võiks olla 1 inimene esikümnes, näiteks olümpial. Seekordset olümpiat tuleks vaadata nagu starti maailmaareenile ja joone mahapanekut, millest edaspidi lähtume ja millega võrdleme. Mulle jäi hinge, et meie mehed ei suutnud 50 kilomeetris üle sõita Vello Kaaristo 1936. a. sõidetud 26. kohta. Nüüd on sest 56 aastat möödas.

Tulevikus on iga esinemine alla seekord mahapandud joont halb esinemine, minna on ainult ülespoole. Aga mitte arvata, et ainult esikümnesse, see on liiga raske. Meil ei jätku potentsiaali ega ka raha, loodustlikud olud ei aita ka niipalju. Minu arvates oli esinemine rahuldav.

S p o n s o r i k o m m e n t a a r

TALLINK Peadirektor PEETER VEEGEN:

Meie põhimõte oli ära kasutada Välbe nimi: lootsime eeskätt Jelena Välbe peale ja loodame veelgi Urmas Välbe peale. Kuid meie toetusest said osa kõik suusatajad. Mulle jäi vaid arusaamatuks väide, mis spordisaadetes korduvalt kostis: meie koondise liikmed olid enne olümpiamänge gripis ning polevat leidnud vaktsiini. Kaunis üllatav on, kui koondise ettevalmistamiseks kasutatakse sadu tuhandeid marku ja seejuures ei leita raha gripivaktsiini jaoks, et ettevalmistust häirimatult läbi viia. Ma ei tea, kui suur oli tervisehäirete osakaal, kuid kommentaatorid rõhutasid korduvalt, et üks ja teine oli halge. See ei saa mõõduda järgi jätmata, sest kui ettevalmistusajal läheb

kellelgi kuu aega kaduma, siis on tippu tõusta võimatu.

Meie poole pöördus abipalvega Suusaliit, oleme varemgi koostööd teinud. Omajagu kaasabi oleme muudelegi sportlastele võimaldanud, peamiselt transportiteenuste kujul. Välbede puhul kasutasime otsust toetamist, loodame endale tulu MK-etappidest, kus võib meie reklaami kanda. Kui seal "Tallinki" firmamärki kantakse, jääb see kindlasti kuhugi teleobjektiivile ette. Suusatajatele tegime panuse seetõttu, et meie põhiklientuur Soomest on eriti spordilembeline rahvas, suusatamine on aga nende rahvusspordiala. Olümpiamängude või MM-võistluste ajal võib soomlasi tööajalgi televiisori eest leida. Seetõttu ei maksa näiteks teatesõidu ajal soome kolleege helistamisega häiri-

da. Otsene reklaamiefekt on seetõttu just suusatamise abil suurem, kuigi seda ei saa mõõta ega kaaluda.

Oleme toetanud ka teisi spordialasid, mootorisporti — meie klientuur liigub ju autodel — ja ratsasporti. Suveolümpial toetame purjetamiskoondist, nad on merega kõige lähemalt seotud ning olnud aastaid meie lepingu-partnerid: meie toetame neid, nemand teevad meile jõukohast reklaami. Valge purje peale sobib "Tallinki" embleem väga hästi.

TALLINNA SADAM Peadirektor PEETER PALU:

Meid võite nüüdsest tutvustada kui olümpiamängude ametlikku sponsori. Tallin-

olümpiasõit on teoks saanud ja meie lipp on siin, kahe suure ja võimsa vahel. Siis tuli hirmus tahtmine midagi ära teha, kasvõi kohe ja siinsamas, sest see ON võimalik. See tunne pole siiani üle läinud. Ja see on ka üks põhjusi, miks me ikka niipalju "kõrbesime". See oli oma-moodi stress, mis sest, et positiivne. Võib-olla ei paistnud see välja, aga ega mina üksi nii tundnud. See emotsionaalne kõrgepinge oli sees kõigil, mismoodi see esmakordselt suurvõistlustele pääsenuile veel mõjuda võis, on kerge mõista."

See kutsub kindlasti esile sadamatöötajate erilise huvi olümpiamängude, eriti aga nn. oma sportlaste vastu.

