

Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

MERE MEES

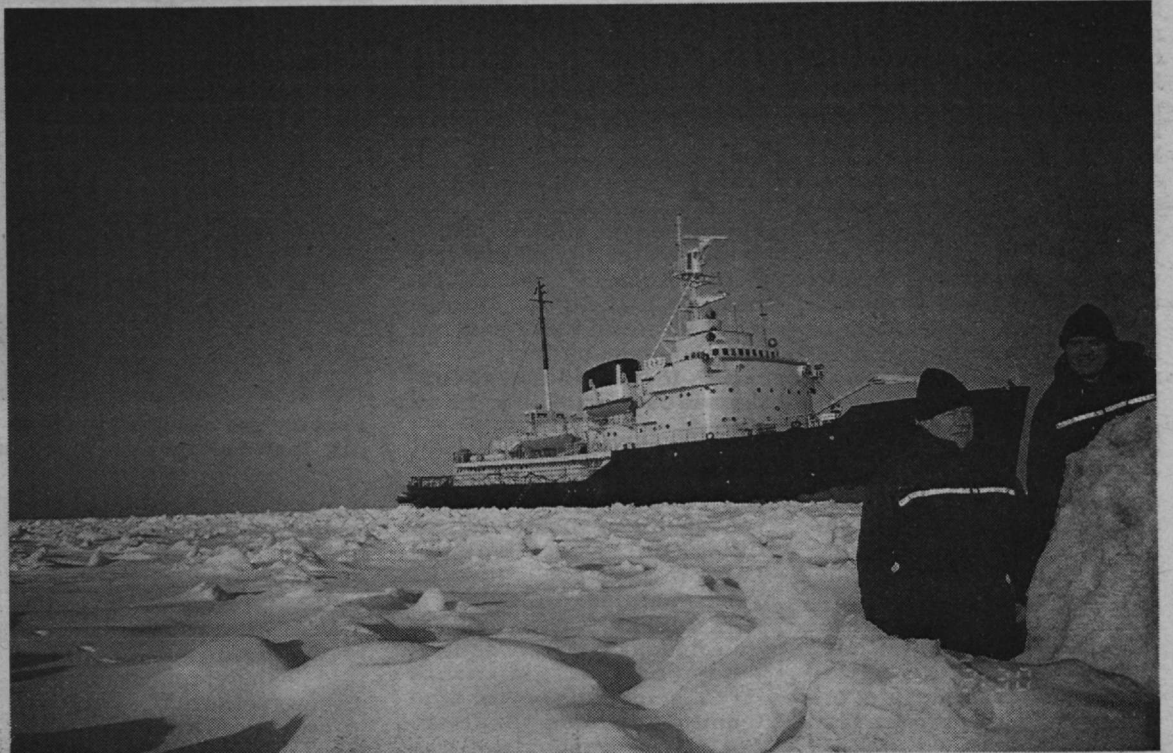
Nr. 24-25 (152-153)

Kolmapäev, 18. detsember 1996

Hind 4 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Aastalõpu intervjuud lk. 2-5
- Põhjamaade reisijateveo poliitika lk. 7
- Ametiühinguist lk. 8-9
- Vanemmehaanik jutustab III lk. 9
- Piirivalvest lk. 10
- Laevaseltsist «Linda» lk. 11
- «Kotermann» lk. 12
- Meie teeme ajalehte lk. 13
- Suvejutt V lk. 14
- MerLe LII lk. 15



Talv tuleb. «Karu» sai kümneaastaseks, möödunud talvel käis Pärnus. Lähemalt lk. 6.

TOP 100 - 1995

Neljandat aastat koostatakse Eesti edukamate ettevõtete edetabelit. Et kandideerijate hulka sattuda, peab firma oma käibe pooldest olema 500 Eesti suurima hulgas. Kasutades käsitletava ja eelmise aasta andmeid realiseerimise netokäibe ning majandustegevuse kasumi kohta, saadakse kuus edetabelit: 1995. aasta käibest, kasumist ja rentaablustest ning käibe kasvust, kasumi kasvust ja rentaabluste kasvust lähtudes. Iga tabeli esikoht annab 201 punkti, teine 200 jne. 200. koht annab ühe punkti. Kõige enam punkte kogunud ettevõtte ongi TOP 100 tipus. Seekord on seal **Pakterminal**.

