



Ilmub  
(vaheajaga)  
alates 1950. aasta  
21. juulist

# MERE MEES

Nr. 1 (974)

Kolmapäev, 18. jaanuar 1995

Hind 3 krooni

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kopli sadamast lk. 2
- ☛ "Ookeanist" lk. 3
- ☛ Lahkunud laevadest lk. 6
- ☛ Soome merendusest lk. 7
- ☛ Ametiühingust lk. 8
- ☛ Ahvenamaa purjekaist lk. 9
- ☛ Rootsi sõjalaevadest lk. 10
- ☛ Meie teeme ajalehte lk. 11



8. jaanuaril viis aastat tagasi sõitis liinile "Tallink". Lähemalt lk. 4–5.

Dmitri Prantsu foto

## RASis Eesti Merelaevandus

Juhatus arutas 9. detsembril riigiaktsiaseltsi uut struktuuri. Kokku kavatakse moodustada kaheksa tütarettevõtet. Neli neist on juba olemas: firmad ESCO-CN e. navigatsioonikamber, arvutuskeskus ESCO-Info, agendifirma ESSA ja puhkekohti haldav "Tormilind".

Juurde moodustatakse neli tütarfirmat, mille nimed pole veel kinnitatud: "Euroopa liinid", "Ookeaniliinid", "Tehnikamet" ja "Kaadriamet".

Peadirektori asetäitja **Jaan Kalmuse** sõnul on osakondade omaette firmadeks muutmise eesmärk võtta kontrolli alla ettevõtte kulud tulu teenimisel. Suurem otsustusõigus ja oma (ala)eelarve võimaldab stimuleerida kokkuhoidu ning anda inimestele võimalus rohkem teenida. Tütarettevõtte peab teenima plaanitud tulu ja toime tulema plaanitud kuludega. Üleplaaniline tulu ja kokkuhoitud kulud jäävad osalt tütarettevõtte käsutusse ning niiviisi teenitud raha võib kasutada ettevõtte arenguks ja töötajate stimuleerimiseks. Omavahel seotud tütarfirmadele seatakse ka piiravad tingimused: näiteks liinifirma peab võtma teenindada kõik laevad, kaadriamet aga peab teenindama selle eelarvega, mis tal on.

\*\*\*

22. detsembril oli Eesti Merelaevanduse kitsukeses puhvetiruumis juba traditsiooniliseks muutunud jõulukontsert. Esinesid Tallinna 62. Keskkooli õpilased ja lauluõpetajad, kuulajaid oli rohkesti. Meeleolupaus keset tööpäeva juhatas pühadele lähemale.

Madli Vitismann

## Kroonikat

Tänavuse aasta algul vahetasid mõned laevandusjuhid kabinette.

RAS-i Eesti Merelaevandus peadirektori asetäitja ekspluatatsioonialal on nüüd senine peadispetšer **Jaan Kalmus**. Senine Eesti Merelaevanduse peadirektori asetäitja **Rein Meindok** on nüüd Inreko Laeva AS-i kaubavedude direktor, pea-kapten on selles firmas **Rein Önnis**.

RE Tallinna Sadam tootmisdirektor on nüüd **Yrjö Saari-nen**, tema asemel sai E-Liini AS-i laevandusdirektoriks **Thomas Saarepere**, kes seni töötas RAS-is Eesti Merelaevandus.

Sõgisel teede- ja sideministeeriumi asekancleri kohalt lahkunud **Nathan Tõnnisson** on nüüd RE Tallinna Sadam välis-suhete osakonna juhataja.

## Erastamine vaatega merele

Valitsus kiitis detsembri keskel heaks valitsuse erastamisprogrammi 1995. aastaks. Selle koostas Erastamisagentuur. Erastamisprogrammis on kirjas, et 1995. aastal alustatakse mitme olulise ettevõtte erastamiseks ettevalmistamist ja vastavate eeltingimuste täitmisel erastamist. Programmis on teiste seas nimetatud ka riigiettevõtet Tallinna Sadam, rendiettevõtet Balti Laevaremonditehas ja riiklikku aktsiaseltsi Eesti Merelaevandus.

### RE-s Tallinna Sadam

kavatakse erastamisprogrammi kohaselt moodustada suhteliselt sõltumatute tootmisüksuste baasil aktsiaseltsid. Nende aktsiaseltside aktsiate hoidmiseks ja koostöö koordineerimiseks kavatakse luua holding-tüüpi aktsiaselts.

Tallinna Sadama erastamise läbiviimiseks on valitsuse erastamisprogrammi kohaselt vaja vastu võtta sadama infrastruktuuri kasutusõigust reguleerivad õigusaktid.

Tallinna Sadama erastamisskeem tugineb sadama suhteliselt sõltumatute tootmisüksuste baasil moodustatud aktsiaseltside aktsiate

müügl koos sadama infrastruktuuri pikaajalise kasutusõigusega ja hoonestusõigusega sadama territooriumil.

### RdE-s Balti Laevaremonditehas

täpsustatakse valitsuse erastamisprogrammi kohaselt ettevõtte renditud vara koosseisu ja kaalutakse ühisaktsiaseltsi moodustamise otstarbekust.

Riigile kuuluva Balti Laevaremonditehas vara või aktsiad lähevad erastamisele 1995. aasta jooksul.

### RAS-is Eesti Merelaevandus

Jätkatakse 1995. aastal organisatsiooniliste muudatuste elluviimist. Samuti jätkub põhivarade uuendamine: müüakse vanu laevu ja finantseeritakse uute laevade ehitamist. Seda tehakse vastavalt Eesti Merelaevanduse restruktureerimise ja saneerimise programmile aastateks 1993–1995.

Ka Eesti Merelaevanduses kavatakse sõltumatud üksused aktsiaseltsideks reorganiseerida. Erastamisprogrammis on nimetatud laevade tööd korraldavaid operaatorfirmasid, laevade remonti ja hooldust korral-

davat ettevõtet ning laevade mehitamist organiseerivat aktsiaseltsi.

RAS Eesti Merelaevandus kavatakse reorganiseerida holding-tüüpi aktsiaseltsiks, mis valdaks eelnimetatud aktsiaseltsi ja koordineeriks nendevahelist koostööd.

Valitsuse erastamisprogrammis väidetakse, et arvestades erastamisel omandatud kogemusi, on oluline ettevõtete reorganiseerimine aktsiaseltsideks. See annab võimaluse ettevõtete erastamiseks aktsiate müügi teel. Aktsiate müük omakorda võimaldab efektiivselt lahendada ettevõtte kohustustega seotud küsimusi ja laiendada omanike ringi.

Kui keeruka struktuuriga riigiettevõtte reorganiseerimine iseseisvateks aktsiaseltsideks on raskendatud ühiste ja monopolsete teenindavate struktuuride tõttu, on valitsuse hinnangul otstarbekas moodustada aktsiaseltsid ettevõtte suhteliselt sõltumatute tootmis- ja teenindusüksuste baasil ning ettevõtte senise integratsiooni tagamiseks luua holding-tüüpi aktsiaselts, mille omanduses on eelnimetatud aktsiaseltside aktsiad.

Rein Kuusik



**Tallinna Merekooli lõpetanud kaugsõidukaptenite ühingu taastamise initsiatiivgrupi koosolek toimub 26. jaanuaril kell 15 Eesti Merehariduskeskuse nõupidamissaalis (ruum 1307).**

Ühingu põhieesmärk on Eesti merehariduse ja -kultuuri taastamine ja arendamine. Ühingu ei tegele äri ega liikmemaksude kogumisega ja piir-dub vilistlasühingute tegevusega.

Kutsume oma tegevusest osa võtma kõiki Tallinna Merekooli ja Tallinna Merekalandustehnikumi (Kalatööstusliku Merekooli) laevajuhtimise eriala lõpetanud, kes neid eesmärke toetavad.

Eesti Merehariduskeskus asub Lasnamäel, **Mustakivi 25**. Kohale saab sõita nr. 60 bussiga Manceži tänavalt Linnamäe tee peatusse.



# Kopli

Teel Kopli sadamasse on viimaste aastate muutused piltlikult reas. Enne kindlalt väravaputka valve all olnud väravad on kõik lahti, igaühe kõrval kutsuv väriline silt.

Esimesel "Joe's Garage", nähtavasti erastatud endine automajand. Teine viib "Tallinna" juurde, koolipoisid pärastlõunasel tunnil kogunemas. Huvikoolitus aga tahtavat riigilt lastevanemaile veeretada. Kolmanda värava

taga käib autoremont või lammutus. Neljandas konkureerivad palgivirnade taustal kokkuostufirmad "Silvester" ja "Forestex".

Plangu taga mustavad "Inreko" kavatsuse, tulevase reiserterminaali aknaavad. Kerge on kujutleda, kuidas too plaan ümbrust muutnud oleks: pori pritsivate raskete veoautode asemel oleksid mööda siledat asfaldi sahisenud läikivad sõiduautod,

umbrohtu kasvataval platsil oleks olnud autoparkla. Paljassaare tee oleks püsitas hakanud võtma sadamatäna ilmet.

Viies värav viib "Ookeani" ja kuues Kopli sadamasse.

Sadamasse laaditi kotte pikale Poola laevale "Eugeniusz Kwiatkowski". Sadamakapteni asetäitja Karl Roman tutvustas uut probleemi: hoolega tuleb jälgida laadungimärke ja süviseid. Kalasadamaga oli lihtsam: missugune laev sadamasse sisse mahtus, see sai tulla, sest siis lossiti ja välja sõitis tühjal. Ent nüüd on tegu pigem laadimisega ja seetõttu tuleb vaadata, et keegi põhja kinni ei jääks.

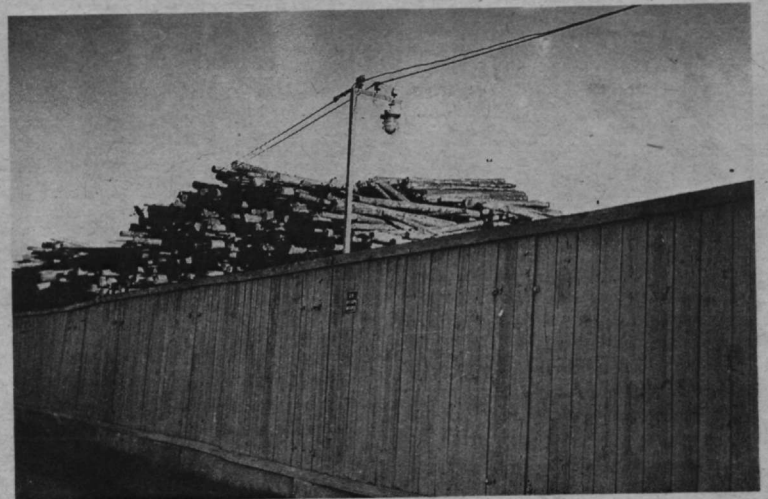
Mugavuslipuga "Ranaffordille" laaditi puitu. Enam mitte palke, vaid korralikult pakitud eri mõõtuks laudadeprotside pakke. Lattu koguti pabertrulle: laev pidi tulema järgmisel päeval. Sadama kontori interjäär on paarikümne aasta tagune. Aga erastamismärgid erivärviiste siltidega on sinnagi jõudnud.

Sadamalaevastikuga tegeleb EPKL. Pukserjõudu on koguni rii palju, et kaks 1200-tonnist on välismaale tööle saadetud: veavad Lätist puitu välja.

"Ookeani" laevad seisavad eemal reidil — neist pole tulu. Ega jagu neile kohta, kuigi kaide pikkust on terve meremil.



"Mul on kiire, näe, hispaanlane ootab," ütleb "Esvas" töötav Hugo Maide (paremal) Karl Romanile.



Teel Kopli sadamasse.



Laaditakse Poola laeva, mille süvis vööris 6,5 ja ahtris 7,5 m.

## Sadamaülema jutul

Kopli sadama direktori asetäitja Leonid Karbus:

See siin ehitati kalasadamaks ja oli omal ajal mitte ainult Baltikumi, vaid kogu N. Liidu üks kõige paremini tehnikaga varustatud sadamaid, mille läbilaskevõime oli 320 000 t külmutatud kala aastas. Kui see suur üleliiduline kalatööstus lagunema hakkas ja Baltikumi enam ookeanikala ei toodud, pidime ellujäämise teid otsima, sadamale uut tööd leidma. Tekkis idee Kopli sadam kalanduselt ära võtta ja anda "Tallinna Sadama" alluvusse. Siis hakkasimegi kala asemele muud kaupa otsima, et sadama võimsust täielikult ära kasutada. See oli küllalt raske, sest tehnika ja kõik muu oli just kalaga tegelemiseks ette nähtud, polnud näiteks lahtisi laoplatse. Tuli kogu tehnoloogiat muuta ja inimesed ümber õpetada.

Algul tegelesime metsa ja mõnevõrra ka söega, hiljem tuli väetis. Algul oli lihtsalt ümarpuit, siis hakkas saematerjali tulema. Mõõdunud aastal oli seda juba märksa enam, ning peamiselt Eestist. Katsetati ka Venest pärit saematerjaliga, aga see läks keeruliseks — oli probleeme nii kvaliteedi kui pakendamise, üksvahe püüdsid kohalikud firmad seda koguni ümber pakendada.

Üsna palju oleme tegelnud Kunda tsemendiga. Aga nüüd ehitasid nad ise endale sadama, ja 1995. aastal läheb seda meie kaudu veel vaid kolmandik sellest, milleks võimelised oleksime. Hakkasime siis otsima, milllega tsement asendada — oli see ju pea kolmandik kogu meie kaubatööstlemisest. Mõõdunud aasta oktoobrist alates on tsemendi asemel siis Venemaalt, Tšerepovetsist tulevat väetis.

Tegeleme ka paberiga, mis varem oli endise Kaubasadama käes. Sealse reisijateveo laiendamiseks tuli see kaup meile üle ning me pidime ka selle tehnoloogia omandama. Paber läheb nüüd ajal varasemaga võrreldes, muide, vastupidises suunas — Venemaalt välja, näiteks Indiasse. Kusjuures paber tu-

leb Bratskist. Kaardi pealt vaadates oleks ju nagu mingi muu tee selle vedamiseks palju lühem, aga kaubavood võivad olla teinekord üsna ettearvamatud.

Üks Kopli sadamas töödeldavaid kaupu on veel vineer, samuti peamiselt Venemaalt. Ja muidugi mitmesugused ühekordsed veosed — me ei keeldu suurt millestki. Vanametalli on olnud ainult litsentsiga firmadelt. Meil ei ole vastavat tehnikat, ja nii on nad oma masinatega laadunud. Ning praegu me enam sellega ei tegelegi, ainult veel korraliku metalliga.

Eestis toodetud kaup on niisilts peamiselt ainult tsement ja puitmaterjal. SRÜ riikide suunas lähivad kakao-oad ja suhkur. Vähesel määral liigub meie sadama kaudu ka võid ja liha.

Nafta kajastub küll ka meie paberites, aga sellega tegeleb iseseisev aktsiaselts ScanTrans, mis kunagi oli "Ookeani" naftabaas.

Endine sadamalaevastik kuulub EPKL-ile. Neil on puksiirid. Tankerid läksid ScanTransile. Korjelaevad jäid sadamale akvaatoriumi puhastamiseks.

"Ookeaniga" ei olegi kogu vara praegu veel ära jagatud. Üldiselt see, mis oli sadama bilansis, jäi meile. Külmutus oli ja jäigi iseseisvaks.

Kopli sadamal on sügavuse probleem — üle 10 000 t laevad ei saa meile sisse sõita. Aga Ameerika, Kanada ja Aafrika vahet sõitma pole väikesed laevad kasulikud. Nii et see seab meie tööle piirid. Süvendada ka ei saa, sest nii võib kai ära laguneda.

Juhtub, kuigi väga harva, ka seda, et kaide ääres on tühi, aga laevad seisavad reidil. Mõõdunud aastal olid meil siin taanlased, nägid just niisugust pilti, et kai ääres polnud ühtki laeva. Mina hakkasin selgitama, milles asi, aga nemad ütlesid, et on niisuguse asjaga harjunud — sadamad on kord üle koormatud, kord on kaid vabad. Töö spetsiifika on selline. Aga reidil seisavad meil juba pikemat aega "Ookeani" laevad.

Tean hästi seda "Ookeani" lagunemise lugu, olen seal olnud peadirektor. Tollase transpordiministri Vähiga oli meil kord kahe ja poole tunnine kokkusaamine. Mind püüti kõik see aeg veenda, et sadam tuleb "Ookeanilt" ära võtta. Siis ma ei olnud nõus, sest sadam ja "Ookean" arenesid seni koos. Meie "Ookean" oli selles tohtu suures N. Liidus unikaalne nähtus. Teadsin hästi ka kõiki teisi samalaadseid ettevõtteid, ükski neist polnud nii kompaktne: sadam, külmutus, kalatööstus kõik koos. See loodi 70. aastal eksperimentaalsena, ja siis oli asi õigustatud. Alustasin siin sadamas 72. aastal reatõõtjana, tean kõiki staadiume. Mäletan hästi aega, kui kütus maksis 64 rubla tonn. Nüüd, mil see maksab 200—220 dollarit, on selge, et niisugune kalatööstus ei saa olla rentaabel. Summa, mille nad püütud ja külmutatud kala eest saavad, põletavad nad kütusena ära. Nõnda et "Ookeani" laevade reidil seisamine pole juhus... Kui nad kai ääres oleksid seisnud, poleks sadamast vähimatki kasu olnud. Mõistagi oli algul raske nõustuda, et kalatööstus jääb sadamast ilma. Aga kui nüüd võrdleme sadama tööd praegusi tulemusi sellega, mis oleks sadama jäämisel "Ookeani" külge võinud olla, on selge, et tehti õigesti. Finantsküsimumustest rääkimata — kui palju oleks riik tulumaksuna kaotanud. "Ookean" ei maksa seda juba kolmandat aastat.

"Tallinna Sadamale" allumine meid ei sega, oma probleeme lahendame ise. Härra Sarapi tulekuga tehti küll ajutine koordineerimiskeskus, mis jälgis, et kõik sadamad oleksid ühtlasemalt koormatud. Muuga on tehniliselt palju kõrgemal tasemel kui Kopli sadam, ka sügavused on teised — nendega me ei võistle. Ja nemad omakorda ei saa meiega võistelda, sest meie võtame teinekord vägagi väikesi kaubapartiisid, neile aga oleks see ebamugav ja poleks kasulik. Viimasel paaril-kolmel aastal pole üldse ükski sadam teisele pahane olnud, et too on

### Kopli sadam 1994. aastal

Üldine kaubakäive	1352,7 tuhat tonni	
Sealhulgas		
nafta	643,6	47,6%
tsement	135,6	10,0%
puit	215,7	15,9%
saematerjal	78,9	5,8%
väetised	62,0	4,6%
kala	35,1	2,6%
muud	181,8	13,5%

talle "külma teinud". Toimib lausa iseregulatsioon, kuna partnerid saavad ise iga sadama võimalustest suurepäraselt aru.