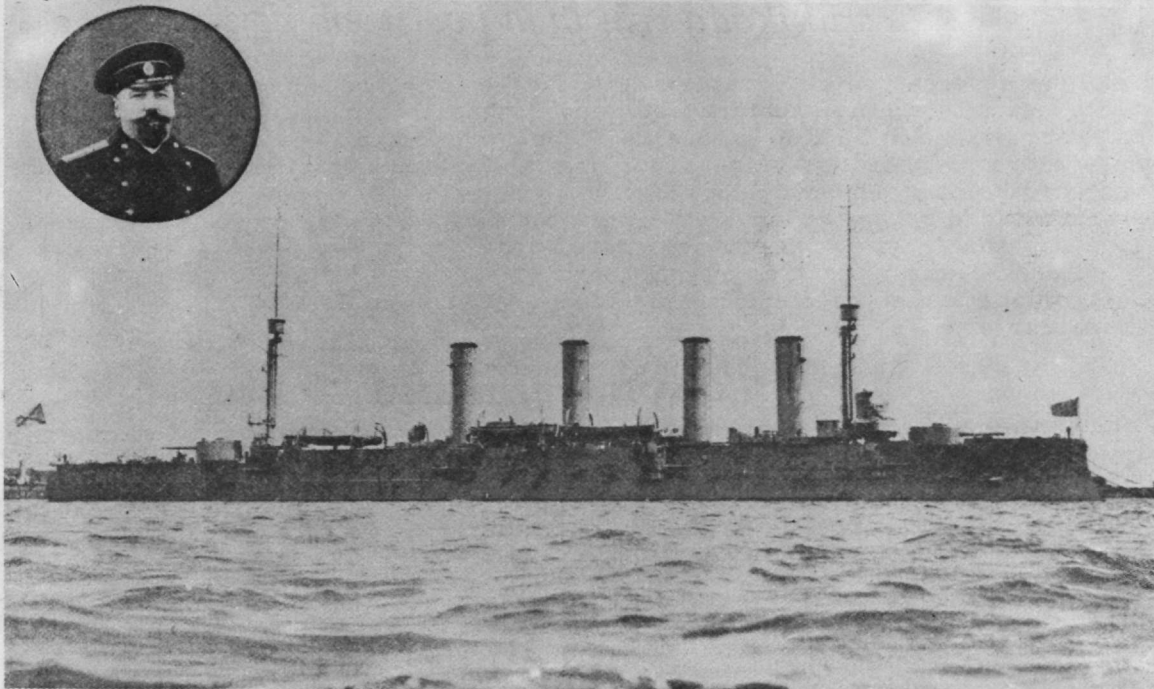
Loodetavasti jah. Tundsinime muret peamiselt selle pärast, kuidas Barcelonas saaks Eesti hümni kuulata.

Edaspidi tahame toetada veel meditsiini ja kultuuri. Loodame leida firmasid, kes on abistamisest huvitatud ning üheskoos teha ära tunduvalt rohkem kui seni.

EESTI MERELAEVANDUS Peadirektor TOIVO NINNAS:

A/s "Eesti Merelaevandus" talilolümpia ametlik sponsor veel ei olnud, kuid suveolümpial on. Leian, et on väga tähtis olümpiaaastast teada ning Eesti lippu Barcelonas näha, ainult et nüüd ei paista neil raha saamisega kiiret olema, mine või ise pakuma. Meil käib hulganisti küll sportlasi, küll mittesportlasi, kes olümpiamängude asjus raha tahavad saada. Oleme nad viisakalt välja saatnud ja teatanud, et andame raha olümpiakomiteele, kes ise otsustab, kuidas seda jaotada. Me ei võta enda peale otsustamist, kellel rohkem vaja või kes on parem sportlane või võistkond.

Mereajalugu vanadel fotodel



Vene ristleja "Pallada", üks suurima ohvrite arvuga katastroofilaevu Eesti lähivetes. Foto vasakul ülannurgas on ristleja komandör 1. järgu kapten S. J. Magnus.

Ristleja ehitati pärast Vene-Jaapani sõda Peterburis Galeerisaarel, ta veeväljasureve oli 7775 t ja pikkus 135 m. Relvastuseks oli "Palladal", nagu ka ta sõsarlaevadel "Admiral Makarovil" ja "Bajanil" kolm 203 mm, kaksteist 152 mm ja hulk väikesekaliibrilisi suurtükke. Laev oli veeliinilt kaitstud kuni 8-tollise Kruppi soomusega, mujalt õhemaga. Jõuseadmeks oli 2 kolmekordse paisumisega aurumasinat koguvõimsusega 16 500 hj,

mis andsid laevale kiiruseks 21 sõlme.