Aga ega merendusettevõtteidki kaugel ole. 6. kohal on **Balti Laevaremonditehas** (käibe pooldest 28.) ja 10. **Eesti Merelaevandus** (käibe pooldest 2.), 22. kohal järgneb **Tallinna Sadam** (käibe pooldest 7.). **Inreko Laeva AS** on 86. (käibe pooldest 71.) ja **Virtsu Kalatehas** täpselt 100. kohal (käibe pooldest 321.).

Ent see pole kaugeltki kõik, kui ka kuut lähtetabelit vaadata. Käibe TOP 500-s kohtab veel agendifirmasid Eesti Mereagentuur, Amisco, Muugafertek ja Marshellen; silmnähtavalt palju kalatööstusi: Viru Rand, Paljassaare Kalatööstus, Ekton, Dagomar, Makrill, Läätsa, Dagotar, Permarmare, Dagofisk, Virtsu Kalatehas, Valestor, Hako ja ETK Pärnu Kalamajand; samuti Saaremaa Laevakompaniid, Kalbur-F-i (põhitegevusalaks märgitud küll majandusuuringud), Tallinna Meretehast, PKL-i, Eesti Laevateede AS-i (reisibüroode tegevus), ujuvvahendite tehnilise järelevalvega tegelevat Loigo AS-i ja laevu ning ujuvehitisi remontivat Elme Eme AS-i. N-Terminal ja Marine Bunker on mõistagi ka olemas, pealegi üsna ees.

Et leidub ka küllalt ettevõtteid, mille juhtkond ei taha oma majandustulemusi avaldada, siis puudub selles loetelus kahtlemata nii mõnigi edukas firma. "Äripäev" arvab merendusega seotud ettevõtteid käibe TOP 500-sse kuuluvat ka veel AS-i Esagena ja AS-i Esman.

Järgmised viis lähtetabelit sisaldavad 200 eespool kõndijat. Kasumi pooldest on Eesti Merelaevandus 3., Balti Laevaremonditehas 8., Tallinna Sadam 13. ja Inreko Laeva AS 21. kohal. Rentaabluste järgi on esimene 90., teine 11., kolmas 123. ja neljas 27. kohal. Muuseas, "Äripäeva" analüütik järeldab seda tabelit vaadates, et kõige rentaablimad tegevused on olnud naftatransiit ning ... kirjastus- ja trükitegevus!

Käibe kasvu tabelisse pole mahtunud ükski neljast, küll aga esineb 4. kohal Eesti Laevateede AS ja 29. Saaremaa Laevakompanii AS. Kasumi kasvu järgi on merelaevandus 1., sadam 10. ja laevaremonditehas 12. Selles tabelis on sees veel Dagomar ja Virtsu Kalatehas. Rentaabluste kasvu järgi on laevandus 48., sadam 91. ja laevaremonditehas 59. Siin on kirjas ka Virtsu Kalatehas, Dagomar, Dagofisk ja Eesti Laevateede AS.

Aga keda see poolsportliku maiguga järjestus veel rohkem huvitab, võib ette võtta ajalehe "Äripäev" 28. novembril ilmunud lisalehe, kust ka siintoodud andmed on pärit.

Mari Vamba

Miljardid mängus maal, merel, õhus

Niisugune oli Teede- ja Sideministeeriumi 20. novembri pressipäeva pealkiri.

Ajakirjanikele anti ülevaade ministeeriumi haldusala toimuvast ning probleemide lahendamise kavadest. Nagu ütles kantsler **Ruth Martin**: "Räägime poliitikast, aga mitte paljast poliitikast, vaid transpordi-, side- jm. poliitikast. See suhteliselt väike hulk riigiametnikke, kes ministeeriumis oma igapäevatööd teeb (seisuga 20.11.1996 oli neid 60), otsustab väga oluliste küsimuste üle. Väljas on tipp."

Et just teede- ja sideministeeriumiga on seotud paljud ebapopulaarsed otsused või suuremad ümberkorraldused, oli, millest infot jagada. Isegi liiga palju, sest tõepoolest: ajast jäi väheks, et kõigile sõna anda.