Reisijateveoks meie praegused kaid ei kõlba. On olemas mõte sobiv kai siia lähedusse ehitada, aga see pole meie mõte, ja projektiga pole ma tuttav. Reisijate vastuvõtuks on vaja mugavust, aga siin on kitsas tänav kauba-veoga kinni, suur busski ei mahu läbi. Sel juhul peaks kõigepealt transpordiküsimuse lahendama. Muust rääkimata — ega's sõekal kaotamine Kesklinna sadamast ole juhuslikult ette võetud... Paljassaare poolsaare tööstuslik areng planeeriti juba 60.—70. aastal, ja seni on see ka nii läinud. Nii et põhimõtteliselt on siit reisijate vedu küll võimalik, aga mitte praegu.

Hoone, kus praegu sadama administratsioon asub, kuulub esialgu veel "Ookeanile", seepärast pole tahtnud siia

raha sisse panna. Püüame hoopis tööliste olmet parandada, ja need ei ole paljad sõnad. Rieteruumid on korras; tegime veel head soojendusruumid ja väga hea "sõõgitoa". Sadamatöölise töö on raske, ja ta vajab häid tingimusi. Dispetšeriruum, kuhu dokumente vormistama tulakse, pole ka paha. Ruumid, kuhu paigale jääme, püüame korralike projektide ja disainerite abiga heal tasemel korda teha.

Sadama edasiseks arenguks on ruumi vaja. Ka mõõdunud aastal kohandasime kauba-hoidmiseks sobivaid platse. Tehnikat on samuti juurde vaja. Kraanasid on, aga vaid üks tõstab 20 t, üks 10 t, kõik ülejäänud aga vaid 5—6 t. Konteinerite tarvis on aga vaja kraanasid, mis tõstavad vähemalt 20 t. Praegu ongi otsustatud üks selline muretse.

Mari Vamba, Madli Vitismann

## Naabrikommentaari

RAS "Ookean" kaks kuud ametis olnud peadirektor JAKOB RANG, mida ütlete Kopli sadama teie ettevõttest eraldi töölepanemise kohta?

Täpselt õige, niimoodi peab olema. Olen täpselt sama meelt. Sadam on sadamatöö jaoks, laevade tühiselakute tarvis peab olema mingi muu koht, näiteks tuleks eraldada kas Miinisadama või nn. Sõjasadama küljest ilma kraanade ja väljajähtuseta ala. See sadam, kus kraanad kai peal ja laoplatid olemas, peab olema töötav sadam ja ei mingit juttu. Ilmselt ei ole Eestil ühtki muud ettevõtet, mis tooks riigile nii palju tulu kui sadam.

Meeter kallini on üldse kõige tulutoovam maapind?

Täpselt õige. 1000 tonni sadamast välja minevat kaupa toob riigile sisse 10 000 dollarit. See on meeletu tuluaallikas. Kusjuures see ei tule mõne mehe isiklikku taskusse. Raudtee ja sadama teenused, tööliste palgad — kõik makstakse riigile dollarites kinni. Nii tulebki asjast aru saada, mitte oma kitsa rinnaga peale suruda, et "Ookean" on selle sadama ehitanud.



# "Ookeanist" peab asja saama

**Merendusringkondades** küsitakse viimasel ajal sageli, kust tuli "Ookeanile", suurte laevadega suurete võttele, uus peadirektor **JAKOB RANG**. Meie leht tunneb teid ajast, mil kirjutasime ühest esimesest eraanduslikust väikesest laevast nimega "Aal".

Sel on nüüd uus kapten, aga sõidab ikka Rootsi vahet, veab puitu. Korralik materjal — kasepalk, aiapostid. Lähevad nagu soojad salad. Laev tuli 22. detsembril sisse, pidasid natukene talvepuhkust, jaanuari teise nädala lõpul läheb uuesti. 55–60% prahi hinnast läheb kütte peale, pluss sadamamaksud ja meeste palgad. Nendel tuleb peaaegu et IIF-i miinimum ära.

**Olete olnud tüürimees "Tallinnal", pidanud kalamehepõlve Miidurannas.**

Sõitnud laevanduses, aga suurtel kalalaevadel mitte. Ookeanikalandusest ei teadnud siatulekuni mõhkugi, küll aga laevadest ja kalapüügist kui sellisest. Töö on töö; asukoht määrata, kala püüda — vaadata, kuidas traali läheb, traal välja võtta ja nii edasi. Iseasi, et ookeanil on kala rohkem sees ja laevas rohkem mehi peal.

**Mis on saanud neist Mauretaanias vangis olnud "Ookeani" laevadest?**

Need on veelgi vangis, nüüd on vahetusmehed peal. Mu kolmandal tööpäeval vajas tuba noorikuid täis, olid Mauretaanias olevate meeste naised: millal oma näljas ja allasurutud mehed, nagu nad seal on, kätte saame? Ütlesin, et kõigepealt läheb kaks nädalat enda asjadega kurssiviimiseks. Kahe nädala pärast olid mehed kodus. Käisin vahetusmehi viiva tsarterreisiga kaasas, vaatasin laevad ja selle elu seal üle. Mitte vanakurat ka ei saa süüdistada, et ma ei tea, kuidas oli. Nägin: mehed on korras, tervise juures, päevitunud, püüavad kala. Et näljas ja ilma veeta — see on muidugi vale. Laevad on seal pool aastat kinni seisnud, nende olukord ei ole kiita. Nii hull see kõik ei olnud, kui maaliti.

Uued mehed elavad seal praegu nii, et raha on taskus ja ostavad toitu. See võimalus on ka, et firmad, kellele meie laevad on rendis, annavad renditasu arvelt kütust, proviant ja mida veel vajatakse. Aga kogu see lugu on lõppstaadiumis, nii 20. jaanuari paiku loodan laevad vabaks saada.



**Kuidas on lood võla ja selle saraks nimetatud ühisfirma "Maur-Esti" harukontoriga kõrbelinnas Nouadhibou's?**

See olukord on tekkinud siinsete meeste hooletusest. Poistel on absoluutne kontrollimatus, peaaegu, et said midagi tehtud, kaelast ära — laevad minema. Kas miski sellest toimib või mitte, seda pole kontrollitud. Kõik arved on niimoodi läbi lastud, et — las aga läheb! Kapteni allkiri on all, et selle või tolle hinnaga on nõus olnud makarone või kütust ostma, et kala müüdi selle või tolle hinnaga, ja kogu lugu. Võlg on üles krutitud, ligi 3 miljonit dollarit. See on siis nüüd ühisfirma! Absurd. Absurdi on palju.

**Millest see "Ookeani" praegune olukord õieti tekkinud on — peale selle, et N. Liidu lagunemine on kõiges süüdi...?**

Hoolimatus, ebamajanduslikkus ja ebakompetentsus — kõik kokku. Laevad, mis pole ökonoomsed, saab maha müüa, keegi ei käse neid hoida. N. Liidust pärit süsteem on pähe taotud. Mitte ebaökonoomsed laevad ei ole süüdi, vaid mehed. Kui näed, et su asi ei ole perspektiivne, võid selle laeva pigem ära kinkida kui laste sel sulle miljoneid võlgu teha — mingi kaudne kasum

on sel juhul suurem.

**Mida te hakkate tegema kõigil nendel tuhandete vene keelt kõnelevate inimestega, kes teil siin on ja kes kuulu järgi korralikult palka ei saa?**

Palgajutt on õige — tekkinud on suur võlgnevus. Aga mina näen asja niimoodi, et needsamad mehed sealhulgas on selle korralageduse sünnitanud, praegune olukord on kaudselt nende süüka. On kütust võetud ja maha

müüdnud, on kala kõrvale müüdnud, on produktide asemel hoopis midagi muud ostetud. Nii et nad oleks selle palga nagu juba korra kätte saanud ja ära tarvitanud!

**Teil ei lähe enam nii palju meremehi tarvis?**

Miks ei lähe, läheb küll tarvis. Ega kõik laevad ei müüda vanarauaks. Mõni läheb ka mõnele firmale, kes on suuteline seda majandama, ja sinna on vastavat tööjõudu tarvis. Osa laevu müüakse ka maha, meeskond kaa-

sas. Ja osa, näiteks Mauretaania laevad ostab meeskond ise välja — mul ongi siin kell viis kaptenitega kokkusaamine —, sinna võetakse ka mehi kaasa. Ja veel hakkame lihtsalt tööjõudu välja pakkuma — inimesed on arvutis kirjas. Ookeanipüük ei ole niisama lihtne, neid on vähe, kes seda tööd oskavad. Ei usu, et Norras või Islandil neid kõvu poisse nii väga võtta oleks. Kui madruse kuupalk on 400–500 dollarit, siis küllap olidaks nõus minema.

**Kas "Ookeanis" on oma ametiühing ja kas see ka tegelikult oma liikmeid esindab või on niisugune, nagu need seni ikka olnud?**

Eks need ole kõik sellised. Suhtun väga kriitiliselt meie ametiühingutesse. Nägin selle olematuse ära, kui oli too soomlaste ja eestlaste vaheline nagin, et eestlased mingu laeva pealt minema, sest on nõus väikeste palkadega. Kui meie kõva ametiühing oleks soomlaste omale raginal vastu läinud ja õelnud, et meie oleme nõus... Aga meie ametiühingu mehed olid sel ajal kõik pöösas, ükski ei läinud ütleva, et me võtame vastutuse enda peale. Tallink või merelaevandus, kes see seal üksinda punnis nendega.

**"Ookeanis" on olukord olnud ju piisavalt terav uue ametiühingu tekkimiseks.**

Olukord on küll. Aga uut ametiühingut tekkinud ei ole. Kas puudub eestvedaja, pole tahtmist või pole häda lihtsalt küllalt suur — ei oska öelda.

**Teie vahetasite suhteliselt rahuliku elu selle vastu siin.**

Aga ega mulle rahulik elu ei istugi.

**Kas meeldib, et saate küllalt suurejooneliselt olukorda muuta?**

Mitte seda, aga mulle meeldib, kui mul on ikka parasjagu tööd ees. Mitte nii, et no kitsed kusagil, ja see on tegevus, millest oled üle. Olen pigem nõus tegema päevas 12 ja 16 tundi tööd.

**Kellel üldse tuli pähe väikesese firma juht siia suure ettevõtte peadirektoriks kutsuda?**

Mind kasutati "Ookeani" ümberkorraldamise arutamise juures eksperdina. Nii

et olin asjas täiesti sees. Siis läks natuke aega mööda, ja tuldi pakuti hoopis kohta.

**Seda ei saa nüüd kuidagi öelda, et tulite suure direktoripalga peale?**

Ega ei saa jah.

**Mida te siis nüüd ikkagi ette võtate? Laevad seisa- reidil, kalapüügipiirkonda ja raha kütuse ostmiseks ei olevat.**

Kõik on olemas! Tuleb välja valida kõige tarvilikumad — kõige väiksemate kulutustega ja kõige vastupidavamad laevad. Need jätta tööle, ülejäänud likvideerida.

Kui laev seisab siin kuu aega kai ääres, teeb ta 25 000 dollarit kahjumit. Seisku pigem reidil. Aga muidugi, laevad ei pea seisma, laevad peavad sõitma. Kui siin seisis 10 või 20 laeva reidil...

**Kole tunne, nagu kalmistu.**

Jah, üks asi, et seda on hirmus vaadata. Ja misugune absurd: 10 BMRT reidil seismine maksab kuus 150 000 dollarit! Kui niimoodi aina seisavad, siis järelikult mehed ei oska neid kasutada, ei oska tööle panna.

Laevade müügist saab ka juba raha, et oma vahendite eest kütust osta. Mitte et lähed kuhugi panka kätt väristama: kallid mees, ma hakkank nüüd hirmsasti tööle, anna raha! Kõik naeravad sulle selle peale näkku! Samal ajal on sul siin veel külmhoone, on autobaas, on laevaremonditehas, on suur hotell. Palun väga, kõigile neile on "Ookean" hooned ehitatud. Nüüd on need omaette ettevõtte, ja ükski ei maksa "Ookeanile" midagi. Ükski normaalne ettevõtte ei anna teisele ettevõttele põhivahendeid tasuta kasutada.

Keegi ei ole ju nõus andma mulle näiteks oma autot, et ma sellega taksot sõidaksin, ja ei tahakski selle eest renti. Hea küll, riikliku ettevõtte sadam läks riigi kätte. Konkreetset selle ettevõttega on "Ookeanil" kahjum. Aga siis tuleb riiklikul tasandil kokku leppida — missugused olid omal ajal riigivõlgnevused, neid tasapidi annuleerida jne.

**Mari Vamba, Madli Vitismann**

## Uued sadamaspetsialistid

14. detsembril anti Muuga sadamas kätte tunnistused Kotka Merekooli, Tallinna Sadama ja Eesti Merehariduskeskuse koostööna läbi viidud sadamaspetsialistide kursuste lõpetanutele. Õpetatud oli töödejuhatajaid, stividore ning dokkereid. Nagu ütles Tallinna Sadama personalidirektor **Priit Saksing**, on Euroopasse minekul vaja koolitatud sadamaspetsialiste. Kotka Merekooli rektor **Jorma Laakso** toonitas, et Soome lahel on tähtsaim see, et kaubad hästi liiguksid, sellest tuleb kasu nii Eestile kui ka Soomele. Hästi toimiv liiklus toob lisakaupa ning annab lisatööd.

Tunnistused anti kätte, tänati kõiki vaevanägijaid. Aga jäi kõrva, et nagu iga algusega, oli ka seekord probleeme. Nii väljendas üks noormees dokkerite poole pealt arvamust, et kogu õpitu oli hea ja huvitav küll, aga praktilises töös tema sellest mingit kasu veel ei näe. Ka Priit Saksing arvas, et seda koolitust oleks väga vaja olnud keskastme juhtidele, aga just nende seast oli vähe osavõtjaid.

**Reet Naber**

## RE Tallinna Sadam



**Enn Sarap tervitab külalisi.**

kutsus ettevõtte lähemad koostööpartnerid vastuvõtule 27. detsembril Pirta restoranis.

Peokõnes ütles peadirektor **Enn Sarap**: "Meie elu head päevad jäävad meiega kauaks. Halvad ja hallid päevad, kui neist just midagi õppida pole, las jääda maha möödunud aastasse. Võtkem uut aastat kui meile antud võimalust olla paremad ja ausamad ametnikud, ausamad ettevõtjad, inimlikumad ja õnnelikumad inimesed."

Tantsupõrandale oli kaetud ümmargune rootsi laud. Meeleolumuusikat vestluse taustaks, hitte läbi aegade mängis trio: Merike Aedma viiulil, Levon Baranjan tsellol ja Tiitu Kardna klaveril.

Hõivatud inimeste edasilükkamatud aastalõputoimetused lõpetasid vastuvõtu üsna varakult.

**Madli Vitismann**

## Õnnetus Muuga sadamas

Vana-aastaõöl kell 1.45 toimus ühe meremehe surmaga lõppenud õnnetus Muuga sadamas, kus tööpostil olevad laevnikud parasjagu uut aastat vastu võtsid.

Politsei andmetel joobes olnud lootsikaatri "EVA 014" 36-aastane vahetuskapten **Rein Luik** kukkus 5. kai ja oma laeva vahele. Appi tuli talle 28-aastane vahetusmehhaanik **Martin Jalakas**, kes ka ise vees ära käis. Et aga päästja oma võimeid üle hindas, kujunes hilisem tegevus mõlema mehe päästmiseks jaisest veest.

Suplejad tõmmati välja sama laeva 41-aastase vanemmehhaaniku **Arnold Tanveli** ja kahe rootslase abiga. Kui noorem meestest jäi ellu ja toimetati tugeva alajahtumisega Kallavere haigla reanimatsiooniosakonda, siis Rein Luik suri samal põhjusel kohapeal. Tallinna sadamapolitsein on siiani eksperitiisi tulemused saamata ja nii ei osata sealt ametlikku surma põhjust veel öelda. Juhtunut uuritakse paralleelselt ka Eesti Veeteede Ametis, kus toimub ametkondlik juurdus.

**Küllike Rooväli**



# 30 aastat Soome liini

ning 5 aastat Tallinki ja Tallinki — niisugune on 10. jaanuaril Meremuuseumis avatud näituse mõte. Näitus algab ühest eriti suurest roolirattast, kapten Karl Leemeti eriti vägevast meremehekohvrast ja eriti vahvast kormannist. Viimatinimetatu on Tallinki maskott, kunstnik Rein Lauksi tehtud. Peale nende esemete ja näo- ning laevapiltide on väljas ka asjakohaseid laevamudeleid, esimene meie laevadel 1991. aastal heisatud Eesti lipp — see "Transestonia" oma, "Tallinki" külalisraamatuid, aga ka mõned materjalid ennesõjaaegse Soome vahet sõitmisel kohta.

"Eminre" tegevdirektor Ülo

Kollo kõneles näituse avamisel Eesti taastuva reisilaevanduse "võrsete või juurikate, kuidas just öelda" ajamise algusest ning jõudis oma lühilevaatega tänasesse päeva. Teede- ja sideministeeriumi asekancler Allan Sepp rääkis eestlaste meresõidust, mille ajalugu on "sama pikk ja keeruline kui me riigi rannajoon". "Saatusel tahtel ja kurja käe mõjutusel" vahepeal katkenud Eesti iseseisev merendus on nüüdseks jõudnud niikaugemale, et meie laevaregistris on 573 üle 12-meetri pikkust laeva, neist 26 kuulub reisijateklassi, ütles ta. Tallinki ajaloost ning Soome silla tähtsusest kõnelesid veel Keijo



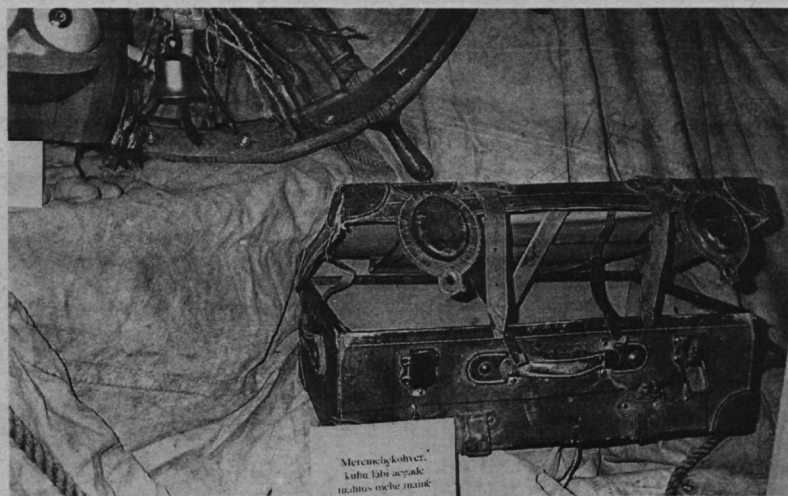
Linti löikab ukse läbi "Eminre" juhatuses esimees Heiki Lindpere (paremal).

Mehtonen Tallink OY-st ning Veikko Inkinen Soome Meresõidumetist.