I maailmasõja alates osales "Pallada" Soome lahe suusse seatud valvetöökkes. 11. oktoobril 1914 jäi ta koos "Bajaniga" valvetöökkest tulles Osmussaare ja Hankoniemi vahel ette saksa allveelaevale "U 26". See laskis 500 m pealt välja torpeedo, mis sattus "Pallada" laskemoonakeldrile. Kui plahvatuses tõusnud mõnesaja meetri kõrgune suitsusammas hajus ja veesammas alla lan-

ges, oli ristleja veepinnalt kadunud. "Bajan" lisis auru ja eemaldus kiiresti.

Kui läheduses olnud hävitaja "Rezvõi" ja paar traalerit sündmuspaigale jõudsid, ulpis seal veepinnal vaid puutükke, korgipuruga täidetud koisid ja päästeveste, aga ka üks ikoon. "Pallada" 584-liikmelisest (teistel andmetel 597) meeskonnast ei leitud kedagi.

Mati Õun



Rehvitud purjedega

Toronto Eesti Kaubalaevastiku Juhtkonna Koondise üheks kõige tänuväärsemaks ettevõtmiseks võiks nimetada kahe mälestusteraamatu väljaandmist. Eestlasi oleme ise harjunud tublideks meresõitjateks pidama, aga merenduslikku lugemisvara emakeeles just ülearu palju ei ole. Aga mis ergutab poisslaste fantaasiat, mis meeliat neid merele, seiklusi otsima, end proovile panema — meenutused, jutustused möödaniiku seiklustest ja suurtest tegudest, kas siis kikkiskõrvu kuulatuina või hingevärinal loetuina. Ja mis on see väärtuslik, hindamatu aare, mis vanemal põlvkonnal järeltulijaile pärandada — elukogemus, läbielatu ja -kogetu. Eriti kui on juba distants, ka siis, kui elada ärälõigatult kodumaast ja merd juba kaldalt vaadates. Au ja kiitus neile, kel on jätkunud tahtmist

sulg pihku võtta ja püsivust mälestused kirja panna. Tänu neile, kel olnud visadust trükkitoimetamist organisserida.

"Rehvitud purjedega" I ja II (ilmunud 1980 ja 1982) alapealkirjaga "Sündmusi ja jutustusi mereelust" on pühendatud "... kartmatult julgetele eesti meremeestele; kelle nimed kunagi ei esine ajalooaamatuis".

Ka pealkiri on valitud sümbolne: "Rehvime purjed ja peame vastu kuni viimane mees kirjutab logiraamatusse "Töö on lõpetatud". See on karmi elutee, tuulte ja tormidega pargitud meremeeste mälestuste kogu.

Neil raamatul ei ole ei toimetajat ega koostajat, on raamatu toimikond, kes töö on ära teinud. Lugemisaine on mitmekülgset huvipakkuv. Ärgituseks mõned pealkirjad: J. Tõru "Kuidas saadakse revolutsioonikangelasi" — mõtteid "kangelasliku Jäätetke" sündmustest; tuntud Evald Pasti "Mereromantika", R. Tenga "Kaks reisi Põhja-Siberisse", L. Kiive "A/I "Koidula" hukkimine", E. Sandeni "Eesti pagulaslaevastiku viimne aastakümme 1967—1976", J. Toomepuu "Eesti rannavalve ja presidendi jahtlaev "Pikker", H. Lelovi "Sundkõlastus Soomaalimaal" ja nii edasi, jne.

Esimese raamatu lõpus on salm:

"Tormgi lõpuks väsis ära kapten kursi andis. Päike tõusis, laeva pära Eesti lippu kandis."

Võttis aega, aga nii tõesti läks! Ehk tuleb veel ka mälestusteraamatuile lisa, ehk saab ka siinpool ookeani midagi jälle ära tehtud.

Reet Naber

Kelle vägi?