Esimesena sai sõna minister **Kalev Kukkk** teemal "Tähtsamatest majanduspoliitilistest otsustustest transpordis ja sides". Tema väitel ei ole olnud vähem- või enamolulisi probleeme, vaid otsuste kaal on olnud erinev. Põhiline probleematika on olnud seotud raudtee ja aktsiisimaksudega, sõidusoodustustega.

Ruth Martin oma sõnavõttus "Teede ja Sideministeeriumi valitsemisala ja riigihalduse arengusuundadest" märkis ära Veeteede Ameti töötamise 1. jaanuarini vanas süsteemis, siis sealt

lootsi- ja jäämurdeteeninduse ning laevaliikluse juhtimise keskuse väljaviimise. Ta märkis ka, et EVA-s on veelgi selliseid struktuure, mis peaksid olema eraõigusliku juriidilise isiku staatuses: näiteks väikelaevalade ehituse tsehh.

Juhtkõnelejatena astusid üles veel asestantsler **Tõnu Naestema**, kes rääkis Euroopa Liidu teemadel ja ministeeriumi **Phare PJU** programmi juhi asetäitja **Peeter Škepast** riiklike investeringute programmist, välislaenudest ja -abist. Saimetead, et 1996.a. oli teede- ja sideministeeriumi haldusala taotletavate välislaenudest seas ka Veeteede Ametile 180 miljoni kroonine riiklik laenu tuletornide ja mere-märkide renoveerimiseks, soetusteks meremärkide teenindamiseks ja remondiks ning meremärkide moderniseerimiseks.

Esimene teemaplokk oli kohe merendusest. Alustas **Toivo Ninnas**, kes muuseas seletas balkerituru kõikumise mõju ja uute laevade saamist.

Asekantsler **Viktor Palm** keskendus meresõidu ohutusele ja jäämurdmisele. Veeteede Ametit esindas peadirektori asetäitja **Arvo Veskimets** koos **Vello Muru** ja **Vaido Kraaviga**; nemand olid kaasa toonud ka näitmaterjali, küll aparate, küll trükiseid.

Saarte Liinidest rääkis

Ants Tammeleht, kellelt saime kuulda, et plaanis on tuua liinile uued praamid, mis on tegelikult teiste vanad. Ja parvlaevad on plaanis ära müüa.

Pikemalt oli muidugi juttu teedest ja liiklusohutusest, parasjagu konfliktides olnud lennundusest ja raudteest, natuke vastati ka küsimustele.

Kohaletulnud said kindlasti hulga teadmisi juurde, sest lisaks kuuldule anti kaasa mahukas kõiide teemapuhuste materjalidega, et esitatut saaks hiljem rahulikult läbi analüüsida. Kindlasti oli sellise ülevaate saamine heaks värskenduseks ministeeriumi endagi rahvale. Kohal oli ka teiste ministeeriumide avalike suhete või suhtekorralduse töötajaid.

Nagu oma avasõnas lausus minister **Kalev Kukkk**, oli see juba traditsiooniline üritus, sest toimus teist korda, ja ikka laeval, "Meloodial". (Ei saa kuidagi arvamata jätta, et vist ikka peaks ära lõpetama: möödunud aastase pressipäeva järel läks nädal, ja vahetus minister. Tänavu hakkas pind ministri jalge all kõvasti kõikumama kell 14.30, ja lehe ilmumise ajaks on jälle uus minister.)

Tegelikult viidi läbi heal tasemel PR-üritus, nagu nüüd kombeks öelda. Oli võimalus suhelda ministeeriumist väljaspoole ning ministeeriumi enda siseselt.

Reet Naber

Aastalõpp

Oksjonist erastamiseni

Laevad oksjonil

26. novembril toimunud oksjonil müüdi alghinnaga 675 000 \$ ro-ro-tüüpi mootorlaeva "Kessulaid" ainsale õigeks ajaks oksjonil osalemise tingimused täitnud firmale "Pilot Shipping Co" Kreekast. Laev peaks uuele omanikule lepingu kohaselt üle antama detsembri keskel.