Muuseumi direktor Ants Pärna ütles lühidalt ja selgelt välja, et on kaht liiki inimesi: ühed on maamehed ja teised meremehed. Ta avaldas headmeelt, et Tallinki laevaliin on lühikese ajaga omandanud olulise koha meie merenduses ning tänas firmat muuseumile osutatud abi eest.

Magister Juhan Kreemi tehtud näitus jääb üles kuuks ajaks, siis tuleb uus — 1935. aastal asutatud meremuuseumi juubelinäitus.

Mari Vamba  
Madli Vitismanni fotod



Näitusel oli Soome-liinil tuntuks saanud kapten Karl Leemetit 55 aastat teeninud nahkne meremehekohver.

## "Tallinki" sünnipäeval

Algselt puht-tõlkeleheks mõeldud eestikeelne mereleht alustas üsna ühel ajal Tallinki firma loomisega. Ja esimene meie lehe originaal- loo tõlge venekeelsesse oli "Tallinki" pressikonverents. Seetõttu tunneme end selle laevaga kuidagi eriliselt seotud olevat. Nii läksimegi vaatama, kuidas viis aastat liinil olnud "Tallink" elab.

"Tallinki" kapten TARMO OJAMETS, kas olete laevatööga juba uuesti harjuda jõudnud?

Aasta tagasi ei näinud küll seesugust undki, et tuleb jälle üks asi ära lõpetada ja tulla tagasi selle juurde, mida õppinud oled. Tunnen ennast täiesti hästi. Kindlalt. See ei tähenda, et liiga enesekindlalt. Aga pabinaat või kahtlust, et midagi läheb nassu, ei ole. Kõike saab teha ette kaaludes. Selgi nädalal oli tugevam tuul, ja kuigi võin Tallinna sadamasse sisse tulla ja siit välja minna ilma lootsita — algul merele tagasi tulles sõitsin lootsiga, siis tegin eksami ära —, tellisin siiski lootsi välja. Et kõik abinõud oleksid n.-õ. tarvitusele võetud.

Kes sellest lootsita sõitmisest kasu saab?

Kasu on mu meelest "Eminre" firmal. Mina ja mu kolleegid ei saa sellest senti. Tariifist võetakse ära vist 10%, ülejäänud on laeva omanikule või operaatorile puhas kokkuhoid.

Üks kapten, näinud aastatagusest kviitungilt, et lootsita sõitmisest puhul ei erinenud summa sendigi võrra tavalisest summast, tellib nüüd iga päev lootsi.

Praegu ei välju me mitte iga päev samal kellaajal. Kord on ülesõiduks ette näha neli, kord kolm ja pool tundi. Nelja tunni puhul tuleme väga aeglaselt. Aga kiirema variandi puhul, kui juhtub veel halvem ilm olema, tekib lootsi äraandmisega täiendav ajakadu. Hea kiirusega on vaid 16. lootsikaa-

ter, aga väheke kõrgema lainega see sõita ei saa: siis läheb käiku EVA, ja see ei jõua hästi järgi. Soome pool kasutatakse lainega samuti 8-sõlmest kaatrit, aga vaiksema ilmaga 16–18 —, isegi 20-sõlmest. Nii et karvasema ilmaga võtab lootsi kasutamise ülearu aega ära. Ja kapten vastutab ju niikuinii kogu kupatuse eest, loots on vaid nõudja. Kolm päeva tagasi oli siin üsna tuuline, tellisin siis lootsi välja. Tegin kõik ikka ise, ehkki palusin tal selja taga seista, et kui midagi läheb valesti, siis korrigeeriks. Aga ega mul nende vastu midagi ei ole. Nemand on kõrgelt kvalifitseeritud mehed, just vanemlootsid. Näiteks Sorokin on ikka äss, see mees tuleb iga ilma ja iga laevaga sisse.

Kas ja kui palju teil sellest Pirta radarijaamast abi on?

Otse nende juhtimise all, nii et nemand oleksid kursis soovitanud, pole olnud. Aga nad valvavad näiteks selle üle, et reisilaevale, kel peaks olema roheline tee, ei hakkaks mõni jalgu jääma.

Mõned korrad on seda olnud küll. Ei ole ju mõtet minna sadamavärava ette puntratantsu tegema.

Seda teevad vahel mõned reisilaevadki omavahel.

Homme näiteks ongi selline asi, et kell 11 läheme välja, ja 11.30 peab sama kal äärde tulema "Georg Ots" ning 8. kaile "Alandia". Harilikult on asi niimoodi, et meie jõuame väravast välja, keerame nina põhja poole ja läheme värava eest ära, kuhu "Ots" tuleb 5–7 minuti pärast. Aga pahandusi pole seni olnud.

Kuidas teile Tallinna sadam tundub?

Selle häda on, et reisi- ja sõekal on kangesti üks ja sama.

Poosman muudkui peseb laeva?

Olen sügisest alates laevas, ja seni on olnud võrdle-



Seekordsel näituse avamisel oli muuseumisaal rahvast täis.

## Kapten Ülo Kollo sõnavõtust

Parvlaeva "Tallink" tulek liinile tähendas tunduvalt rohkemat kui reisivõimaluste parandamist. See tähendas terve seni valitunud ideoloogia muutumist. Oli ju "Georg Otsa" laadimisluuk ehitatud selleks külje peale, et keegi ei mõtleks võimalusele laevaga autosid vedada. Sajakonna motoriseeritud välismaalase saabumine Tallinna paistis tolleaegsetele võimudele katastroofina.

Teisalt, parvlaevade kasutuselevõtt Eestis võis minna suuremate probleemideta. Oli ju meie meremeestel Soome lähel olemas juba üsnagi pikk reisijateveo kogemus.

Nimelt täitub tänava juulis 30 aastat "Vanemuise" esimesest reisis, millega avati regulaarne liiklus Tallinna ja Helsinki vahel. Pärast "Vanemuist" tuli "Tallinn", siis "Georg Ots".

Eesti laevafirmade pingutused reisivõimaluste suurendamisel kajastavad kogu meie rahva pürgimust pääseda pärast pikka suletust reisima. Ilmselt tuleks seda tööd hinnata ka laiemalt: ühiskondlik-politiilisest aspektist. Nende firmade osa meie ühenduste rajamisel välismaailmaga oli kahtlemata oluline ja aitas kaasa Eesti kiirele arengule, mille üle me täna nii uhked oleme.

Kulude vähendamise ja konkurentsivõime parandamise eesmärgil moodustasid Inreko Laeva AS ja Eesti Merelaevandus aasta tagasi operaatorfirma "Eminre", mille kaubamärgiks jäi TALLINK.

Vaatamata sünivaludele moodus esimene tööaasta ühise lipu all normaalselt. Mai lõpul avasime pärast 54-aastast vaheaega taas regulaarse reisilaevaliini, nüüd juba parvlaevaliini Saksamaale. Uut aastat jätkab "Eminre" kolmel liinil. Need on Tallinn–Helsinki



parvlaevad, TALLINK-Express ja TALLINK-Hansaway.

Lugupeetud külalised! Ümmarguste tähtpäevade puhul on kombeks rääkida edusammudest ja illustreerida neid numbritega. Loodan, et seda osa täidab näituse ekspositsioon.

Räägiksin hoopis sellest, mille pärast süda kripeldab. Juba meie geograafilise asendi tõttu on selge, kui võrd tähtis on meie riigile ja rahvale, ühesõnaga majandusele, mere leib. Meie esivanemad on seda leiba sõnud kaua, esimesed teated meresõidu kohta ulatuvad kolmandasse aastatuhandesse enne Kristust. See leib ei tule kergelt kätte. Ütleb vanasõnagi, et kes pole merel käinud, see pole häda näinud.

Eesti meremees ja laeva-reeder on neile hädadele vastu seisnud oma oskuste, kogemuste ja ettevõtlikkusega. Kuid ta on suuteline seda tegema nii kaua, kuni ei hakka mõjutama ülejõu käivad välised tegurid.

Nõukogude ajal ei lubatud poisse randa, mehi merele. Eesti meremees kul-

selline oli välja suremas. Muuseum, väga paljud neist teenisid Tallinn–Helsinki liinil. Nüüd, mil on kõik kaardid meie käes, takistab merenduse arengut puudulik seadusandlus, valitsuse ükskõikne suhtumine reisilaevanduse tulevikku. Eesti ajakirjandus teeb vaid kummardusi välisfirmadele.

Tekib küsimus, kuidas me hakkame homme elama, kui me täna kergekäeliselt kutsume meie sissesõidetud liinidele välisfirmad. Kas meil pole üldse tulevikku, sest olemasoleva ühisel jõul hinged hoidmine on reaalne, kuid tühja koha pealt uue alustamine väikeriigile võimatu. Ajaloos on selle kohta mõndagi õpetlikku.

Eesti Vabariigi algusaastatel olid meie reederid reisilaevaliinidel Helsingisse, Stockholm, Stettini ja Koppenhaagenisse. Jälgides nende laevasealtside arengut, näeme, kuidas nad samm-sammult suurte rikkaste Saksa, Rootsi ja teiste maade firmade poolt välja tõrjuti.

Üldtuntud on vanade roomlaste lause, mille kohaselt meresõit on kohustuslik. Seda sententsi kasutatakse enamuses küll hingelises mõttes, kuid meile on meresõit veelgi vajalikum majanduslikult.

Meresõit tähendab Eesti majandusele miljardeid kroone ja paljusid tuhandeid töökohti. Kui hakkame sõitma välisfirmade laevadel, siis meil neid enam lihtsalt ei ole.

Ja vaatamata sellele, et uuest aastast tuli meil konkurentsiameti nõudel võrdustada eestlaste ning välismaalaste piletihinnad, jääb Eesti laevade hinnata-se ikka madalamaks välisfirmade omast. Seega on Eesti laev toepeltkasulik: säästab reisija piletiraha ja see raha jääb koju — Eesti majandusse. Seda peaks arvestama igaüks.



Kapten Karl Leemeti juhtimisel Soome liinil sõitnud "Tallinn" elab Noorte Mereklubina uut elu Kopli sadamas. Kõrval "pojad" "Juku" ja "Junga".



misi märg aeg, polegi eriti tolmud täheldanud. Käikohti ju napib, ja kui "Vana Tallinn" enne remonti sõitis ning "Corbiere" ka liinil oli, siis sai neid ümberhaalamise harjutusi ikka tehtud. Kuue-tunnise Tallinnas seismise ajal peaaegu et iga päev kord või kaks. Ühe kai peale tulime, seismise natuke aega teise ääres ja kolmanda pealt läksime välja. Siis sai korra ka lausa söhunnikute juures seistud, kui kaks kraanat vagunit tühjendasid. Oli küll sompus ilm, ja palju külge ei tulnud, aga ega see normaalne ei ole. Lubatakse ammu see süsi reisisadamast ära viia, viimane tähtaeg, mida kuulnud olen, on veebruar algus. Metall pidavat siia sadamasse siiski jääma, igatahes Põhjaka peale on seda päris ohtrasti toodud.

Uhte reisilaeva kohta oleks Tallinna sadamasse küll veel vaja.

**Ümberhaalamised on siin ju lausa ohtlikud? Helsingis tehakse Eesti laevade kai ääres seda küll ka, aga kas basseini on seal laiem?**

Suurt laiem ei ole, aga pörrata ja teisi läbi lasta saab. Aga üks pinge all oled küll, kui pead trüvis olema. Seal annab ennast siiski kõrvale hoida. Aga siin on mõeldamatu, et üks laev passib, ja sellest suurem tuleb sisse. "Tallink" on üksjagu tuulekartiik laev — natuke liiga kõrge selle süvise jaoks. Trüv on kole tugev.

**Hiljuti oli Tallinnas niimoodi, et kõik ümberhaalamised tehti ära, aga "Silja Festival" mõttes natuke ja läks tagasi.**

Ilm oli niipalju vali, et kapten ei hakanud riskima. "Silja" on ju veel kõrgem kui "Tallink" ja süvist pole ka palju rohkem kui meil, trüv on neil ka ikkagi suur. Ma nõõrvivõime on neil küll parem, põtkurid on võimsamad. Meil on just ahter see, mis tahab kergesti alla tuule minna. Aga see on lihtsalt selle laeva iseloom, ja iseloomuga tuleb arvestada. Ta on juba 22 aastat merd sõitnud — on saanud sõita küll. Võib

on sel kohal praegu uus mees Artur Siikki. Mulle meeldib väga kogu see laevapere. Abivalmis õhkkond, tunned, et tahetakse tööd teha. Kui midagi on: "Teeme ära!" Inimestel on ju siis hea olla, kui on tööd teha: midagi müüa, kedagi teenindada. Mitte nii, et peab lihtsalt passima.



Kapten Tarmo Ojameets.

Praegu, esimesel nädalal pärast aastavahetust on reisiidajaid muidugi tükk maad tagasihoidlikumalt kui enne jõule. Täna õhtu seisuga on esimese kaheteistkümne reisi keskmine 479 inimest, detsembris oli see arv 675. Detsembris oli mitu reisi, mil laev oli maksimumini välja müüdnud. Meie, kaptenite, statistika järgi vedas "Tallink" nii 93. kui 94. aastal üle 362 000 reisiija. Vaatamata sellele, et 94. aasta veebruaris-märtsis oli jää tõttu palju 6-tunniseid ülesõite ja jaanuaris oli laev pool kuud remondis, ei jäänud see aasta eelmisele alla. Ja ka pärast "Estonia" hukku ei ole "Tallink" reisiidajate vähenemist täheldanud, pigem oli juurdekasv.

**Missugune võib olla eest-**

**laste osakaal reisiidajate hulgas?**

Olen näinud aruandlust tolle aja kohta, kui Tallink oli omaette kontor. Siis oli eestlasti 37%, mõni kuu isegi 49%.

Kas eestlastele seni madalam olnud pilethinna tõus reisiidajate arvu mõjutama hakkab, eks see paistab. Üldiselt on inimesed siiski ka ju rohkem teenima hakanud. Aga muidugi on kindlasti ka neid inimesi, kes nimelt raha puudumise tõttu veel kaua Helsingisse ei jõua.

**Kas teie meelest saab ka laevapere midagi teha, et reisiidajaid rohkem oleks?**

Siiski saab — oma professionaalsuse, teenindusvalmiduse, reisiidajasse suhtumisega. Restorani tase loeb samuti palju. Meil on tõesti hea köök, ehk kõige parem siin liinil.

**Kas teil on soome konsultandid peal?**

Neid on ka. Aga ega siis meie inimesed pole niisugused, et ei suudaks õppida ja kõik väga hästi selgeks saada. Päril kindlasti on laeva "Eesti Merelaevanduse" käes olles tehnilise poole pealt asi "Tallinkil" paremaks läinud.

**Kas laeva tehniline pool teeb muret?**

22 aastat vanal laeval tekiavad juba tema soliidsest east sõltuvalt mõningad probleemid. Aga selles pole midagi erakorralist, on lihtsalt normaalne eksploatatsioon — mis liigub, see kulub. Olgu autos, lennukis või laevas — ikka on vaja vahel mõned detailid välja vahetada. Aga muidugi ei ole midagi niisugust, et asi hakkaks ohtlikuks minema. Oli küllalt palju seda, mis siis, kui laev soomlaste käest üle võeti, ei töötanud, aga nüüd on tööle pandud.

**Kas nüüd kavatsete ära õppida soome keele ja ära teha Helsingi sadama lootseksami?**

See mul juba novembris tehtud. Aga ega nad vabal teemal vestlust ei nõudnud ka, vaid ikka kõike seda, mida tegelikult töö juures tarvis.

Olen tänulik oma paarimehele Aivo Pitkale ja Rein Oolmetsale — tema ma siin laevas välja vahetasin —, kelle käe all õppisin selle laevaga ringikäimise selgeks. Mõlemad mehed lasksid mul endal heebled tömmata. See ei ole mitte päris tavaline komme, üldiselt lastakse kõrvalt vaadata, tegema hakkamiseks pead ise kapten olema.

**Kas tuleb jääne talv?**

Praegu on vist teine külmalaine selle talve jooksul. Novembris võttis kord kerge kirme peale. Ja ka praegu on soppides väheke jääd näha. Aga laevasõiduteel ei ole muidugi midagi. Aeg on juba niikaugel, et nõnda palju jääd kui möödunud aastal küll tulla ei tohiks.

Mari Vamba  
Madli Vitismann



Olulised kuupäevad ühisettevõtte ja parvlaeva ajaloost: 30. augustil 1991 heisati esimene Eesti lipp "Transestonial".  
Dmitri Prantsu foto

teised 22 aastat veel sõita, kui vaja.

**Laevajuhtimine on üks pool kapteni tööst, teine on direktoriks olemine.**

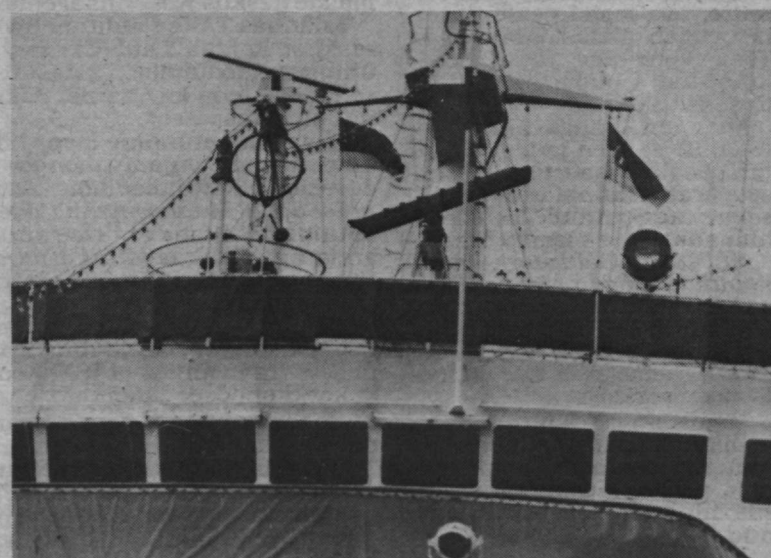
Laevapere koosneb kahe tööandja töötajast. Ei oska öelda, kas see vale on. Seni pole selle pärast küll mingeid hõõrumisi olnud. Kui madrus ja koristaja koos korda rikuvad, tuleb esimene saata merelaevandusse ja teine "Eminesse", et nad lahti lasta.

**Aga tööandjad tõstavad palka erineval ajal, nii et ühel hetkel saab koristaja sama palju palka kui madrus, intendant sama palju kui kapten.**

See ei ole ehk jah päris õige. Aga ma ei käi teiste meeste rahakotis sorimas.

**Õnneks on "Tallinki" peal asjad päris kenasti sujunud. Intendant vastutab hotelli ja restorani, kogu teeninduspoole eest. Minu vahetuses**

**30. juunil 1992 oli dramaatiline päev "Tallinkil", mis lõppes võidukalt: Eesti lipu heiskamisega ja Eesti meeskonna tulekuga laevale.**  
Isi Trapido foto



# Rannavete tööhobune

16. detsembril olid piirivalvealused Tallinnas lipuehtes. Nii tervitati külalisi Norra Kuningriigist, kel oli pealegi kingitus üle anda.