Eesti Vabariigi aastapäeva eel ilmus "Õhtulehes" Vladimir Koppelmani artikkel "Enne Andrease lipu heiskamist":

SRÜ riigipeade jaanuarikohtumisel deklareeris Venemaa president Boriss Jeltsin kavatsusest vahetada senine Nõukogude mereväelipp traditsioonilise Vene sõjalaevastiku Andrei (Püha Andrease) lipuga. /.../

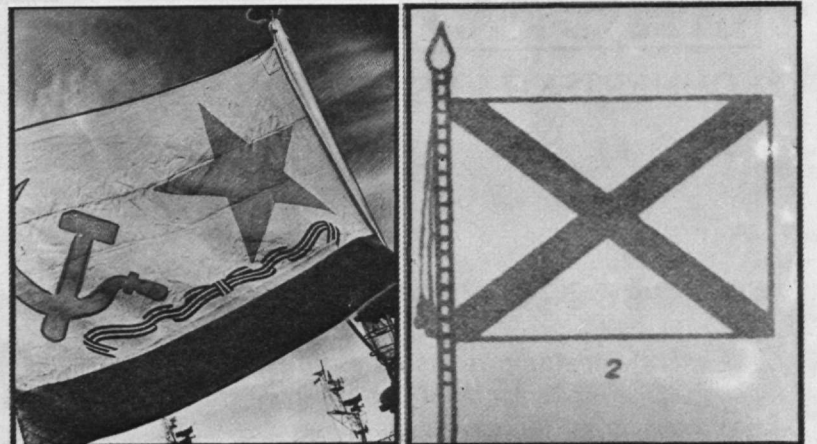
Mõistagi on naaberriiigi lipp tema enda asi. Kuna aga nimetatud plaani on sajandeid Läänemeresel lehvitud, pälvib lugu ka Eesti meremeeste, ajaloolaste ja (loodetavasti) diplomaatidegi tähelepanu. Ajalooõrikkud tõendavad, et

hetkest, mil Peeter I asutas 1699. aastal Andrei Esmakutsutu ordeni, sai sinine rist Vene sõjalaevastiku lipu joonise domineerivaks sümboliks. Esimesel aastakümnel muutus see joonis mitu korda, kuni 1712. aasta näidisinine kaldrist valgelt põhjal lõplikuks sai. /.../

1946. aastal Riikliku Ermitaazi väljaandel ilmunud N. Semjonovitši raamatus "Vene mereväelipu ajalugu" on selgitatud selle sümboli Peetri-aegset tähendust. Nimelt sümboliseerivad kaldristi harud sedasama, mida laevastandart, millel kahe peaga kotkas hoidis mõlemas nokas ja jalas mere-

kaarte. Paremas nokas Valge meri ja jalas Aasovi meri, vasakus nokas Kaspia meri ja jalas kõige hiljem lisandunud kaart Soome ja Botnia lahe ning osaga Läänemere. Ning Peeter I rõõmustas sel puhul (1703. aastal, kirjas Apraksinile): "Tänu, tänu, tänu Jumalale, et meie lipp sai Püha Andrease kuju!" Nimelt siis lisandus neljas, Läänemere kaart, tänu Peeter I edule Põhjasõ-

jas. Hiljem pidi kaldrist vastavalt impeeriumi suurenemisele sümboliseerima järjest kaugemaid meresid ning innustama mereväelasi tegudeks ookeanidelgi.



Andrease lipp kavatses SRÜ sõjalaevastikus heisata tänavu 26. juulil, NSV Liidu sõjalaevastiku päeval. Kui lippu vahetatakse ka Eesti sadamais seisvaid sõjalaevadel, kas siis satume Molotov-Ribbentropi pakti järgsest ajast Tartu rahu eelsesse aega?