Reisiparvlaeva "Tallink" oksjon alghinnaga 6 miljonit dollarit ebaõnnestus, sest tähtjaks ei laekunud ühtki avaldust. "Tallink" on pärast hinna korrigeerimist alates 28. novembrist taas enampakkumisel hinnaga 5,5 miljonit dollarit ning uus oksjon toimub 9. detsembril.

Samal päeval olid oksjonil ka kaks "Spartak"-tüüpi puiduveolaeva. "Pakri" alghind oli 200 000 \$ ja "Kabala" alghind 250 000 \$. Nende üle 25-aastaste laevade kasutamine mereveoturu aina tihenevas konkrentsis on ebaretaabel.

"Pakri" ja "Kabala" müüdi ainsale enampakkumisel osalenud firmale "Vilsandi Shipping Ltd." alghinnaga. "Tallinki" müük teistkordsel enampakkumisel aga ebaõnnestus taas.

Ainsana registreerunud Kreeka firma oli sunnitud oma pakkumise tagasi võtma mõni tund enne oksjoni algust, sest ei suutnud lõplikult kokku leppida oma pangaga. Teised huvilised tegid aga oma pakkumised alghinnast madalamad.

Vastavalt seadusele on "Eesti Merelaevandusel" nüüd õigus kas korraldada uus oksjon või leida laevale ostja otseläbirääkimiste teel.

Paralleelselt ostja otsimisega püütakse "Tallinkile" leida uut rentijast ning mõningast huvi sellise võimaluse vastu juba on.

AS Hansatee annab "Tallinki" AS-ile Eesti Merelaevandus üle 1. jaanuaril 1997.

Tiit Roosileht

Eesti merevägi pidas aastapäeva

21. novembril tähistas oma aastapäeva Eesti Merevägi. Päeva alustati Miinisadamades piduliku paraadmarsiga, kohal oli kaitseväe juhataja Johannes Kert ja arvukalt teisi külalisi. Seejärel oli võimalus tutvuda sõjalaevadega, mis piduselt lipuhtes olid.

Miinisadamades oli seks puhuks välja kuulutatud ka lahtiste uste päev ning kõigil huvilistel võimalus kaema tulla. Seda võimalust ka kasutati. Kenasti vormis ja natuke elevel mereväelased said võimaluse oma sõpru-tuttavaid vastu võtta ning neile oma elamist-olemist näidata. Emad-isad jälle koduse õunakoti tuua.

Miinisadamasse kogunesid ka Mereväelaste Kogu liikmed, kes osalesid pidulikul rivistusel ja hiljem arutasid oma tööasju. Nende koosolemist austas mereväekapten Roland Leit, kes pidas päevakohase kõne.

Et meil on palju neid, keda huvitab meie mereväe tänane ja homme päev, tõestas kasvõi see, et külalisi oli tulnud kokku veel rohkem kui rivisõliljaid õlgi.

12. detsembril anti pidulikul rivistusel Miinisadamades Briti almale vanemveebel Chris Shephardile üle Kotkaristi III järgu teenetemärk tänutäheks tema abi eest Eesti sõjaväelaste väljaõpetamisel.

See oli just 78 aastat pärast Inglise laevastiku saabumist Tallinna reidile.

Reet Naber

"Meie sadam"

Tallinna Sadama infoleht sisaldab selgi korral mitu teistest väljaannetest võetud materjali sadama kohta. Juttu on Tallinna Sadama aktsiaseltsiks muutumisest (kõneks oleva 14. lehenumbri peas on küll veel RE Tallinna Sadam), sadama käibe kasvust ja sellest, et sadamaid ei kavatses keegi müüa. Ilus tabel on sadamate põhinäitajate kohta. Esiküljel rõõmutatakse koos tolliga, et see sai Muugal uued ruumid.

Neli lehekülge on konkurent Ventspils sadama kohta: kes on seal kes, kellele see sadam kuulub ja mida endast kujutab.

Juubeliõnnitluste hulgas on tervitused 90-aastaseks saanud Theodor Mattile, kes töötas sadamas kuni 1991. aastani. Alates 1949-ndast.