Norra saatkonna sõjaväeatašee Anders Mørki kaasabil jõudis Tallinna Norra kingitus: "Storm"-klassi kiire valvelaev "Arg". Selle üleandmise pidulikule tseremoniale oli tuulisele Süsta tänava sadama kalle kogunenud arvukas uudistajate seltskond alates murelikust siseministri Kaido Kamast ja lõpetades iginaeratava riigikogulase Peeter Lorentsi. Silma torkas siseministeri rahva arvukas kohalolek oma ühe allameti pidulikul sündmusel. Ja loomulikult ei puudunud kolleegid-meremehed mitmest ametkonnast.

Norra poolt pidas üleandmisel kõne kaitseminister Jørgen Kosmo, kes toonitas seda tüüpi laevade sobivust siinsetesse vetesse, sest Norra oma projekti järgi ehitatud alused olid mõeldud taluma ka arktilliste vete raskeid tingimusi ning 30 aastat on nad Norrat hästi teeninud. Praegu jäi Norra laevastikku veel 10 sama tüüpi laeva. Veel puudutas kaitseminister muutunud tingimusi Euroopas ning toonitas ÜRO rahumissiooni tähtsust.

Seda viimast oli küll vaja diplomaatilise viisakusega kuulata, sest just siis oli tunnustatud kõrgemal tasemel sellesama missiooni suutmatust endises Jugoslaavias midagigi rahu saavutamiseks ära teha. Muutunud olukorda kriipsutas alla ka see, et Tšetšeenias oli just pinge haripunkti jõudmas. Poliitikutel oma asjad ajada.

Norra Kuningliku Laevastiku kommodoor Jan Jaeger kiitis muu hulgas ka neid Norras väljaõppel olnud Eesti meremehi, kes olid üles näidanud nutikust ja head õppimistahet. Et Jan Jaeger on Norra laevastikus vastutav väljaõppe eest, siis ta ilmselt teab asja. Norra laevastikul on kolm koolilaeva, suurim neist, KNM "Horten" oli samuti Tallinnas.

Piirivalve Merebaasis langetati laeval "Arg" Norra lipp ja heisati Eesti oma, vahetati ka nimetahvel, uus laev hakkab kandma nime "Torm". Ristiemaks oli palutud Riigikogu liige Valve Kirsipuu, kes kinnitas, et ta teab suurepäraselt, mis ühel õigel ristiemal teha tuleb — pidada hoolt oma ristilapse eest. Päriskristimisest jäi küll šampanjapudel puudu, aga Meremisjoni pastor Jaan Jaani õnnistas laeva. Kõik kohalviibijad kutsuti ka laeva vaatama. See on tõeline "rannavete tööhobune", nagu kommodoor Jaeger oli teda tituleerinud. Olemas oli kõik eluks vajalik, kuid ei mingit pillamist. Relvastus oli ka kõik maha võetud, alused alles.

Pidulikum ninasoojendamine toimus "Horteni" pardal, kus külalisi võõrustas laevameeskond komandör Arild I. Skrami juhtimisel. Koolitavad said kenasti hakkama.

Valvelaev "Torm" kannab numbrit PVL-105 ja baseerub Saaremaal. (Ex "Arg" — see tähendab Norra keeles "sõjakas".) Pikkust on laeval 36 m, laust 6,2 m. Kiirust kuni 35 sõlme, seega piirivalve üks kiirematest ja lisaks ilmastikukindlamatest alustest. Meeskond arvestatakse tulevat 9-liikmeline (koos suurtüki- ja kuulipildujameeskonnaga), sest peale plaaneritakse panna raskekuulipilduja ja kergekahur.

Reet Naber



➔ Rivi piirivalvesadama kail.

➔ Ristiema Valve Kirsipuu ja kommodoor Jan Jaeger.



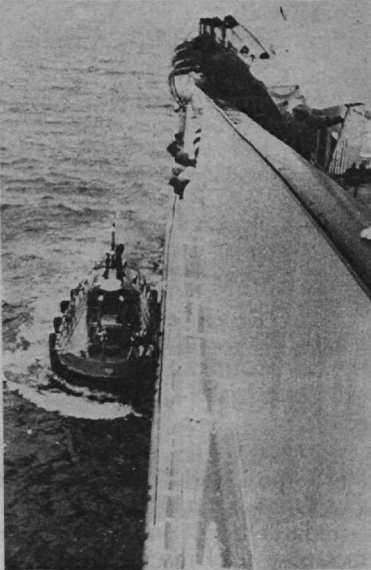


# Jõulureedene jõulureis oli viimane

23. detsembri hommikul sõitis "Corbiere" viimasele reisile, pardal peale muude reisijate silmatorkavalt palju lapsi. "Tallinki" reisibüroo pakkus odavat jõulureisi, koos jõulumaa külastamisega ja ilma.

Lastele etendasid Nukuteatri näitlejad baaris Helle Laasi "Vepsa lugusid". Täiskasvanud tutvusid sageda poodides pakutavaga. Kaubavali oli kõhnavõitu — liitnilt lahkuvat laeva polnud ilmselt otstarbekas suure kaubahulgaga koormata.

Loots tuleb viimast korda.



Rõõmu tegi restorani rootsi laud: võrreldes teiste laevadega oli tavatult palju kodumaist, nii leiba kui saia, nii juustu kui vorsti. Hästi pidavat minema ka Saku õlu.

Ent teenindajate naeratuse taga peitus ebakindlus. Müüjad-kelnerid-baarimehed ei teadnud, mis neid pärast jõulupühi ootab, uue töökohta olid leidnud üksikud. Ajal, kui ühed räägivad, et peaks hakkama ametiühingut tegema, vajatakse teised töötukassat. Kohe homsest.

Kapten Toomas Tammeorg teadis küll, mis laevast saab, aga mis temast endast, seda ei osanud ta siis veel öelda. Laev pidi minema Kotkasse remonti ning "Eckerö Oy" tagasi. Kuuldavasti asuvad 23. jaanuarist uuesti Tallinna—Helsinki liinile, siis juba teise lipu all. Oli laeval neidki, kes lootsid, et ka Ahvenamaa firma vajab eesti keelt oskavaid ja laeva tundvaid töötajaid.

Tööta jäid kahe eri tööandja töötajad. Võib küll öelda, et tööta jäänud madrus on ikkagi töötav meremees, aga tööta jäänud kelner võib minna harilikku restorani kelneriks. Ent näinud, kuidas tagasisõidul ei suutnud harilikud inimesed lainetusega millelegi toetumata sammugi astuda, aga kelnerid tegid lagedal pörandal kõikumise rütmis tantsusamme kohvitassidega, millest tilkagi üle

ääre ei loksunud, ei saa sellega päriselt nõustuda. Mis tahes töö nõuab merel siiski mingeid erioskusi või vähemalt harjumust.

Helsinki ootasid rohkem kui 200 jõulureisijat, kelle hulgas ka kahe-kolme väikeselapsega perekondi, bussid jõulumaale sõiduks. Aga laste kannatuse pani proovile üksainus passikontrolli post, millele taha ootusärevil jõulu-



Helsinki — "Forum" müüjal oli moodne jõulusoeng.

pesana maha — ju siis on nii kombeks.

On kuulda, et talvine reistlinn Saksamaale end ei õigusta. Kas hakkate nüüd rootsi keelt õppima?

Pigem prantsuse keelt. Praegu on veel vara midagi täpsemat öelda, aga Saksamaalt saab reisiplaneid osta üksnes 28. veebruarini. Kaubaveoliin ilmselt jääb.

Kas sõidate esimest korda välisliitu all?

Seda küll. Logiraamatut tuleb täita inglise malli järgi ja inglise keeles.

Tuletõrje- ja ohutuskontroll on hoopis teismoodi kui meil. Tugevam ja üksikasjalikum. Kui meil tuleb anda allkiri, et on tehtud nii- või naasugune kontroll, siis neil nõutakse, et näiteks iga ventiili numbriga taga, mida on kontrollitud, seisaks OK ja allkiri. Seega ei saa öelda, et kontrollisin küll, aga see ventilid jäi kahe silma vahele. Vastutus on täpsem ja kontrollorganitel rahu, et kõik on tõesti tehtud.

Kas uue laevaga Tallinnast välja sõttes peate lootsi võtma?

Ei pea, sain sadamakapteni Kaarli Noore juures lootsi sõidu õiguse tunnustust pikendada. Kuigi maksta tuleb ühtviisi, on loots peal või mitte, aga lootsi pealevõtmise viidab ilmaasjata aega. Tõsi, Vene ajal oleks seda kutsutud lootsiameti mittemõisteks tuluks.

Mul on mugavam, kui tean, et ise teen ja ise vastutan. Lootsil vastutust ei ole, seepärast ei vaja ma, et ta selja taga mulle kuklasse hingaks — see pigem segab.

Kui "Mare Balticum" sattus kontakti kaiga, leidus kohe süüdistajaid, et kapten võis olla purjus. Nii läks ta ise joo-beekspertiks, aga seal nõuti — kui politsei pole toonud, tuleb ise maksta.

Ma ostsin laeva juhtkonnale alkoholitestrid, et ei saaks pretensioone olla. Hoiatasin: noh, poisid, kui on kahtlust, siis hingate. Pole tarvis läinud.

7. jaanuar  
Helistas Madli Vitismann

reisijad rivistati. Giidide sõnul ei oleval selles lõigus aastatega midagi muutunud.

Peaaegu muutumatu oli plit Länssatamas: Wärtsilä järeltulija Masa Yardsi laevatehases seisis ookeanilaev samal kohal, kus viis aastat tagasigi. Ainult siis oli selle nimi "Ecstasy". Vahepeal on valminud "Fashination" ja nüüd värviti "Imaginationi" — Soome laevahitajail paisab tööd jätkuvat.

Õhtul said passikontrolli järjekorras kokku niinähast need, kes päeva jõulumaal veetnud kui ka need, kes Stockmanni jõuluakendega piirdunud. Lisaks kõik, kes veel enne pühi tahtsid koju sõita. 650 reisijat oli paras laevatais, nii et kellelgi ülearu ruumi ei olnud. Väikesed väsinud jõulureisijad uinusid, kes ema-isa kaisus, kes tugitoolis, kilekott kinkidega õrnalt süles. Täiskasvanuid jagus kõlkuvas laevas tukkuma trepiastmelle ja lihtsalt koridori pörandalegi.

Laevaperele oli see viimane sõit kindlasti raske. Puhangui 20 m/s paisuv tuul ja tugev lainetus kõigutasid laeva. Sel ajal, kui oli vaja

juba kaupu kokku korjata ja arveid kokku lüüa, tuli naeratada veel kõigile, kes midagi tahta oskasid. "Õlut enam ei ole. Ei, viina ka mitte. Ehk võtate viski?" soovitati baaris soome mehele. Veidi pettunud, leppiski too viskiga. "Kohvi teil ometi on?" küsis järgmine külastaja. "Ei ole enam." — "Aga ehk on ometi jäävett?" — "Seda veel natuke on," pakuti lahkelt naeratades.

See vist ongi teenindaja professionaalsus. Halva ilmaga, reisijaid täis laevas, kus kõigile enam kõike ei jätkunud, tuli võimalikult kiiresti oma töö lõpetada, et veeta jõulud teadmata, kui kauaks peab teenitud rahast jätkuma. Ning jaksata seejuures naeratada ja leida lahkete sõna igaühele kuni tolle reisi lõpuni. Nad jaksasid tööpoolest naeratada, südaõni välja.

"Eminre" peadirektor Ülo Kollo kinnitas jaanuari esimesel nädalal, et kõik soovijad "Corbiere"ilt on uue töökohta leidnud.

Madli Vitismann

"Näeme kindlasti, ainult ei tea, millisel laeval", ütles kapten Toomas Tammeorg (vasakul) hüvastijätuks.



## Ideaalmaastik

15. detsembril oli Bureau Veritase Eesti AS-i korraldatud seminar, mis tutvustas firma tööd ning pikemaalt standardeid ja mereohutust.

Kohal olid Bureau Veritase Põhjamaade regiooni esindaja Christian Guinard ja Soome kontori surveyor Curt-Olof Eklund, kes tutvustasid oma tööd ja huvi Eestis vastu. Tehti teatavaks ka see, et firmat esindab Eestis nüüd Bureau Veritas Eesti AS Hiid Lepalaane vedamisel.

Bureau Veritase näol on tegemist küllaltki eaka klassifikatsioonühinguga, see on asutatud 1828. a. Esimesed eeskirjad puulaevadele kehtestati 1851. a., raudlaevadele 1858. a. ja teraslaevadele 1880. a. Praegu töötab 140 riigis 4000 eksperti, kes ei tegele ainult merendusega, vaid ka rahvusvahelise kaubanduse, lennunduse, autodunduse, keskkonnaprojektide, tööstuse probleemide, logistika ja veel paljude harude konsultatsioonide, klassifitseerimise, eeskirjade väljatöötamise, väljaõppe ja teab millega veel. Peakorter asub Pariisis, Põhjamaade keskus Kopenhaagenis.

Tallinnas TA Presiidiumi hoones läbi viidud seminari põhiraskust kandis Paul Clarke, kes alustas klassifikatsioonühingutes töötamist 12 aastat tagasi Inglismaal, on jõudnud seda tööd teha ka Taanis, Saksamaal ja nüüd on BV ISM Code'i juhtiv assessor.

Tema mitmetunnine loeng hõlmas kaht põhilist teemat: ISO (International Organisation for Standards) 9000 ja teisi standardeid ehk kvaliteedinõudeid ning ISM Koodeksit (International Safety Management Code). Meisterliku loengupidajana suutis ta säilitada aktiivse kuulamise ja kaasamõtlemise ning anda arvukalt soovitusi tulevase töö paremaks tegemiseks. Vähemasti ettekujutuse sellest, kuidas see ideaalis peaks välja nägema.

Põhirõhk tema esinemises oli asetatud tööd tegevate inimeste motiveerimisele ning igaühe vastutustunde suurendamisele. Ta toonitas, et ISM Koodeksi objektideks on inimesed ja keskkond, see tähendab, et peaks vältima inimestele vigastuste tekitamist või nende surma põhjustamist ning keskkonna reostamist.

Praktilise töö seisukohalt olulisemaid dokumente ning nende koostamist käsitles ta ka. Firma nimel lubas hr. Clark abi osutada meie spetsialistide väljaõpetamiseks.

Kuigi "Estonia" oli kõigil meeles, jäid küsimused seekord esitamata.

Reet Naber

## Telefonijutt



Kuidas läks "Balanga Queeni" Ameerika-sõit, kapten HANS LUHT?

Pool päeva sadas troopilist vihma, siis läksime lennukisse ja oligi kogu Ameerika.

Sinnaminek oli rahulik. Kuigi kõigutas palju, pidas meeskond hästi vastu. Laev oli ookeanilaine väikesel sõlme tõttu paha, sõitsime mõnevõrra lõuna poolt ringi.

Mõtlesime, et tuleb kena puhkuserais: päevitame, ujume ja näeme Ameerikat. Aga suurt rõõmu sest minekust polnud, üksnes hall meresõit. Päikest võtta ei saanud, ilm oli pilvine ja tuuline nagu sügis ikka. Lootsime ujuda, lasime vee basseini, aga nii külm oli, et lasime vee jälle välja.

Juba Põhjameres tuli 10 palli vastu. Need, kes on ainult Helsinki vahet sõitnud, said muidugi uude kogemuse. Kord jäi meil masin seisma ja laine loopis kolm tundi nii, et mõnigi oleks tahtnud tagasi koju.

Süüa saime väga hästi — toitu oli palju ja valik suur. Üldse oli reisi tagamise mõttes kõik tip-top. Ka ekskursioon korraldati, aga selle vihma, pigem tormiga ei tahtnud keegi öieti bussist väljagi tulla, nii et nägime vähe.

Grand Bahama olevatki kõige arenematum ja looduse poolest kehvem, lõunapoolsed Bahama saared pidid ilusamad olema. Seal oli neegrilinnake, puhkajatel olid küll mingid valged majad. Mustus kõikjal, ka sadamas. Temperatuur oli seal 18–20°.

Tagasi lendasime marsruudil Miami—Frankfurt—Tallinn, jõululaupäevaks olime kodus. Ameerika-sõidust jäid passi mälestuseks Ba-

hama tolli ja USA immigratsioonivalitsuse templid. Raadioteadetes olid igasugused uued nimed, Bermuda jts., mitte üksnes Travemünde ja Hiiumaa. Ja ega keegi seda sõitu kahetsenud.

Teil olevat õnnestunud laev enne üle anda, kui ta tormis viiga sal.

Meil olid sinna sõites peal ja tegid tööd vastuvõtja esindajad. Kõik vaheseinad baarides lõigati maha, sisustus võeti välja — nüüdset "Balanga Queeni" oleks võimatu ära tunda, sellest tuleb kasinolaev.

Meil oli laev sihtsadamaks juba üle antud. Muidu oleksime vist paanikasse sattunud, kui kõrval seisnud suur praamivedaja otsad tormiga katki tõmbas, meile selga vajuks ja ahtrit vigastas. See laev seisib seal vist müügi ootel, meeskonda peal ei olnud. Aga "Balanga Queeni" omaniku esindaja oli rahulik. Ütles, et nõuab kahjutasu välja — ümberehitamine niigi ees.

Kas olete juba jõudnud "Ambassadoriga" harjuda?

Ei veel, alles täna läheb meie meeskond esimesse reisi. Tundub nukker, just mugavusklassi poolest. "Balanga Queen" oli selle kõrval nagu luksulaev, see on aga harilik praam hädavajalike mugavustega. Meeskonna elamistingimused on kehvemad. Tüürimeestel on roolikamber küll uuem ja parem kui "Balanga"-muuseumis. Aga pärast harjunud laeva on siiski võõras.

Omaniku-poolne järelevalveinsener ütles, et tema teada pole see laev veel kunagi nii puhas olnud kui nüüd, kui ta jõulupuhkusele sõitis. Meil on laevad alati puhtad olnud, aga ta enda kajut jäi puhkusele minekul küll sea-



# Soome merendusest

29.—30. novembrini oli Tallinnas Eesti Veeteede Ameti külas Soome Merenkulkuhallituse (Meresõidu Ameti) peadirektor Kyösti Vesterinen.

Eesti Veeteede Ameti peadirektor Kalle Pedak ütles, et naabritega Soomest on meie veeteede ameti loomisest peale olnud tihedat koostööd, mõistvam ja parem kui teistega. Seekordne visiti oli jatk eelnenud tööle.

Sedasama kinnitas Kyösti Vesterinen. Ta ütles, et palju kordi on meie veeteede ameti spetsialistidega koos istunud ja oma probleeme arutatud. Palju on koos korda saadetud, aga seekordne visiti oli eriti pingeline, sest varem ei ole olnud niipalju ringikäimist ning otse kohapeal tegevusega tutvumist. Olgugi et ringikäimine pildirus hr. Vesterise väga pingelise ajakava tõttu Tallinnaga. On neks leidis hr. Vesterinen aega natuke ka Soome merendusest rääkida.