Madli Vitismann

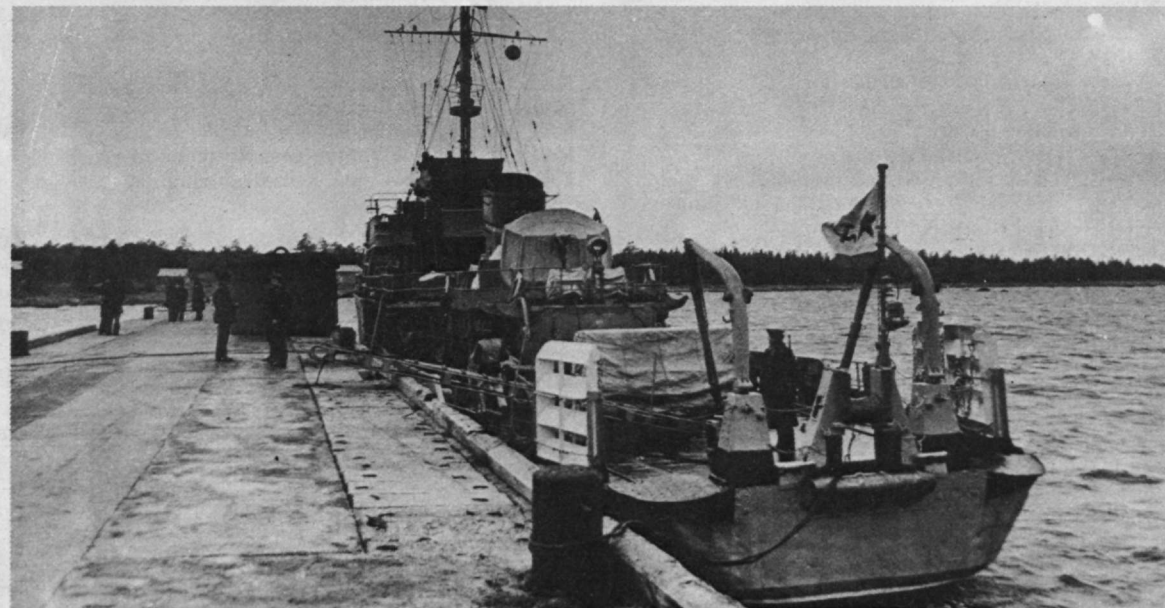
Fotod Dmitri Prantsu arhiivist

Ministriumikommentaar

Välisministeeriumi poliitikaosakonna büroo juhataja AGO TIIMAN:

Lipuvahetus sõjalaevastikus on seotud Ukraina-Vene suhetega, mitte konkreetse sümbolikaaga. Sõjaväe väljaviimine on juba läbirääkimiste objektiks, seetõttu lipuvahetus Eesti olukorras midagi ei muuda. Iseasi on see, et ükski riik polegi ju riiklikul tasemel tunnistanud, et oleme olnud või oleme praegugi okupeeritud. Seevastu sõjaväe väljaviimisel kerklis probleeme, mida Lääne-Euroopa riikide vahelistes suhetes kujutledagi ei suudaks. Näiteks teatasid ohvitserid, kel oli käsk Lätist Leningradi oblastisse ümber paikneda, pärast Leningradi oblastis määratud koha ülevaatamist, et sinna nad küll ei lähe.

Mis aga puutub sõjaväe varasse, siis selle üle käivad samuti läbirääkimised. Kuid Venemaa juhtkond on lubanud sõjaväesadadel vananenud tehnikast müügi abil vabaneda. Kui vana see tehnika on või kellele seda müüakse, ega seda keegi õieti kontrolli. Me ei tea ega saa kontrollida, mida siit meritsi või õhu teel ära viiakse.



VASTSELE LAEVAOMANIKULE

Vastsed laevaomanikud, kel vaja ostetud vanarauahunnikust korralik laev teha, on murdnud ja murravad kindlasti pead ning kulutavad bensiini, jahtides mitmesugust spetsiifilist varustust, navigatsiooniriistu, kaarte jm. tarvilikku. Kuigi Tallinnas on juba mitu pudupoodi, mis Eesti Merelaevanduse süsteemist kõrvale pudenenuid kaupa kas rublade või valuuta eest müüvad, pole veel jõutud avada sellist, mis meresõiduks tarvilikku müüks.

Ettevõtlikud inimesed leiavad aga alati väljapääsu. Seetõttu võib vastsele laevaomanikule soovitada: külastage Paldiski maantee tööstuskaubaturgu. Hiljaaegu müüdi seal sektante, binokleid, proktoreid ja tuttuusi õbinokleid koos patareidega. Binoklite hind FIMides viis igatahes mõttele, et müüja on saanud need rublade eest või suisa muidu. Aga ärge te mõelge huvi tunda, kust müüja on need mehaanilised või optilised täppisriistad muretsenud, see võib teie tervisele ohtlik olla. Seevastu võib loota, et kaubavalik täikal suureneb. On ju laevadel muudki lahtist vara, mida turule viia. Küllap leiaksid ostja merekaardid ja päästerõngadki, ning ehk leidub ka masinaruumis üht-teist, mida lahti kruvida. Turumajandus ju!