Sinine majake Muuga sadamas

Pühapäeval, 24. novembril avati ja õnnistati sisse Eesti Meremeeste Misjoni äsjavalminud Meremeeste Kodu. Talitusele seadis eksekutiivkomitee ametisse ICMA (International Christian Maritime Association) peasekretäri isa Jaques Hareli. Kabeli ja maja pühitses piiskop Einar Soone.

Soome arhitekti Erkki Pitkäranta kavandatud ja Kose Ehituse AS-i ehitatud majas on võimalik ruumid lükkandseinte abil ühendada, varem lubatud jääb puudu aga hotelliosa, selle asemel on meremisjoni büroo. Muuga meremeestekodu on esimene endise N. Liidu alal.

Abi eest pälvisid tänu "Eesti Merelaevandus" ja Tallinna Sadam, ITF-i esindus ning Soome ja Rootsi meremisjonid.

Esimesed raamatud, mullused "Eesti laevanduse aastaraamatud", ja esimesed ajalehed, mõistagi "Meremees", said raamatukoguriulele juba avamispäeval. Ja ka esimesed külalised, neli meremeest, astusid majja sisse juba siis. Ning Eesti Piibliselts kinkis piiblid



Lindi läbilõikamise pidulik hetk.



Maja õnnistas piiskop Einar Soone.



Kõneleb Karin Jaani, tähelepanelikult kuulavad Sakari Lehmuskallio ja Jaan Jaani.



Kõneleb Jaan Jaani, Karin Jaani tõlgib.

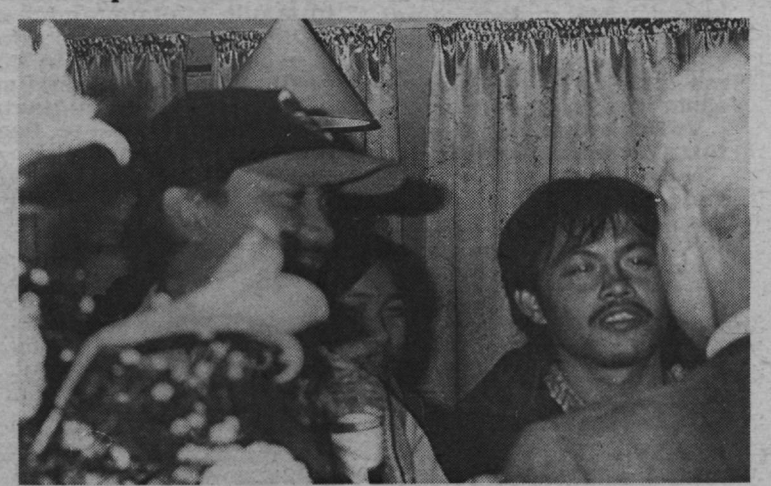


Tänavu 100. aastapäeva tähistanud ITF-i sotsiaalmaksuna kogutud raha eest (annetati 650 000 \$) valminud hubane majake (ehitajad on säilitanud maja ümber kasvavad kased!) peaks saama kohaks, kus meremees leiab tohutusuures tehnikustlikus ümbruses inimlikku mõõdet ja sõbralikku vastutulelikkust. Vaatamata kultuuri, keele ja usutunnistuse erinevustele.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod



Vaimulikud ühendasid käed — eksekutiivkomitee liikmed isa Jaques Hareli ametisseadmisel.



Esimesed meremehed astusid sisse juba avamispäeval.



Niisugune see maja ongi.

Aastalõpp

TALLINK

AS-i Hansatee peadirektor ENN PANT, missugused on lõppeva aasta tulemused?

Vast 1,5 miljonit reisijat tuleb aastas kokku. Meie turuosa oli 56-57%, kui "Vana Tallinn" ka veel sõitis.

Kui palju üks reisija laevas kulutab?

Soome reisijad kulutavad ühe otsa peale üle 100 marga, eesti omad - 30 - 50 krooni vahel.

Juhtkonna vahetamine "Hansatees" viitab sellele, et firma töös on mingid raskused. Millised?

Peamine probleem oli selles, et laevade time-charter'i lepingusummad nii merelaevanduse kui Inreko Laeva AS-iga olid kohutavat suured, üle igasuguse normaalsuse piiri, maksti turuhinnast peaaegu kaks korda kõrgemat renti.