Miks tulite seekord Tallinna?

Kuu aega tagasi istusime koos meie ja teie meresõidumetite peaspetsialistidega Helsingis. Arutasime läbi, mis me kumbki teeme ja kuhu oleme teel — meil on ju mõlemal ühesugused huvid. Helsingis leppisime peadirektor Kalle Pedakuga kokku, mis suunas koostööd parandada. Nüüd olen kohapeal oma silmaga näinud, mis suunas Eesti areneb. Omavahelise tihedama kokkupuutumise tulemusena võime ühistööd veelgi parandada.

Meie oleme oma merendusadministratsiooni pikka aega üles ehitanud ja seega on meil olnud aega mõelda ja kogeda, mis on olnud hästi ja mis halvasti. Siin alles ehitatakse merendusadministratsiooni üles ning võib-olla võiks meie kogemustest natuke kasu olla. Sest meiega oleme vigu teinud ning nende teadmine võiks teile kasulik olla.

1996. aastal tähistame 300. aastapäeva. Septembris 1996 alustas Soome Lootsiamet, sest peale loeme oma algust. 1917. aastal olime esimene institutsioon, mis iseseisvas Soomes asutati.

Sealt peale on seda üles ehitatud. Kogu merendusse puutuv seadusandlus ja muu, mis merendusse puutub, tehakse meil. Me oleme siin arutlenud selle otstarbekuse teemal, kuid on järeldusele jõutud, et väikeses riigis on parem, kui kogu merenduslik tegevus on koondatud ühe organisatsiooni kätte.

Praegu on meie teenistuses 2300 inimest.

Kuhu liigub Soome merendus?

Euroopa Ühendusega (EÜ) liitumine mille ilmselt suuri muutusi kaasa ei too. Meresõit on olnud rahvusvaheline kogu aeg ja midagi drastiliselt uut siin ei saagi olla. IMO eeskirjad ja seadused on kehtinud rahvusvaheliselt kogu aeg. Muidugi, EÜ varasemad liikmed on taotlenud, et meresõidus rakendatakse karmimaid meetmeid, et saavutada suuremat turvalisust ning riigid peaksid kiiremini heaks kiitma ja ratifitseerima uued nõudmised. Palju on otsuseid, mis ei ole hakanud toimima sellepärast, et pole olnud piisavalt meid, kes oleksid vastavalt konventsioonid ratifitseerinud. Selles osas võib hakata ajama tegevamat joont. Usun, et kui eri maade poliitikutid ja merendusadministratsioonid tegutsevad koos, saavutatakse paremaid tulemusi.

Meie võib kasuks tulla kas see, et muutuvad rannasõiduseadused. Soodsamaks — kui meie lähisõidulaevad pääsevad ka teiste Euroopa Ühenduse maade sadamatesse. See muidugi eriti suur võit ei ole, aga natuke ikka. Soome on ikkagi niipalju kõrval, et EÜ laevad vaevalt siia tulema hakkavad, lisaks on meil ka talv.

Meil on viimasel ajal teatav areng toimunud nn. väiketonnajärgilise laevastiku osas (4000 dwt ja selle ringis). Umbes kümne aasta eest saadi aru, et Soome tonnaž tuleb välja vahetada ja uuendada. See tähendab, saada selline laevastik, mis sobiks

meie tööstustoodangu väljaveoks. Meie toodang on praegu kosunud ning laoseisud vähenenud, seega on vaja selliseid väiksemaid, spetsiifilisi laevu kaupade veoks, mis suudavad ülal pidada tihedamat liiklust. Valitsuse maksu- ja laenuprotsendipoliitika abiga saavutati see, et alustati uute, jääklassiga aluste ehitamist Soome jaoks. See poliitika andis tõesti häid tulemusi, me saime paarkümmend head ja efektiivset laeva, mis on kasulikud talvel. Meil on ju vaja jääklassiga, aasta ringi töötavaid laevu. Praegu me arutame, et samasuguseid jääklassiga laevu oleks vaja juurde saada. Meil pole õnnestunud saada riigieelarvesse piisavalt raha, et seda poliitikat edasi toetada. Praegu on küsimus valitsuse laenu-toetuse rahades: seega võtab riik oma kanda teatava osa laevade muretsemiseks tehtud pangalaenu protsendist. Jutt on suhteliselt väikesest summast, nii 800 miljonist FIM-ist.

Meil on tõsine probleem möödunud aasta kogemusega, kui selgus, et meil pole piisavalt jääklassiga laevu. Laevad jäid hiljaks, meie jäälõhkujad ei jõudnud abistada kehvapoolseid laevu, mille jääklass puudus. Teiselt poolt polnud meil piisavalt jäälõhkujavõimsusi — siit tekib küsimus, kumb on muna, kumb kana. Aga me oleme lähtunud eelkõige sellest, et tuleb ehitada korralikud meie oludesse sobivad laevad.

Muidugi tuleb arvestada sellega, kas kaubanduse mahtu lisandub ja palju meil jäämurdjate võimsusi üldse vaja läheb. Praegu on näha kasvu, käive on eelmise aastaga võrreldes suurenenud 18%, ja tõus on võib-olla prognoosida edaspidi. Arvestatav võiks olla Vene transiidi kasv Soome sadamate kaudu, kasvama peaks ka raudtee- ja maanteeliiklus. See aga tähendab, et meil on jäälõhkujaid juurde vaja.

Kui me hankisime "Fennica" ja "Nordica", oli meie eesmärk säilitada jäälõhkujate arv endisel tasemel. Ja siis müüdi kohe ära "Tarmo" ja "Varma". Järsku olime olukorras, kus oli olnud kuus kerget talve ja usuti, et kõva talve enam ei tulegi. Sellepärast säilitati ka suhteliselt kehvas korras jääklassita laevu. Kõva talv tuli just siis, kui meie tööstus sai "vedama", eksport läks käima. Kui me siis merel piirangud kehtestasime ja teatasime, et ilma jäätüveduseta laevu me ei aita, tekkis äkki laevade puudus. See tegi selgeks, et jäälõhkujaid on juurde vaja. Oleme plaaninud tellida ühe mitmeotstarbelise "Fennica"-tüüpi jäämurdja lisaks, aga väiksema, spetsiaalselt Soome lahele mõeldud, kus väga suur võimsust vaja ei lähe. Nii pääseme ka natuke odavamalt.

"Fennica" on töötanud kaks aastat, "Nordica" ühe. Oleme välja arvestanud, et kui meie jäälõhkujad seisavad kai ääres vähemalt pool aastat, ja neil on kogu aeg meeskond peal, välja arvatud see poolteist kuud, mis neil on puhkus, siis nende kahega, mis nad on välja prahitud, teenime vähemalt palgad tasa ja natuke juurde ka. Nii see on ka olnud. Võin öelda, et me oleme läinud hoopis uuele turule, koostööle naftakompaniidega. Selle turu pärast on olnud paras võitlus. Meid on pandud proovile, kuid oleme end müüa suutnud.

Ise oleme sealt ka palju õppinud. Meil on olnud üllatavalt kuluisid, pole osanud väljaminekuid alati optimaalseina pidada. Aga sellest hoolimata võime öelda, et oleme pluss-poolpeal.

Kuidas suhtute arvamuse, et reisilaevad võiks samuti Soome paralleelregistreerida?

Ma arvan, et seda veel ei tule. On vaja jalg maha saada Eesti ja Soome vahelises reisilaevaliikluses. Selge see, et praegu on Soome lipu all kulud suuremad kui Eesti

lipu all. Kuid me oleme lähtunud sellest, et "kaivattu vesi ei kaivossa pysyy" ja sellepärast arvan, et seda suunda ei saa teistest eraldi võtta. Samasugune on ju Rootsi liiklus. Vähemalt esialgu paistab, et see ei lähe käima.

Kuidas reisilaevade reederitax-free kaubanduse lõpetamise järel hakkama saavad?



Peadirektorid: Kyösti Vesterinen ja Kalle Pedak

Seda on raske prognoosida, kuid reederid peaksid olema ette valmistatud selleks, et see kaubandus lõpeb. Muidugi on mõni võimalus sellest olukorrast välja tulla. Arvestada võib Turku—Stockholmi liini, kus vahel võib Ahvenamaale sisse põigata. Ja võib asja ka nii lahendada, et sõidetakse Tallinna kaudu. Nii võib tax-free kaubanduse säilitada. Ma usun, et "pehme" poliitikaga võib seda parandada, kasvõi sellega, et vaadata, kui palju alkoholi võib kaasa tuua. Ma usun, et reisi- ja kaubalaevad säilivad endistes funktsioonides, kuid neid kuldaegu, mis on olnud, enam tagasi ei saa.

Kuidas seletada Soome laevaehituse tippuõnust?

Ei, see pole olnud mingi kiire tõus. Soome laevaehitus on kogu aeg olnud kõrgelt hinnatud, eriti kui arvestada, et jäälõhkujaid on aina Soomes ehitatud ja ka suuri rematkealuseid on Soomes palju tehtud. Nüüd on uusi harusid juurde tulnud. Jaapanlastele on tehtud reisilaevu, seda pole enne olnud. Ja teine uus asi on gaasilaevade ehitamine. Väga tähtis on olnud see, et on osatud ühendada kogu see oskusteaue, mis on Kvaerneril kasutatud, kulutuste vähendamiseks. Kui mark nõrgenes, võimaldas see hinda alla lüüa. Tähtsusetu pole muidugi ka see, et välja on töötatud täiesti uued kontseptsioonid reisilaevade ehitamisel, see on eeldanud spetsiaalseid oskusi, ja meil on need olnud. Eriti paistab see silma mitmeotstarbeliste jäämurdjate väljatöötamisel. See pole enam varasem Wartsilä-tase, see on hoopis uus.

Milline on olnud kõige raskem merenduspoliitikalane otsustus, mis on tulnud teha?

Raske öelda. Olen lähtunud põhimõttest, et ka sellisel väga traditsioonilisel tegevusalal kui meresõit on vaja ajaga kaasa minna. Probleemidele tuleb vaadata veidi laiapilgulisemalt ning kaasaegsemalt. Tuleb mõelda kaugemale tulevikku ning probleemid pikas perspektiivis läbi mõelda. Tuleb mõelda, kuidas saaks traditsioonilist meresõidusektorit panna mõtlema perspektiivsemalt. Sest meresõit on nii konservatiivne ala, et öeldakse, et alati on nii tehtud ja nii on vaja ka edasi teha. Sellest nõidusunest on vaja ärgata. Teatavas mõttes on olnud raskeid otsustusi vaja teha, ennetamaks sundolukordi. See tähendab seda, et on vaja teha otsus enne, kui olukord seda peale surub. Ehk võtta algatus enda peale, et suunata arengut selles suunas, mis on vajalik. Mitte oodata, et keegi tuleb ja ütleb, et seda või teist on vaja teha. Kui sa ise midagi teed, saad valida endale sobivama tee ning va-

hendid selle saavutamiseks. Nii on võimalik saavutada ka paremaid tulemusi.

Võime öelda, et oleme oma ametiga tasemel püsinud. Hoolimata sellest, et tagasiminekuks (lamast) tulenevalt on olnud kärpimisi riigieelarvest ja on vaja olnud koondada inimesi. Aga üldiselt oleme hakkama saanud. Veidi tulugi toonud. Oleme ses suhtes natuke paremas olu-

muutnud: mis tähtsus meresõidul tegelikult on ja kui palju tuleks sinna investeerida, et tulevikus tugev riik olla.

Enamasti kiputakse meid hoolega õpetama.

Ütleksin nii, et pagana kerge on õpetada, et tehke nii ja tehke naa. Minu meelest on üks küsimus, mis tuleb läbi mõelda: suhtlemine idanaabriga. Väliskaubanduse seisukohalt on väga oluline kaubavoogude liikumine. Transiidi osas võistlete te Soomega, aga ma arvan, et sest jätkub meile mõlemale. Sinna oleks vaja rohkem investeerida. Tuleb parandada infrastruktuuri, mõelda, kuidas saaks sadamad tõesti efektiivselt tööle, et edaspidi edasi minna.

Meil Soomes räägitakse palju sellest, mis on abi ja mis mitte. Eestlaste enesuhkus avaldub vahel selles, et öeldakse, meil pole mingit abi vaja. Küsimus ei ole selles. Meie uniksuseks on see, et siin on samasugune organisatsioon (veeteede amet), kellega me saame koostööd teha, sest see organisatsioon tunneb tõesti vastutust mereasjade arengu eest. Meil on nii palju ühist, et koostöös saaksime nii mõndagi ära teha mõlema poole meresõidu arendamise ja turvalisemaks muutmise heaks. Otsus tuleb ise teha. Olen mõelnud, et kui ise peaksin olema mereadministratsiooni ülesehitamise eesotsas, kasutaksin küll võimalust igati kuulla teiste kogemustest, aga ma tean ka väga hästi, et isegi parimate juristide nõuanded tuleb oma kogemuste põhjal läbi kaaluda, sest teoreetiliselt perfektne soovitus ei pruugi sugugi sobida praktilisse tegevusse.

Soomes kehtib mereaadus pikka aega. Mida see annab?

Hiljaaegu me muutsime oma mereaadust ("Merilaki"). Meie mereaaduse olemasolu annab meile raamid tegutsemiseks, s.t. annab mängevõimalused. Seal on kirjas volitused, mida meie amet teha võib. Selleks, et iga kord ei oleks vaja minna parlamenti või valitsusse küsima, kas me võiksime seda või teist teha. Kui riigis juba on asjatundlik organisatsioon, siis tal on ka teatud õigused. Kui see organisatsioon ei oska oma õigusi maksma panna, siis tuleb seal inimesed välja vahetada.

Mis mind Eesti osas kõige kurvemaks teeb, on see, et maal ja merel on merenduses palgavahed nii suured. Tuleks ükskord aru saada, et rahvuslikku merendust ei saa üles ehitada parimate asjatundjateta, mis tähendab seda, et nelle tuleks ka kaldal väärilist palka maksta. Ilma toimiva ja targa merendusadministratsioonita ei ole võimalik tulevikus hästi toimiva merenduse eksisteerimine. Kaldatöö on kohati palju olulisem ja raskem, kui merd sõita. Tahaksin näha, et see suhtumine ka Eestis pinda leiaks.

Niikaua, kui palgavahe on selline, ei saagi korralikku riiklikku ametit ja poliitikat püsti. Seda võid usna otse kirjutada.

Küsimus on ju selleski, kas teil on üldse piisavalt meresõitjaid? Valitsuse mure peaks olema rakendada parimad neist merenduspoliitikat ellu viima. Mingit allahindlust ses osas olla ei või, sest rahvusvaheline tase on teada. Väliskaubandus on selles osas kindel indikaator.

Vestles Reet Naber

## «Kaluri Leht» liitus «Eesti Maaga»

1994. aasta viimasel, kümnendas "Kaluri Lehe" numbris meenutab keskkonnaminister Vootte Hansen, et Jeesuse esimesed kaaslasid olid kalurid... Lehes on juttu Läänemere kalanduskonverentsist Warnemündes ja Kalandusliidu teabepäevast. Lugejat teavitatakse Eesti ainsa avamereel töötamiseks sobiva uurimislaeva "Livonia" käekäigust: alus hakkab tähtajalise lepingu alusel Antarktika suve jooksul Tulemaal asuvast Ushuaia sadamast tegema reise okoturistidega. Eru lahe äärest elust, "Räpsa" kalauhistust ja selle uuest traallaevast "Eldorado" on samuti juttu. Pea ühe külje neljast täidab "Kassapõhise raamatupidamis-arvestuse kord". Kõne all on hinnad Riia kalaturul; jätkub äriinfo avaldamine.

Toimetaja teadustab oma veerul, et edaspidi hakkab "Kaluri Leht" osaliselt ilmuma ajalehe "Eesti Maa" vahelena üks kord kuus.

Lehe moto on seekord Goethelt.

Mari Vamba



Selle küsimuse peale ulatas hallipäine kapten kakskeelse brošüüri kollektiivlepinguga ja osutas hüüumärgistatud punktile. "Kui selle punktini jõudsin, polnud mõtet enam edasi lugeda." Ning jutustas järgmise loo.

Kolmkümmend aastat tagasi edutati ta vanemtüürimeheks, senine vanemtüürimees kapteniks. Ent paarkuulsel remondil ajal kummalgi uue ametikoha järgi palka ei makstud. Vastne kapten loobus vaheraha nõudmast, aga värskel vanemtüürimees kirjutas avalduse ametiühingu.

Oli seal Lev P., kes saatis avaldaja töökotta töötlite komisjoni esimehe jutule. Olnud seal mingi keevitaja, kes ei teadnud, mispidi toda paberit kättegi võtta, ja öelnud, et ega tema, Lev Isaakovitš on ikkagi otsustanud. Läks vanemtüürimees tagasi. Lev P. öelnud, et konsulteerib S-ovaga, tolleleegse töö ja tööta-su osakonna juhatajaga. Tal oli hulk kaustu dlja obnarodovaniija ja üks dlja služebnogo polzovanija. Selles viimases olid need käskkirjad ja muud dokumendid, milles töötajale midagi head lubati. (Selline asjale lähenev oleval pr. S-ovale kunagi toonud ministriumi noomituse palgafondi ülemäärase kokkuhoiu eest 100 000 rubla palgafondi olevat kasutamata jäänud. Teise käega olevat talle kokkuhoiu eest antud 10 000 rubla preemiat ja "Volga" ostu luba.)

Vanemtüürimees kaebas Moskvasse. Seal tuli teade, et on olemas käskkirja, mille alusel tuleb maksta uut palka kogu uues ametis olnud aja eest. Teade tuli avaldajale, ent ametiühingu esindaja Lev P. väitnud, et tema pole niisugust teadet saanud. Alles siis, kui esialgse avalduse esitamisel oli möödunud 1 aasta ja 1 päev, teatanud ta: tell on küll õigus, aga kahjuks on aastaga asi aegunud

## Ons's meremeestel ametiühing?

19.13. Laevaomanik annab ametiühingukomiteele tasuta kasutamiseks vajalikud ruumid koos vastava sisustuse, kütte, valgustuse, valve, side- ja transpordivahenditega, tagatakse ka ruumide koristamine.

ja seetõttu pole võimalik saamata palgaosa välja maksta.

Igaüks ei vaevu esitatud küsimuse peale mälestusi jutustama, mõni lööb lihtsalt käega. Mõni lisab: "Mida te silmas peate? Kas hr. Štš. või hr. S. ametiühingut?" Mõni küsib: "On's ta meil olemas?" Mõni teatab kategooriliselt: "Pole meil mingit ametiühingut. Aga vaja oleks!"

Näinud ja kuulnud ametiühinguteema arutlusi Eesti Meremeeste Liidu juhatusel, volikogu ja üldkogu koosolekul ning üksikuid arglikke katseid liidu liikmete eest välja astuda, jääb üle nõustuda pensionil merendusjuhi seisukohaga. Ta väidab, et ülalpoolt ametiühingut teha ei saa, see tekib ise ja alles siis, kui meremehi juba küllalt suur hulk tööta on jäänud.