Madli Vitismann

Kõige suuremad esemed, mida täikal leida võib, on treipingid.



Võlgne selgituse tellijaile. Meie ise lehti kellelegi koju ei kannu. Me oleme saanud Tallinna Postimajast nende rahasaatjate aadressid, kelle raha on Eesti Meremeeste Liidu pangaarvele laekunud. Paneme iga rahasaatja ajalehele aadressi peale ja viime sinna Tallinna Postimajja. Seega saame vastutada ainult nende vigade eest, mis sünnivad meie tegevuses. Mida teevad postitöötajad rahaga, mis meieni pole jõudnud ja mida ajalehtedega, mis tellija postkasti pole jõudnud, seda me ei tea. Aga püüame teada saada.

Igatahes saab igauks, kes on rahakaardi teele saatnud, selle pärale jõudmist kontrollida kvititungi abil, mille sideettevõtte on talle andnud; meil sellist võimalust ei ole.

Toimetus

Erakorraline vastus

Eesti Meremeeste Liitu saab allkirjata kiri, mille autor kurdab, et on saatnud mullu (kuulutuse peale) ajalehe "Eesti Meremees" tellimiseks raha, kuid ühtegi ajalehte ei ole saanud. Ühtlasi ütleb ta end teadvat veel kolme inimest, kellega juhtunud samasugune lugu. See on see iva, mis pärast toimetust, kellele EML kirja edasi saatis, otsustas erandkorras anonüümsele läkitusele reageerida.

Me ei oska kirja kirjutajale ja tema saatusekaaslastele midagi muud soovitada kui rahakaardi kvititungi alusel postkontorist järele pärida, kuhu raha kadunud. Ehk olete unustanud mingid olulised andmed (ajalehe nimetus, toimetuse aadress vms.) oma rahakaardile lisamata või on juhtunud mõni muu viperus? Meil anonüümseid rahasaatjaid, samuti täitmata tellimusi ei ole. Mullu said meilt ajalehte "Eesti Meremees" 122 tellijat (isikut ja organisatsiooni).

Mis puutub kirjas sisalduvas-

se "õpetusse", mille siinkohal ära toome, siis see ei vaja isegi kommentaare. Tegemist on puhta laadasõimuga, millel puudub aadressaat ja igasugune alus:

Kas on jälle kommunistidest mafia sulid tegutsemas, või milles asi? Kui te selliseid kuulusi (mõeldud on ilmselt kuulusi — R.M.) avaldate, siis pange inimeste nimed ja aadressid ka, kes sellega otseselt tegelevad ja vastutavad selle eest, et need teile raha saatjad ikka oma lehe kätte saavad. Muidu tuleb välja, et üks endistest kommunistidest sulide jõuk jälle tegutseb ainult enda huvideks.

Olge nii lahke ja tehke seda, muidu teid enam ei usaldata.

Lp. Kirja autor! Mille põhjal te väidate, et toimetuses tegutseb mafia? Ega te ometi arva, et mõni mafioso, kes tõepoolest oma taskuid täita tahab, rahulduks nelja ajalehe tellimisrahaga, pealegi mulluste hindadega?! Kust te

võtate õiguse võrdsustada kommunistid sulide ja varas- tega? Olgu siinkohal mainitud, et "Meremehe" toimetuses ei tööta ühtegi endist ega praegust kommunisti, aga mida see ütleb? Kes teile ütles, et toimetust ei usaldata? Tellitakse ju lehte tänavugi. Ja toimetuse aadress ning toimetaja nimi seisavad igas lehesabas. Nii et toimetuse asjade eest vastutaja on teada igal tellijal, kes selle vastu huvi tunneb. Toimetajal oma nime varjamiseks põhjust ei ole.

Ka võib toimetuse töötajaid kohata igal teispäeval kella 3—5 p.l. toimetuse ruumis, milles on korduvat lehe kaudu teatatud.

Me hoiatame. Ei ole enam endised ajad, mil pealekaebajaid au sees peeti. Edaspidi kaebame solvajak-laimajad kohtusse ja anonüümkirju ei loe üldse, ka EML-le saadetuid mitte. Käesolev oli esimene ja viimane.