Teame, et isegi pisikese ja kokkuhoidliku ajalehtoime-tuse ülalpidamine on tänapäeval hirmkallis. Aga ametiühing vajab organisatooreid, juriste, haigus- ja töötutoetusi jms., elkoige aga sõltumatust. Nii on ühtlasi selge, et töötud meremehed seda ülal pidada ei jõua. Nõiarang. Ebakindlus ja rahulolematuus näikse aga süvenevat.

### Arvavad

Uue ametiühingu tegemisel tuleks altpoolt peale hakata. "Estonia" katastroof näitas ära, kui väga on ametiühingut vaja: kui hakati küsima, et kes tele õigusi kaitseb, tuli

öelda, et ei keegi. Olemasolev ametiühing on nagu jutumärkides.

\*\*\*

Vajadusel maksaks liikmema-sku kasvõi 5% — kui see organisatsioon tõesti meie õigusi kaitseks. Pole ju mõistlik, et palga tõstmiseks laeva personal ähvardab 2 päeva streigiga — niisugune juhust on olnud. Usun, et sinna astuksid ka kaubalaevastiku mehed. Puudub ju kindlustunne, et kunagi mõne laevaga jälle midagi ei juhtu. Või saab lihtsalt üks inimene vigi. Praegu peab laeva juht-kond püüdma tema kompensatsioonide saamisel eest hea seista, ametiühing pole selleks midagi teinud.

\*\*\*

Laevades on töö väga suur hulk inimest, ja ei saa niimoodi, et igaüks võtab ise töökoodeksi, töölepingu ja hakkab siis ise oma õigusi kaitsema. Välismaa pealt on ju näha, et ametiühingud toimivad hästi.

\*\*\*

Kui olin esimest korda täiendusel ja sain teada, kuidas Soomes toimib töökaitse, kukkus mul hulgakas ajaks suu lahti. Meil oli see kõik ju ainult paberil. Missugune jõud on töökaitseinspektoril: võib trahvi teha, võib ettevõtte kinni panna, kuni kõik vastab seadusele. Ja ametiühing nõuab sunnitud seisuaaja eest kompensatsiooni välja.

\*\*\*

Ametiühingu kaitset oleks vaja nii katastroofide ja vigastuste puhul kui palgavõitluses. Aga ka näiteks siis, kui juhtub nii, et laev läheb rendileandjale tagasi, ja meeskond jääb teadmatusse. Näiteks osa "Balanga Queeni" meeskonda läks laeva ära vilma, teine jäi istuma ja ei teadnud, kas saab tööd või ei. "Ambassadori" tulekul lasti "Balanga" omad algul kõik lahti, ja alles siis võeti "Ambassadorile" tööle — tösi, mitte kõik.

Ja ajutise lepinguga on üldse sant tunne. "Corbiere'i" omad naeratasid viimasel reisirühmal küll südaööni, aga jäid jõulude ajaks ometi teadmatusse.

\*\*\*

Töötukassa saab koguneda alles aastatega.

\*\*\*

Kes asja ajab, peab olema maal, aga tal peab olema meremehe hing — peab olema ise merel töötanud. Ja kuidas saada kokku vähemalt 100 inimest, et siis minna oma ametiühingu-mõtet seletama? Kui on vaid 10, lastakse need lihtsalt lahti, ja kogu lugu.

\*\*\*

Vaja on kaitsta ka välisriiki all sõitvate meie inimeste õigusi. Kas oleme ikka veel harjunud, et keegi teeb meie eest kõik ära nagu vanal ajal, ja meie muudkui tõstame kätt?

\*\*\*

Tööandja ülalpeetav ametiühing ei rahulda enam?

Sinna on liikmeks jäänud kaubalaevastikus töötavad inimesed. Ja see on passiivseks jäänud.

Reisilaevade inimesed võiksid luua ametiühingu koos nendega või eraldi, nii et nemad hiljem liituks uuega. Aeg sunnib tagant.

93. aastal oli kollektiivleping, 94. aastal ei olegi. Vana kehtivat edasi, kui uut pole tehtud...

Lepingu sõlmib tööandja-organisatsioon, keda te ei pea oma esindajaks?

Me ei tea, kas ta on meie esindaja — ei näe tagasidet. "Corbiere'i" lugu näitab, et keegi ei kaitse.

Töötu madrus on ikkagi madrus, aga töötud koristaja võib ka maal mõnd kontorit minna koristama.

Võib-olla peaks ametiühingus olema kaks sektsiooni: meremehed ja teenindajad. Me ei saa teha nagu Rootsis, et on 3 merega tegelevate inimeste ametiühingut — oleme väike riik ja raha vähe. Mingit mõtet ei ole killustada. Mõni võib ju hiljem ühisest organisatsioonist välja kasvada, nagu näiteks riigimere-meeste oma.

\*\*\*

Selleaolisi arvamusi on varemgi kuulda olnud, aga mitte nii lühikese aja jooksul nii palju ja nii sarnaseid. Kas näitab see, et tööta jäänud (jääda võivad) meremehi on piisavalt palju või pigistab king kuskilt mujalt? Küllap on ka "Estonia" hukk pannud mõtlema riski hinna üle.

Kui leidub neid, kes tahaksid oma mõtteid teistega jagada, kirjutagu toimetusele aadressil: EE0001 Tallinn, Pikk 70, "Meremees".

Mari Vamba  
Madli Vitismann

## Tööaeg 24 tundi

"Mare Balticumi" arst Aivar Kaur:

Minu eriala inimesed on maailmas üldse küllalt kõrgepalgalised ja laevas läheneb nende tasu kapteni omale. Läänes on arstide ametiühing nii tugev, et palgatase on ühtviisi kõrge, töötagu tohter siis maal või merel. Seepärast polnud Soome-Rootsi laevaliitidel seni üldse arste — kallis pidada. Kui oli, siis medode. Läänemerele on infarktiga laevas surdud. Nüüd, pärast "Estonia" hukku, on hakatud tahtma, et reisilaevades oleksid ikka arstid ka.

Kusjuures neil on laevades niisugused arstiruumid, et lihtsalt kadedus tuleb peale — nii hästi sisustatud. Meie tegime siia laeva oma ruumi sellisesse kohta, kuhu nii reisijal kui meeskonnal on ühtmoodi hea juurdepääs. Pidime Rootsi poolele puust ette tegema, et arstiruumid tuleb vanast kohast ära tuua: mina jõuan alla joosta küll, aga kõike vajalikku varustust ei saa ju kaasa tassida. Siin on aga ideaalne koht. Ka välja on haiget siit hea transportida.

Riigil oli laevaarstidest kasulik lahti öelda, sest nad ei toonud ju haiglatele midagi sisse. Haigekassapunkte meie tööst ei tule — ravime ju põhiliselt välismaalasi.

Seetõttu olid laevaarstid sunnitud võtma iseselsva töö litsentsi. Maksuamet võib

meid kontrollida — kõik on korras. Läänes töötavad laevaarstid samadel alustel.

Mu kolleegidki, kuni mõni neist polnud minuiga reisi kaasa teinud, arvasid, et laevaarst on nagu turist, teha pole midagi, aga saab temast rohkem palka. Alles sõites veendusid, kui palju siin tegemist on. Tööaegki on ju sisuliselt 24 tundi — väike uneaeg on muidugi ka — ja 14 päeva järjest olen tööl. Noh, kui pärast kaasatehtud reisi olen kolleegidelt küsinud, kas tahaksid minu asemel tulla, vastatakse ei...

Olen ka varem merel olnud. Nüüd kohanesin uuesti — valikut ei olnud. Tuleb ennast täiendada, vanu asju, mida vahepeal vaja ei läinud, meelde tuletada. Loksumise käigus suuta traumaga tegelda — see võttis küll aega harjuda. Laine rütmil tuleb õppida tabama. Paljud soomlastest patsiendid on käinud uuesti laeva sattudes tänamas: kodus arstid olla imestanud, mida kõike laevas on suudetud korra teha.

Lõpuks läks asi nii kurioosseks, et hakati laeva peal laskma vanu vigastusi lappida, sest laevas ei tulnud eraldi tasuda — reisi-kindlustus oli olemas. Ei saa inimesele ära öelda, kui tuleb abi saama, ehkki vana asjaga. Reisija on ju ka tarbija, ja tema on teatavasti kuningas... Teinekord lõpetuseks sai ikka öeldud, et tegelikult



Laevaarsti hooleks on ka kontrolli puhtuse ja pakutava üle laevarestoranidesbaarides.

ei ole see asi teil laevas juhtunud, vaid 4–5 päeva vana. Kui küsid, et miks kodus arsti juurde ei mindud, vastatakse: aga meil maksab see ju palju.

Olen terapeut — üldarst. Ülikoolijärgne sõjaväeritala on välkirurg. Praktiseerisin seda asja neli kuud Riias, küll kuival maal. Selle tõttu oli laevas kohanemine siiski kergem. Riia-aeg sattus mul just Afganistani sõja lõppu, ja sealt tuli "materjali" nii palju, et sai tõesti kõvasti harjutada.

Mari Vamba,  
Madli Vitismann

## Viljandis

ei ole mitte ainult kuulus järv, vaid ka üks märksa väiksem, ometi aga oluline veekogu. Tolle kaldal on nimelt Eesti ikka veel kõige uuem teatrimaja, ilus punasest tellisest hoone. Sääil pidas 6. jaanuaril oma 75. sünnipäeva "Ugala" teater. Pidustuste kogu programmi, alates kella 18.17-st kuni tulevärgini teatrimaja katusel kell 2 öösel tegi kaasa ka Eesti Vabariigi President abikaasaga. Sellele järgnenud näitetrupi peol osales omakorda näitlejanna Helle Pihlak-Meri abikaasaga. Aga merendust puudutab lugu niivõrd, kui võrd "Ugala" juhi Jaak Alliku ajaloolises ülevaatekõnes leidis fraas selle kohta, et üks teatrimaja fuajee seinu on "Tallinna Sadama" hiljutise peadirektori Peeter Palu krohvitud. Tol ajal juhtis see mees teatavasti ehitustegevust. Krohv seisab seinas siiani.

Mari Vamba



Koondmeeskond Tallinnast tervitab Viljandi kolleegi vööksopuga: Väino Laes Draamateatrist, Tõnu Kark Linna-teatrist, Jüri Aarma Kuku-raadiost. Teet Malsroosi foto

## Veeteede Ameti jõulupidu

oli Mustpeade Majas. Peadirektor Kalle Pedak tervitas iga saaliastujat ja pidas hiljem lühikese kõne. Rahvast oli väga palju ja, vähemalt pealtnäha, kõik ka rõõmsad ning rahul. Sai palju tantsida, etteasteid vaadata-kuulata, jõuluvanaga kohutada ja baarides istuda.



## Ahvenamaa lugusid

## Vanadest, uutest ja uusvanadest laevadest

## Ahvenamaa on merelkäijate kant

Ahvenamaa koosneb enam kui 6500 saarest, millest 6400 on suuremad kui 3000 m<sup>2</sup>. Ja kuigi saarestiku 24 000 elanikust enam us elab ainult 50 saarel, neist omakorda 40% Marienhamnis, võib ikkagi väita, et saarte ajaloo, majanduse ja kultuuris domineerib meresõit. Tänu oma asukohale Läänemeres ollakse pidevalt seotud elava kaubandusega ilmselt juba viikingiaegadest. Soome ühinemine Euroopa Liiduga jättis saartepiirkonnale erandina *tax-free*-kaubanduse alles ka pärast 1999. aastat. Ainuüksi tänu parvlaevanduse kiirele arengule 1960. aastatel on saarestiku majanduse olulisemaks osaks tõusnud turism, millest saadavad sissetulekud on ühed olulisemad. Laevandus on oma kõrgeaegadest, XIX sajandi teisest poolest kaotanud palju oma tähtsusest. Viimased aastad on toonud kaubalaevastiku väljalipustamise ning müügi, kuid oluline majandusharu on see senini.

## Loomulikult on Ahvenamaa elanikud olnud meresõitjad

Esimesed kalurid-kütid tulid sinna 4200 e.m.a., oma meresõidu ja -kaubanduse arengule andis ilmselt tõuke talupoegadele 1765. a. antud õigus müüa oma kaupu seal, kus nad seda soovivad. XIX sajandi keskel alustati laevakampade moodustamist, s.t. ehitati ühiselt kokkupandud rahadega kaubalaevu Lääne- ja Põhjamerel seilamiseks. Lastiks olid põhiliselt puit, propsid (kaevanduste jaoks) ja tagasiteel mitmesugused kaubad Inglismaalt ja kontinendilt. 1865. a. ületas esimene Ahvenamaa laev, park "Preciosa" Atlandi. Oma lipu sai Ahvenamaa alles 1954, praegu soositakse selle kasutamist kaubalaevadel.

## Parklaev "Pommern" on Marienhami au ja uhkus

Marienhamni Läänasadamas on üks turistide tõmbenumbreid 1903. a. U. Reid & Co poolt Sotimaal Glasgow lähedal Greenockis ehitatud neljamastiline teraskorpusega parklaev "Pommern". 1923. a. ostis Ahvenamaa suurreeder Gustaf Erikson selle 95 m pikkuse, 13 m laiuse ning 50 m kõrguse grootmastiga laeva, mis võis peale võtta kuni 4050 t kaupa, Kreeka riigilt. Kreeka oli selle endale saanud seoses Saksa sõjalaevastiku laialijagamisega peale Esimest maailmasõda. 26–27-liikmeline meeskond pidi toime tulema purjedega, mille kogupind oli 3240 m<sup>2</sup>, ja sellega tuldi toime. Kahe ilmasõja vahel oli "Pommern" üks kiiremaid nn. nisulaevadest Austraalia ja Inglismaa vahel. 1932. a. oli tehtud rekordreis: Kopenhaagenist Port Victoriasse Austraalias 75 päevaga. 1939. aastast jäi laev kodusadamasse ning 1952. aastal kinkisid öde-venda Eva Hohenthal ja meresõidunõunik Edgar Erikson laeva Marienhamni linnale. Ja kuna ükski asi ei püsi paraja kõpitsemiseta, käib ka "Pommernil" pidevalt tööd. Igaüks, kes laeva läheb, võib näha siin või seal käsilolevaid töid. Purjed on purjekoides, purjekinnas ja -nöelad parasjagu kõrvale pandud. Meie oludes muidugi mõeldamatu, kahju küll.

## Ehitada tüüpiline Ahvenamaa kuunar

1989. a. "aeti vette" idee ehitada üks uus traditsiooniline Ahvenamaa kuunar. Veel on elav suurte puulaevade ehitamise traditsioon ja teada tehnika, kuid seda on vaja säilitada ka tulevastele põlvedele. Initsiatiiv tuli laevaomanikult Bror Husellilt Ma-

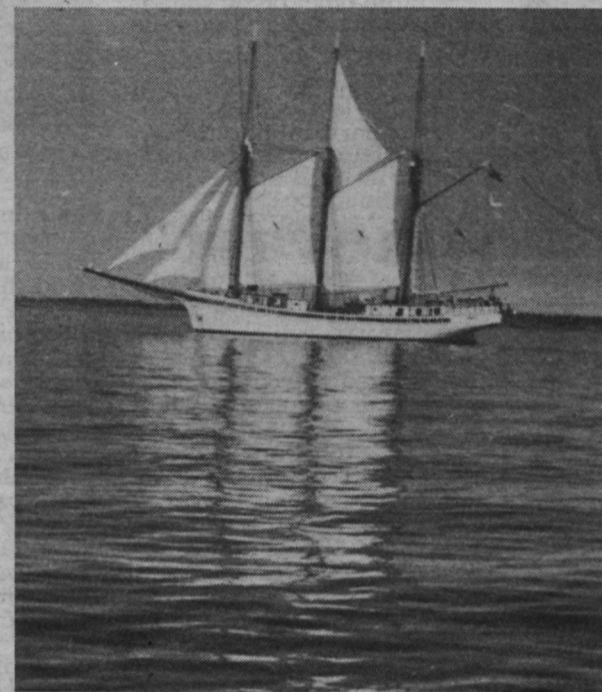
rienhamnist, kes oli entusiastlikult toetanud juba 1988. a. vette lastud "Albanuse" (esialgne 1904. a.) ehitamist.

Idee võeti entusiastlikult vastu ja osaliselt saadi raha nn. rahva laevaomanike kompaniilt, AS-ilt Linden (*Rederi AB Linden*). Osanikke on ligi 3000. Enamik aktsiate omanikest on Ahvenamaalt, osa kuulub üksikisikutele, osa kaubandus- või töösusettevõtetele.



«Linden» mais Travemündes...

...augustis Ahvenamaa saarestikus



Projekt äratas tähelepanu ka väljaspool Ahvenamaad, tuues kaasa välismaiseid investoreid. Lisaks sellele on kaasa aidanud arvukalt sponsoreid ja annetajaid. Ega see tähendanud, et kõik oleks probleemideta sujunud. Nagu ilmselt iga normaalse ettevõtmise juures tekkisid siingi majandusraskused, näiteks Soome marga kõikumine sundis juba alustatud laeva üheks talveks "hibernatuseks".

Eeskujuks võeti 1920. a. Marienhamnis ehitatud "Lindeni"-nimeline kuunar, mis oli purjetanud 1953. aastani. Jooniseid polnud säilinud, kuid kasutati maalide ja säilinud poolmudeli, samuti vanade fotode abi. Ehitamist alustati 1990. a. suvel, kui raiuti maha kaarepuud. Sügisel alustati kaarte eneste väljatahumist ja 1991. a. aprillis pandi maha kiil ning 1992. a. augustis toimus laeva pidulik vetteajamine. Laev ehitati Idasadamas (Osterhamnis) Lindenvarvetis. Ristiemaks oli Lill Lindfors. Esmareis tehti 1993. a. juunis. Mastid on lehisest. Selleks otstarbeks saadi puit kingituseks Kide läänist Kirde-Soomest, kus tsaar Aleksander II oli lasknud puud istutada, "et tulevikus oleks seal mastimets".

"Lindeni" ehitamisel tehti 40 000 töötundi, kasutati ära 1000 männipalki, 4000 piiki, 50 000 laevanaela ja 1000 liitrit tõrva, ballasti on 30 000 kg. Kui laev oli veel ehitusel, oli võimalik ehitusplatsil töötegemist vaatamas käia.

Laev ehitati ja klassifitseeriti vastavalt *Det Norske Veritase* puulaeva-nõuetele. Ta on jaotatud neljaks veekindlaks sektsiooniks, igal neist eraldi avariiväljapääs.

Ta peaks jääma ujuvile ka siis, kui sektsioonidest kaks on vett täis. Tuletõrjevastustus on kaasagne, igas kajutis on sprinkleriseade ning suitsudektoriid. Tipptasemel on ka navigatsioonivahendid, laeval on uusim GPS- ning satelliitkommunikatsioonisüsteem.

## Mida see kolmemastiline kahvelkuunar endast kujutab?

Pikkus 48 m  
Laius 8,6 m  
Süvis 2,8 m  
Mastide kõrgus 33 m  
Purjepinda 632 ruutmeetrit  
Masin 560 hj  
Kiirus max mootoriga 9,7 sõlme  
max kiirus purjes 17 sõlme  
Mahutavus brt 277  
Kajutid on 35 reisijale  
14 kaheinimesekajutit WC ja dušiga  
söögisaal 40 reisijale  
salong 15 reisijale  
Meeskonda kuulub 6–8 inimest.

## Mis selle laevaga peale hakata?

Suveks plaanitakse kruisise Lääne- ja Põhjamerel, talvel võib laev teha merematkeid ka Kariibi merel.

1993. a. suvel võttis "Linden" kapten Henrik Karlssoni juhtimisel osa "Tall Ships Race'ist".

Mullu suvel tegi "Linden" iga päev reisi Marienhamni Västerhamni (Läänasadama) ja Osterhamni (Idasadama) vahel; ühe ennelõunal 10–14, teise pärastlõunal 15–19.

Huviliste puuduse üle ei kurdetud.

## Epiloogi asemel

Eesti merenduslool on palju ühisjoooni Ahvenamaa omaga. On meilgi oma ajaloolised laevad ja nende fond asutatud. Mida me neist kuulnud olemes? Seda, et raha ei jätku.

1952. aastal ehitatud "Vega" sai muuseumilaevaks 1. aprillist 1979, lipulaev "Suur Tõll" on siinmail olnud nüüdseks üle viie aasta. Alveelaev "Lembit" võeti Balti mere laevastikult üle. Endised NL mereväelased on selle laeva eest hästi hoolt kandnud nii nõukogude kui ka Eesti võimu all.

"Tõllul" käies on olnud piinlikke momente kuulates: "Siin pole just palju muutunud" ning, kui mõne kampaania käigus ettevõtetud tööd üles lugeda, jääb üle vaikselt muud juttu teha. Vaene "Vega" on suhteliselt kindlalt varjul, Meretehasesse igaüks sisse ei pääse, et veenduda selle toreda ja meie meremeeste poolt nostalgijaga meenutatava laeva lootusetus seisukorras.

## Raha ei ole?

Seda pole kunagi ega kellelgi piisavalt. Aega on varem olnud piisavalt. Kui arvestada "Lindeni" ehitamiseks kulunud töötunnid ühe mehe 8-tunnisteks tööpäevadeks, saaksime nii 20 mehe ühe aasta töö. Meie ajaloolistel laevadel on vähemalt 4 meest kogu aeg palgal olnud. Vahis, et laeva lihtsalt laiali ei tassitaks. Jäämurdjal ikka pidevalt üle kümne. Meremehed teavad, mida teeb vahimadrus või ükskõik kes vahis oljatest. Tööd.

Ka materjale on nii ühele kui ka teisele laevale muretsetud, seega siis raha vist nagu oleks olnud ka? Ja sponsoridki on aidanud.

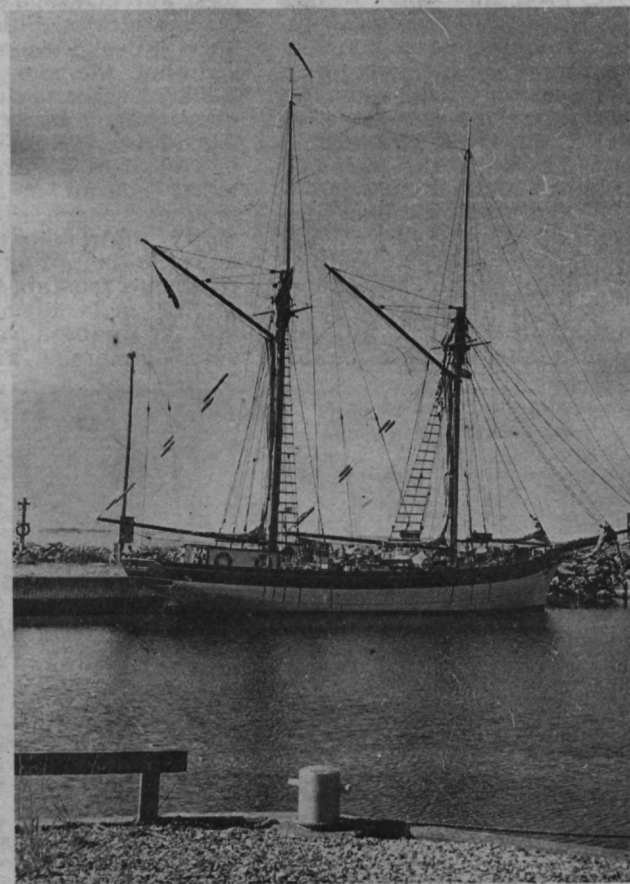
Akki on kogu jõud läinud laevade ajaloo uurimisele?

"Suure Tõllu" Soome-aastatest 1918–1922 ning lühidalt ta varasemast ja hilisemast elust kirjutab Soome Meresõiduameti üks osakonnajuhatajatest kaugsõidukapten Seppo Laurell oma raamatus "Höyrymurtaajien aika", mis on avaldatud 1992. a. "Soome Meresõiduameti Toimetiste" sarjas. Kõik.

Reet Naber



«Pommerni» purjed seilkois



«Albanus» Kõkari tollisadamasse väljasõitu vormistamas



## Rootsi on neutraalne riik

Neutraliteeti kaitstakse hoolsasti, ka pruuni-hallilalgulise laevastikuga. Eestis on neid laevu visiitidel käinud juba üle kümne, viimati oktoobri lõpul. 30. oktoobril, kui pühapäevasel jalutuskäigul pered seisis suure "Karlskrona" trepi juures vaatama pääsemise sabas, valvasid eskaadri teisi laevu valgeis kedrides kadetid. Peale vaatamiseks avatud "Karlskrona", mille helikopteriga kaasas, seisis Admiraliteedi basseinis veel "Ven", "Nändö", "Koster", "Utö" ja "Kullen".

Tutvus maksab nüüdisajalgi. Teades, et Eesti merevägi ei luba merelehel "Kondori" sisemusse piluda, tuleb seda enam tänuks olla leitnant Lars Gustaffsonile, kes tuttavaid huvilisi mööda "Kulleni" treppe ja koridore juhatab ning laeva võimalusi lahkelt tutvustas.

Võimalused on suurepärased ja kadedustäratavad. See 98 m pikkune plastkereg

klaasriidega kaetud laev on ehitatud Rootsis 80-ndate lõpul. Et sõjalaev peab olema antimagnetiline, on kõik metallosad roostevabast terasest, kaasa arvatud näiteks ankrukett — see on mõistagi väga kallis. 4 Saksa päritolu peamasinat on ümbritsetud vasktorudesse peidetud kaabliga, et kompenseerida masinate magnetvälja. Masinaruumis on ka keskküte, õliseparaatorid ja heitvee puhastusseadmed.

Tekil on "Boforsi" 40 mm suurtükid ja allveelaevade tõkestamiseks granaadiheitjad ning "Yamaha" mootoriga kiire kummipaad. Suurtükke on võimalik panna automaatrežiimile, et kaamera abiga näiteks lennukit jälitada.

Roolikambris on mõistagi moodsaim aparatuur, sh. sonarite jaoks vajalik võimalus mõõta laeva all eri sügavustes veesamba soolsust, temperatuuri jms. Laeva manööverdamisvõime on hea: võib

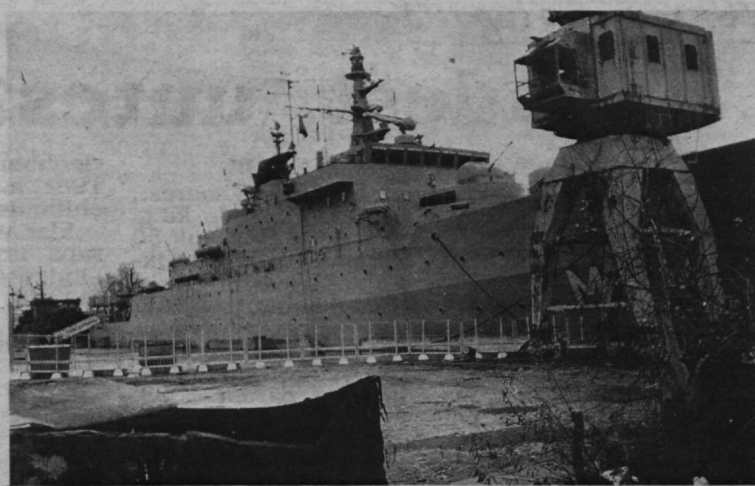


Ülemist koid ehib kleebis «Ainuke tütarlaps pardal»

sõita täiskäiguga kasvõi külges ning kohapeal ringi pöörata. 24-milline radar ja lokaatorid võimaldavad määrata mingi objekti, nt. helikopteri hetke asukoha ja laeva kauguse sellest (meetrites).

Roolikambrist allpool asetseb juhtimiskeskus — laeva aju ja süda. Seal on raadiokabiin, sonarite kontrolli ekraanid, videokaamera, mis võtab üles sonaripildi, kaamera, mis teeb radarikraanilt fotosid, seadmed, mille abil sünteesitakse saadud info ning kantakse kaardile. Avastatud objektid on võimalik automaatselt kaardile kanda.

Veidi allpool on kitsuke mess, paraja suurusega kambüüs, meeskonnakajuti ees sonarišah ja nurgas... triikimislaud. Ajateenijate



Huvilistele näidati suurt halli «Karlskronat»

kajutid on kitsukesed, ainuke naiskadett magab ülimes kois. "Kulleni" on 14 ohvitseri ja 14 ajateenijat.

On ruum, millest saab välja lasta kergevarustuse tuukrid, 3 elektrigeneraatorit ja suur peaelektrikilp — tähtsaim sõlm laevas.

Ahtris on suur trümm pootsmani majapidamisega: igasugused vaierid, konk-

sud, poid ja kaks minialveelaeva. Ka plastmasskett, mis tõmmatakse laeva alt läbi veendumaks, et seal pole miine.

Videolt näidati, mida suudab "Kullen" ise ja mida ta silmad-käed — minialveelaevad. Ent oodi "kollasele allveelaevale" palusime asjatundjalt.

Madli Vitismann



Vasakpoolseim on «Kullen»



Lars Gustaffson näitab roolikambrist

## Lugu "kollasest allveelaevast"

Möödunud aasta oktoobrikuu viimastel päevadel külastas Tallinna Rootsi sõjalaevade eskaader. Nagu sel puhul ikka kombeks, lubati laevadele ka linnakodanikke. Vähemalt sel korral oli meremuuseumi rahvas teistega võrreldes peajagu paremas seisukorras, sest miiniraaleril "Kullen" teenis ohvitserina mees, kellega juba varemgi kokku olime puutunud. See professionaalne tuuker oli osa võtnud meremuuseumi ja meie Rootsi koostööpartnerite ühisuuringutest Eesti vetes. Olime koos käinud merel ja vee all, ning nüüd oli Lars Gustaffsonil hea meel oma tuttavaid moodsal sõjalaeval vastu võtta. Sel lihtsal põhjusel oligi meremuuseumi rahval, allveeklubi "Viikar" sukeldujatel ning ajalehe "Meremees" toimetajal võimalus näha tunduvalt rohkem, kui see muidu võimalik oleks olnud.

Moodsat tehnikat sõjalaeva komandosillal, keskujuhtimispostis, masinaruumis ja mujal ei ole põhjust siin ajalehe veergudel tutvustama hakata, seda peab ise nägema. Rääkida tahaks aga seadmest, mille juures kõige kauem seisti, mida igast küljest uuriti ja käega katsuti. See oli miniatuurne "kollane allveelaev".

Loomulikult ei olnud tegemist allveelaevaga selle sõna otseses mõttes. Ehkki kollast värvi ja iseliikuv, on see allvee-robot (*Remote Operated Vehicle*, lühendatult ROV) emalaevaga kaabli kaudu ühendatud. "Kulleni" trümmis oli neid koguni kaks ja merel leiavad nad kasutamist väga sageli. Kui sõjalaev oma hüdrolokaatori abil mere põhjas mingi tundmatu objekti avastab, saadetakse ROV seda lähemalt uurima. Aparaat on varustatud videokaameraga, kust värvi-

line pilt kaabli kaudu keskujuhtimispostis ekraanile jõuab. Ekraanil on peale pildi veel andmed sügavuse kohta, kuupäev ja kellaaeg sekundi täpsusega, aparadi piki- ja külgekalle ning kurss kraadides. Paindliku juhitavuse ja manööverdamisvõime tagavad ROV kerel paiknevad seitse sõukruvi, mida operaator laeva juhtpuldil üheainsa piskese kangikese (*joystick*) abil käitab.

Aparaadi eesotsast võib vajaduse korral välja sirutada manipulaatori, mille abil saab teha lihtsamaid operatsioone või siis paigaldada leitud miini juurde lõhkeleangu selle õhkamiseks.

Meie erilist huvi ROV vastu tingis asjaolu, et seda riistapuud tarvitatakse üsna laialdaselt mitme mereuuringu,

sealjuures ka allveearheoloogiliste tööde tarbeks. Neist oli juttu ka seoses "Estonia" vraki uurimisega.

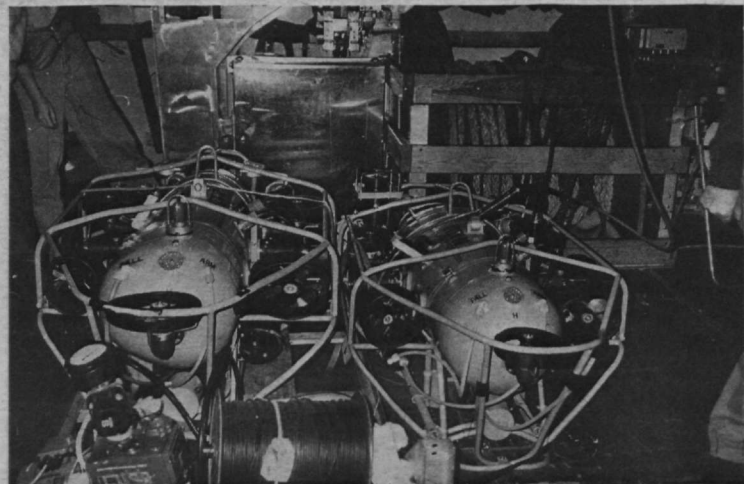
Enne sügavas vees tuukritööde organiseerimist on sageli vaja veenduda nende vajalikkuses ja võimalikkuses. Sageli ei ole inimese saatmine sinna, kuhu oleks hädasti vaja, otstarbekohane ega võimalik. Näiteid võiks otsida üsna hilisminevikust, eks ole?

Ka tänapäeval seisab meremuuseum sellise probleemi ees. Naissaare lähistel lebab mere põhjas ilmselt väga huvitava, alles hilisminevikus avastatud laeva vrakk, mille uurimisega lihtsalt ei ole õigust mitte tegelda, kuid sügavus on seal sukeldujate võimaluste piirima, võib-olla isegi natuke üle selle. Kui vraki vaatlustel kinnitavad esialgset prognoosi, tuleks algatada pikaajalist rahvusvahelist koostööd välis-

partnerite osavõtul. Lähimaid vaatlust ei ole me aga paraku suutelised ise tege-  
vama, ehk kui, siis ainult suure riski peale välja minnes.

Järelikult vajaksime me oma ROV-d. Ja mitte ainult meie, vaid ka mitmed teised merendusametkonnad Eestis. Me teame, kust neid saab ja mis nad maksavad. Vaja oleks ühendada jõud nii majanduslikuks kui teaduslikuks koostööks. Kuidas aga selleni jõuda, ei tea. Tihti on nii, et kel on võimalusi, neil puuduvad vajadused ja huvi. Neil, kel aga vajadus ja huvi olemas, puuduvad võimalused. Ei ole vist raske ära arvata, millisesse kategooriasse merearheoloogiaga tegelejad kuuluvad? Vajaksime mitte sponsorst, vaid asjalikke koostööpartnereid. Iseasi, kas kellelegi meid vaja on!

Vello Mäss



Niisugused need «kollased allveelaevad» ongi, trümmis muu pootsmanni vara hulgas.

15. detsembril oli Bekkeri sadamas natuke tavalisest pidulikum. AS Karmilaevandus ristas oma pukserit "Risto" ja praami BGI-1. Talituse viis läbi Meremisjoni pastor Jaan Jaani, ristiema rollis oli oma töötaja Siiri Käpa.

Aktsiaseltsi juhatuse esimees Rein Merisalu ütles, et tema peab ristimist väga oluliseks. "Meil jäi "Viola 1" ristimata ja temaga oli üks häda teise otsa. Järgmised laevad olen ise ära ristinud, ja nendega senini õnneks midagi juhtunud pole. Soomest ostetud "Risto" (ex "West") pidulik ristimine sai tehtud Meremisjoni pastori Jaan Jaani poolt. Me lihtsalt ei leidnud teda varem üles."

Reet Naber

## Pukser "Risto"



«Risto» õnnistamine.

Rein Merisalu foto



### "Kotermann"

on Tallinki vastne ajaleht (toimetaja Piret Mäeniit). Meie kätte sattus juhuslikult selle teine number — oli "Corbiere'i" viimasel reisil laevast tasuta saadaval. Nii et mõeldud paistab uus väljaanne olevat nii reisijale kui oma inimestele.

Uks veerg on "Tallinki" ajaloost; teisel meenutavad mõeldud viit aastat firma "veteranid". Ulo Kollo, Heiki Lindpere ja Enn Rohula suu läbi valgustatakse "Eminre"

minevikku ja tulevikku. Juttu on veel tiiburlaevadest talvekorteris, samuti üldisemat laevandusalast infot.

Meremisjoni assistent Lauri Soone selgitab oma organisatsiooni mõtet ja tegevust.

Kõik see on uus ja huvitav eelkõige reisijale; omade tarvis on uue (juhtiv) töötaja pildiva tutvustus.

Leht on neljaküljeline, heal valgel paberil. Osa lugude allkirjadeks on nimemärgid, osal pole neidki; ka fotode autorid on nimetatud.

Impressumis lubatakse kord kuus ilmuma hakata.

\*\*\*

"Kotermanni"-lehe esimese numbril saime muidugi kohe, kui palusime. Siin seatakse lehele selge eesmärk: anda oma enam kui tuhandele töötajale kõikvõimalikku informatsiooni ettevõtte tulevikust, igapäevast ja minevikust täpselt, moonutamata kujul, lisaks südamele ära funktsioon — ning seda mitte ainult ülemuste hääletooruna. Kohe antakse ka firmaajalooline spikker, et iga

töötaja mõistaks oma ettevõtte kellele tahes tutvustada.