Toimetuse nimel erakorraliselt vastanud Reet Mürk

inreko
KOMMERTSKESKUS



EDCO



ESTLINE

TALLINK

ESTIMA

Estonian Maritime Agency Ltd.



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 15. märtsil:

"IVAN BABUŠKIN" — teel Baltimor'ist Barcelonasse
"ALEKSANDER ABERG" — Rouenis
"PAUL KERES" — Peterburis
"KRISTJAN PALUSALU" — New Orleans'is
"GUSTAV SULE" — teel Tallinnast Hamburgi
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Hamburgis
"EMHAVEN" — Purflitis
"VILJANDI" — teel Marseilles'st Pireusesse
"TALLINNHAVEN" — teel Antwerpenist Dakari
"NARVAHAVEN" — teel Antwerpenist Istanbuli
"VAALHAVEN" — teel Limassolist Antwerpeni
"LENINSKAJA GWARDIJA" — teel Bayonne'ist Szczecini
"KEILA" — teel Abidjanist Lomésse
"KUNDA" — teel Las Palmasest Luandasse
"KADRINA" — San Pedros
"UNISTRADER" — Sousse'is
"LOKSA" — teel Batast Lubasse
"MAHTRA" — remondis Tallinnas
"NIKOLAI ŠVERNIK" — teel Owendost Hamburgi
"KEHRA" — Tallinnas
"AEGVIIDU" — Abidjanis
"KUIVASTU" — teel Bandjulist Temasse
"KUUSALU" — Bandjulis
"PARILA" — Kaliningradis

Neile, kes ootavad ...

"RAKKE" — teel Ceutast Port Saidi
"VALKLA" — Amsterdams
"TAMSALU" — teel Vlissingenist Roueni
"PIHTLA" — teel Jeddah'st Constantasse
"ORJAKU" — Takoradis
"VILJANÕ" — remondis Tallinnas
"GRUMANT" — teel Tallinnast Doualasse
"GULBENE" — teel Norrköpingist Eleusisesse
"KOHTLA" — Marina di Carraras
"PAIDE" — teel Las Palmasest Bissausse
"POVENETS" — Kaliningradis
"RISTNA" — teel Istanbulist Trabzoni
"HELTERMAA" — Tarragonas
"ORU" — teel Peterburist Rotterdami
"UNICARRIER" — Rotterdamis
"VAINDLO" — Liverpoolis
"KASSARI" — teel Ceutast Tripolisest
"MUHU" — teel Tarragonast Kaliningradi
"HUDOŽNIK PIMENOV" — teel Avilésist Tallinna
"VILSANDI" — teel Riist Amsterdami
"KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Arhusi
"KAPTEN VOOLENS" — Tallinnas
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Helsingisse
"POOTSMAN KIBUS" — remondis Loksal

"KESSULAI" — teel Kopenhavnist Helsingisse
"VIIRELAI" — teel Tallinnast Antwerpeni
"MANILAI" — teel Helsingist Arhusi
"SUURLAI" — Kaliningradis
"HEINLAI" — teel Helsingist Arhusi
"VIINISTU" — Tallinnas
"KOLGA" — teel Tallinnast Kotkasse
"PURTSE" — teel Tallinnast Rotterdami
"VOOSI" — Rotterdamis
"PAKRI" — teel Rotterdamist Tallinna
"AMBLA" — Rotterdamis
"ANDJALFELD" — Ventpilsis
"AEGNA" — Rotterdamis
"KABALA" — Peterburis
"MOHNI" — Rotterdamis
"RAPLA" — Selzaetes
"RAUGI" — teel Ventpilsist Rotterdami
"TERIBERKA" — teel Middlesbrough'st Rotterdami
"VIRTUSU" — Moerdijkis
"SUURUPI" — Rotterdamis
"OSMUSSAAR" — teel Ventpilsist Rotterdami
"OTEPÄÄ" — Tallinnas
"TAHKUNA" — remondis Loksal
"LIVONIA" — Tallinnas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

MEREMEES

Toimetus tänab saadetud kaastööde eest

Järgmine number
ilmub
7. aprillil

Toimetuse aadress:
200 105 Tallinn,
Estonia pst. 10.

Valvetoimetaja on kohal teispäeviti kell 15—17

Tallinna
Ajakirjandustrükikoda
Tellimuse nr. 1089

Toimetaja
MADLI VITISMANN