Esimene lehenumber ongi õige sisukas. Juttu on loodavalt turundusosakonnast ja personaliosakonna tegevusest ning Tallinkist turismimeessil; refereeritakse ka "Eminre" juhatusel oktoobrikuiseid otsuseid. "Balanga Queenilt" on suvine fotoreportaaž. Selgeks tehakse ka kotermanni kui niisuguse olemus. Sümpaatseid tüki-kesi on võetud omaaegsetest ajakirjadest "Laevandus" ning koguni Carl Robert Jakobsonilt ("Mere tee on vanal

ajal rikkuse tee olnud ja on seda praegu veel!"). Hää on pressi- ja reklaamijuhil Enn Kreemi arutus "Estonia" huku järel eesti meremeeste kallal keelt ja sulge teritanud kodu- ja välismaisest ajakirjandusest. ("Mõne kange süüdistaja ja paikapanija kokkupuuted veega piirduvad paari käiguga üle Ema-jõe, sedagi silda mööda.") Rahvasuust väidetakse pärit olevat telekava ehk "Balanga Queeni" telepurk". Hea suu sel rahval.

Mari Vamba

## Meie teeme ajalehte — uuel aastal endiselt

Mullu suvel täitus ajalehel viis aastat, sügisel toimetuse praegusel koosseisul. Mõeldud aastalõpp oli meile juba kuues. Tollel, 1989/90. aasta vahetusel said alguse traditsioonid, mida oleme järginud tänini. Viis aastalõppu on kõneks olnud veeteede ameti saavutused, kuudat korda kirjutas aastalõpumõtisk-luse Vello Mäss. On laevandusjuhtide aastalõpu- ja sadamajuhtide aastaalguse intervjuud.

1990. aastal said alguse mitu suuremat tähtsusega merendusüritust, kui seda tollal märgata oskasime. Praegu tundub, nagu oleks Stockholmiliini täiesti endastmõistetav, samuti kui järjest tihenev Helsinki-liiklus. Suvel sõitis kiirlaevu mitmest sadamast, talveks tõsteti need kaile.

Esimene üritus, millest algas tõlkelehe "Eesti Meremees" tõus võrdväärseks tollase "Morjak Estonii" kõrval, oli eesti keeles toimunud pressikonverents "Tallinki" liinileaatmise puhul 8. jaanuaril 1990. 31. mail tutvustati "Helta" tiiburit "Sinilind" enne esimest Helsinki-reisi. 17. juunil sai alguse Stockholmiliini. Tol aastal alustatud kolm suunda — võimaluste arvu kasv Helsinki-liinil, tiiburid ja Rootsi-liin — on tänaseni püsivad, kuigi laevade ja firmade nimed on võib-olla muutunud.

Rublaaegses Eesti Vabariigis, 1991/92. aasta vahetusel tabas põhimõtteline muutus meie toimetustki: Eesti Merelaevanduse "Eesti Meremeest" sai merendusfirmade ühisjõul väljaantav "Meremees". Kuigi mõned sponsorfirmad on olekut ja nime ning juhtkondagi vahetanud, on toetus ajalehele olnud püsiv ja võimaldanud nähtavasti kõige raskemast ajast läbi tulla. Nii arvama sunnib see, et tol ajal kadusid rahapuuduse tõttu kõik teised merendusväljaanded, niihästi "Rõbak Estonii", "Morskoi Ekspress", "Morjak Estonii" kui ka "Eesti Kalandus". Püsima jäi vaid "Purjetaja", mis on nüüdseks "Hommikulehega" leivad ühte kappi pannud. Ent tänava on ilmunud uued merendusajalehed "Kaluri Leht" ja "Kotermann", tõsi, üli-väikeses mahus. Esimest annab välja Kalaamet, teist "Eminre-Tallink".

Moodi on läinud pressisekretärid — väljastpoolt vaadates kui suukorv, et midagi peale teabeagentuuridele poetatud viimseini lihvitud lausete asutusest-ettevõttest välja ei pääseks. Sest vastates millegi uue kohta esitatud või valusale küsimusele pressisekretär kas ei tea või ei ütle.

\*\*\*

Mullusügisene laevahukk, mis väikeses Eestis, kus "kõik tunnevad

kõiki", raputas tervet ühiskonda, ei mõeldud jälgi jätmata kindlasti ühestki meremehest. Ajal, mil igaüks pödes kaotusvalu hukunud lähedase, sõbra, töö- või koolikaaslase pärast, seisid kõigi ees ühesugune küsimus: jätkata meresõitu või mitte. Kui jätkata, siis mille nimel? Ja kas tekkinud hirm on möödud või jääb valdavaks.

Trotsi tekitasid samal ajal vallandunud solvangud Eesti meremeeste aadressil, mida nii kenasti selatas oma esinemises Rootsi TV-s lahti president Lennart Meri: Eesti meremehed saadeti Vaiksele ookeanile, Põhja-Jäämerele ja isegi Kaspia merele. Nii et rootslaste meelest ei olnud siin mingeid eesti meremehi. Ning ajal, kui eesti soost kaptenid ja tüürimehed leidsid tunnustust Kamtsatkal, kujunes rootslastel arvamus, et polegi olemas mingeid eesti meremehi ega meresõidu-praktikat.

\*\*\*

Solvuda võib ka kodumaise (põhjendamata) kriitika peale. Kuigi sügisest alates teavad kõik Eesti ajakirjanikud, mis on visiir, ramp e. aparell ja veekindel vahesein, ei piisa sellest meremeeste tööle hinnangu andmiseks. Nii solvusid "Mare Balticumil" kuu aega Naantalise remondis olnud, kui lugesid "Rahva Hääle" aas-

talõpunumbrist, et "Estline pani ülepeakaela Tallinn-Stockholmi liini sõitma "Mare Balticumi". Ent loetu muutus naljakaks pärast eelmise päeva "Rahva Hääles" ilmunud teise ajakirjaniku põhjalikku kirjeldust ümberehitusest "Mare Balticumil", milles kirjutas: "Enne Tallinna-Stockholmi liinile asumist ehitati alus Turu laevaremonditehases põhjalikult ümber. /.../ Remonditööd läksid maksma 3,8 miljonit dollarit." Ka esimesena mainitud kirjatüki autor mõnab paar lõiku hiljem: "Eesti meremehele on merd sõitnud ja jäävad merd sõitma võõra kadestusest või ülekohtust hoolimata," kuigi on ise paar lauset varem ülekohtu teinud.

Seega poleks meremeestel maksnud ajalehe ämbri-risteasumist väga tõsiselt võtta: suuremates toimetustes võib kergesti juhtuda, et üks ei tea, mida teine parasjagu teeb, ehk: seekord oli aastalõpulehte tehtud ülepeakaela.

\*\*\*

Seda ei juhtu üksnes siin. "Expresseni" 10. novembri eriväljaanne "Estonia" hukust ei paista teadvat tolleks ajaks juba legendiks korrutatud kahest kaptenist, vaid teatab süüdimatult Toomas Sildamilt laenatud foto allkirjas: "Kapten Arvo Andresson on mures, et

"Estonia" on peaaegu tunni hilinenud. Seepärast otsustati kasutada halva ilma tõttu kõiki nelja Saksa masinat. Pildil seisab ta koos praktiseeriva tüürimehe Avo Pihitiga." Ja tõesti, tuletõrjeõppuse ajal tehtud fotol on kapten Andresson vormis, kapten Piht aga mitte.

\*\*\*

On meilgi üht-teist juhtunud. Näiteks piirivalvurid, kes lehe monteerimise ajal eksikombel ümberpööratud fotol kannavad püssi vasakul õlal.

1994. aastal ilmus 204 ajalehekülge "Meremeest", ehk 51 4-küljelise "Kotermanni" või "Kaluri Lehe" mahus, sisaldades 1275 masinakirjalehekülge teksti ja 379 fotot. Igaüks meist on kirjutanud rohkem kui veerandtuhandeleheküljelise raamatutäie ajaleheteksti, mis aja möödudes muutub merendusajalooks. Ka fotod, mis (peale ajalooliste) on meie toimetuses tehtud.

Loodame alanudki aastal püsida oma teemanis, ilmutades niihästi seda, mis pole teistele ajakirjandusväljaannetele kättesaadav ning leides ruumi sellele, mis suuretiraažilistes ajalehtedes n.-ö. serval taha jääb.

Head lugemist!

Toimetus

## Tondiloss pealinna peaväljaku ääres

Sageli küsitakse, mis praegu merekooli vanas majas sünnib. Mitte midagi ei sünni: maja ei kõeta, vesi on kinni keeratud, õuepoolse ukse ees on tabaluk, paraadukse ees seespool zdorovaja palka. Temperatuur majas oli alla nulli.

Kui väljas aasta lõpul sulaks läks, hakkasid aknad higistama ja seniste valdajate mureks lõhkes pööningul veetoru.

\*\*\*

Ühes trepikojas töö siiski käib. Arklikoruse uksele on silt "Salong": meditsiinilabi, juuksur, kosmeetika, maniküür, pediküür, kõrvarõnga augud. Koridoris istusid aas-

ta viimase tööpäeva õhtulgi ootajad ukse taga, millel silt "Professor Albert Stepanjan". Juuksuritel ei paistnud kliente olevat, aga meditsiiniabi poolel oli samuti ootajaid, sealn hambaravi hinnakiri. Toas, mille uksele silt "Perevjazotšnaja", istus perenaine (aktsionär, nagu juhataja) ja kurtis, et tervelt 3000 krooni on kulunud elektri peale. Umbes 10 000 kW, ega seda kümnekonna ruumi kohta olegi palju. Sellest hoolimata oldi saabastes-kamp-sunites, olemasolevad elektririistad ruume soojaks ikkagi ei küta.

Aeg-ajalt võib kedagi õuel autode kallal kõpitsemas näha. Uks proua avab ja sulle värvavat ja ukse ning hoiab

majapidamisel silma peal (kuuldavasti 1. veebruarini).

\*\*\*

Eesti Merehariduskeskus, kellele anti karm käsk sügisel kiiresti välja kolida, ei jaks muidugi nii suure tühja maja kütteraha maksta, seetõttu keeratigi küte kinni. Ega taheta ka praegusest koolimajast nii kaugel asuva noone eest vastutada, pealegi kui seda kasutada ei saa. Rektor Valdur Areti sõnul ei tahtnud linnavõimud remontivajavat maja ilma remondirahata vastu võtta. Siis proovis maja ühepoolse üleandmisaktiga üle anda. Ei mõjunud seegi.

\*\*\*

Aastalõpu veevarii kiirustas otsustajaid nähtavasti tagant. Mõeldud nädalal lubas Tallinna Kesklinna haridusosakonna juhataja asetäitja Vahur Remmel maja kütma hakata, et see sootuks ei rikneks. Ent alles pärast seda, kui merehariduskeskus maja lõplikult üle annab, st. värava väljastpoolt suleb. Kevade poole hakatakse tasapisi ka remonti tegema, linna rahaga.

\*\*\*

Asjastuhvitatu pilguga väljakolimist vaadates ja uue pererahva tulekut oodates jõudsim pika ja külma sügi-

se jooksul mitugi korda haridusametkondade kemplemisi kiruda: "Nojah, täieline Eesti Vabariik."

Ent Estonia puistee maja polnud merehariduskeskusele ainus, mil soodne asukoht. Hoolimata sellest, et Karu tänava koolimajast tuleb välja kolida kutsekool, mis kavatsesi paigutada Endla tänavale, ähvardatakse ka Endla tänava majad koolilt ära võtta. See, milles praegu asub piirivalvekool, oli varem elumaja. Kas on alusetu kuldus, et see kavatsesvat ümber ehitada prominentseteks korteriteks?

Täieline Eesti Vabariik ilmutab end aga BNSi teates 11. jaanuari "Postimehes".

Nimelt kavatses pankrotihaldur firmalt "Koneston" 1991. aastal saadud 14 miljonit rubla ja 1992. aastal saadud 1 miljon rubla nüüd merehariduskeskusele rendi ettemaksuna tagasi nõuda. Tollase kursi järgi olevat see 200 000 dollarit...

Tänava peaks veel mäletatama 1992. aasta rublasid — neid küll vaevalt keegi alles hoidis. Pigem osteti selle eest midagi koolile vajalikku. Tänavu tagasinõutavad dollarid peaksid aga tulema merehariduskeskuse ülalpidamisharale lisaks riigieelarvest, st. maksumaksja taskust.

Madli Vitismann  
Isi Trapido fotod



Merehariduskeskus on taandunud õuele ja väravamajakesse.



Haridusametnikud ootavad, millal merehariduskeskus värava lõplikult suleb.



## «Meremehe» tellimine

### Kodumaal

Nelle, kes pole jõudnud eelolevaks aastaks «Meremees» tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. Tellimishind koos postikuluga on 100 krooni, mis tuleb saata aadressil:

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

### Välismaale

Kui makstakse Eestis, on aastatellimuse hind Euroopasse 250 krooni, mujale 300 krooni.

Kui makstakse välismaal, pakub tellimisvõimaluse AS Rahvusvaheline Ajakirjanduslevi (Subscription International Ltd.). Sel juhul on hinnad järgmised:

Euroopasse 41 \$  
mujale 47 \$

Tasuda võib krediitkaartidega: Visa, Mastercard, Access, American Express. Sellisel juhul on vaja teada kaardi numbrit, kehtivusaega, kliendi aadressi ning kaardiomaniku nime ja aadressi (kui on erinevad kliendi nimest ja aadressist). Tšekk peab olema väljastatud Subscription International nimele USA dollarites või muus konverteeritavas valuutas.

Tellimused võib saata  
faxil +372 6 397 069 või aadressil:  
«Meremees» Subscriptions Department  
Subscriptions International Ltd.  
Akadeemia tee 21G  
EE0026 Tallinn  
ESTONIA  
tel. +3725 247 832

*Head lugemist!*

18. detsembril peeti Harku puhkekeskuses Eesti lipu all sõitvate reisilaevade meremeeste pidu. Peokorraldaja oli seekord "Mare Balticumi" laevapere, järgmisteks korradeks antakse teatepulk edasi. Korraldajad olid üürinud kena peomaja, toonud kohale söögid, joogid ja muusika. Kõiges muus loodeti iseteenindamisele.

Lõbus pidu lõppes paar tundi peale südaööd. Arvati, et edaspidi võiks niiviisi kujuneda reisilaevade meremeeste klubi. Inimesed saaksid merelt tulles teiste laevade vabade meeskonnaliikmetega kokku. Oleksid niihästi saun kui ka tants — koht, kus istuda ja lõõgastuda ning arvamusi vahetada.

Madli Vitismann

## Ise tehtud



Kõik tuli otsast lõpuni ise teha. Et seejuures ka natuke tsirkust tehti, käis peomeeleolu juurde.

RE Tallinna Sadam  
sadamates seisid  
16. jaanuaril:

## Kes meil käivad

**Keslinna sadamas**  
"Mahtra" (Eesti lipuga) — lastib paberit  
"Iida" (Eesti) — lastib alumiiniumi  
"Kolgujev" (Vene) — lastib terase sulatamiseks vajalikke lisandeid  
"Košice" (Malta) — lastib suuri (20 t) malmi ja raua plokkide  
"La Boheme" (Küprose) — lastib ammoniumfosfaati

**Kopli sadamas**  
"Henderika Klein" (Saksa) — lossib keemilisi ühendeid anoodide tootmiseks

Reidil ootavad "Oxelösund"; "Volgo-Balt" ja "Vig".

**Muuga sadamas**  
"Baltiiski-58" (Vene) — lastib ammoniumfosfaati  
"Volgo-Balt 211" (Vene) — lastib kivisütt  
"Evgeni Kvitkovski" (Poola) — lastib paberit ja pappi

**Paldiski sadamas**  
"Volgo-Balt 246" (Vene) — lastib vanaaruda



**TALLINK**



**ESTLINE**



**AS ESAGENA Ltd**



**ScanTrans**

MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



**TERMINAAL**

**inreko**

**ESTMA**



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht  
16. jaanuaril:

"ELMAR KIVISTIK" — Soudas  
"ALEKSANDER ABERG" — teel Balboast Daliani  
"PAUL KERES" — Durbanis  
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Kamarist Point Comforti  
"GUSTAV SULE" — teel Dunkerque'ist Beirasse  
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Rostockist New Orleansi  
"HAAPSALU" — teel Savannah'st New Yorki  
"VILJANDI" — teel New Yorkist Peterburi  
"RAKVERE" — Helsingis  
"NARVA" — Miamis  
"VALGA" — teel Manzanillost Punta Arenasesse  
"KEILA" — Skikdas  
"KUNDA" — teel Vittoriast Bilbaosse  
"KADRINA" — teel Söderhamnist Jeddah'sse  
"PALDISKI" — Sao Fransisco do Sulis  
"LOKSA" — teel Empedocle'ist Göteborgi  
"MAHTRA" — Tallinna Vanasadamas

## Neile, kes ootavad...

"SOMPA" — Kandlas  
"KEHRA" — San Pedros  
"AEGVIIDU" — teel Amsterdamist Tallinna  
"KUIVASTU" — Suezis  
"KUUSALU" — Moerdijkis  
"PARILA" — Banjulis  
"RAKKE" — Mangalore'is  
"VALKLA" — teel Mänttyluottost Laem Chabangi  
"PIHTLA" — teel Ventpilsist Fortalezasse  
"ORJAKU" — Madrased  
"NAISSAAR" — Peterburis  
"VAINDLO" — teel Rizeh'st Antwerpeni  
"FRISOHAVEN" — teel Algiers'ist Bordeaux'sse  
"MUHU" — teel Vallettast Antwerpeni  
"ABRUKA" — teel Boulogne'st Nouakchotti  
"VILSANDI" — Alexandrias  
"KAPTEN KONGA" — teel Felixstowe'st Stockholm  
"KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Helsingis

"MEHAANIK KRULL" — teel Helsingist Antwerpeni  
"KESSULAI" — teel Rotterdamist Drammenisse  
"VIIRELAI" — Hamburgis  
"MANILAI" — teel Tallinnast Rotterdami  
"SUURLAI" — Tallinna Vanasadamas  
"HEINLAI" — teel Rostockist Tallinna  
"PAKRI" — teel Pärnust Keadbyesse  
"ANGYALFJÖLD" — teel Tallinnast Szczecini  
"AEGNA" — remondis Loksal  
"KABALA" — teel Norrköpingist Sevillassse  
"MOHNI" — teel Avilésist Göteborgi  
"RAPLA" — teel Amsterdamist Holmsundi  
"TORMA" — Aveiros  
"SOODLA" — Kaliningradis  
"KLOOGA" — teel Cagliariist Zeebruggesse  
"TRANSESTONIA" — Århusis  
"ELBLAG" — Tallinnas Muuga sadamas  
"DONATA" — Tallinna Vanasadamas

Arvutiküljendus: Vello Lind ja Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas.

Väljaandja  
Eesti  
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub veebruaris

Toimetuse postiaadress:

EE0001 Tallinn,  
Pikk 70, "Meremees"

«Printall»

Tellimuse nr. 281

Toimetaja  
MADLI VITSMANN

Toimetusel on praegu ainult postiaadress. Kui soetame mobiiltelefoni, teatame järgmises lehes ka selle numbriga.