Aga te ise olete merelaevanduse nõukogus.

Kuna "Inreko" oli kogu aeg probleeme, siis nõudis ta pidevalt rendi tõstmist, ja merelaevandus oli sunnitud sama tegema. Merelaevanduse poolt oli see hädasamm. Õnneks on "Inreko" praeguseks rendileping lõppenud ja nüüd vaatame arvatavasti rendisummad veel kord üle - kord need juba lastigi alla. Tuleb ikkagi lähtuda maailmas kehtivast keskmisest rendisummast, mitte absoluutsest summast.

Ühesõnaga, siis need võlgnevused tekivad.

Kas niisuguse äkilise lepingulõpetamise puhul trahve ette nähtud ei ole?

Me tegime "Inreko" kokkuleppe, kus loobusime vastastikustest nõuetest. Üks asi on see, et rendid olid kõrged. Aga lisaks tegi "Hansatee" Inreko Laeva AS-i eest ära kõik need remonid, mis tegelikult on laevaomaniku teha. Maksis nii interjööri kui osaliselt ka masinate remondi, samuti laeva dokis seisu aja eest veebruaris. See oligi põhjus, miks Hansatee nõudis tasearvust. Ja veel teine asi: kuna "Inreko" oli raskustes, siis maksti küllalt palju ka surnud renti, st. dokis seisu ajal maksti samuti. Ning kolmas asi: kuigi tiiburid ei sõitnud kogu aeg, maksti nende pealt ometi aasta ringi renti.

Võiks eeldada, et selle tõttu oli rent siis väiksem?

No kahjuks ei olnud. Laevade seisu ajal maksti küll natuke väiksemat renti, aga ikkagi maksti. See, mis maksti, kui tiiburid seisisid, oli üle turuväärtuse. Selle kõige suurema, "Laura" pealt, mis on nii vana, et ei saanud enam sõita, ka maksti. Kuna finantsdirektor istus kahe koha peal - oli ni Inreko Laeva AS-i kui "Hansatee" finantsdirektor - siis rahad muudkui läksid Enn Rohula käsul "Inrekosse".

Nüüd olete rakendanud tugeva kokkuhoiu programmi. Milles see seisneb?

Rakendanud veel ei ole, alles hakkame. Tõsi, kõiki kulutusi on kavatsus kõvasti kärpida. Eelkõige siin kalda peal personali kokku tõmmata, aga üle vaadata ka kogu laevapersonal. Vaja on selgeks teha optimaalne piir. Arvan, et praegu on neid inimesi natuke liiga palju. Tuleb ka vaadata, kuidas inimesed üldse laevade peal oma tööd teevad. Ma ei ütle, et nad ei teeks, aga alati saab paremini. Tuleb käivitada koolitusprogrammid oma töötajate väljaõpetamiseks. See on küll ameerikalik, aga siiski õige, et teenindaja peab kogu aeg naeratama ja olema küllalt pealekäiv, et kliendil ei tekiks niisugust tunnet, et saab

baarist või kauplusest lahuda ilma rahakotti kergendamat.

Aga selleks peab olema väga positiivne ja oma firmat hoidev õhkkond. Seda oli tajuda näiteks "Corbiere'i" liiniloleku viimase päeva hillisõhtul tormise ilmaga, kui näitsikud ei teadnud isegi seda, mis neist edasi saab, aga ometi naeratsid.

Selle peame ka meie saavutama. Tegelikult on laevatööl tahtjaid ju väga palju.

Personalipoliitikat on kavatsus igatahes kõvasti muuta. Juba järgmise aasta sees rakendame arvatavasti tulemuspalga süsteemi. See on mu kindel kavatsus. Inimene peab tunnetama, et nii, nagu ta tööd teeb, nii ka palka saab. Palk pole mitte tasu selle eest, et ta tööle tuleb, vaid selle eest, kuidas tööd teeb. Tuleb rakendada mingit ergutusüsteemi, aga ka karistada nõudeid, kui vaja.

Olen sõitnud paljude laevafirmadega, võin tuua väikesi näiteid. Ütleme, et laev hakkab jõudma sadamasse, ja baaris hõigatakse: nüüd on teil veel viimane võimalus tellida viimane naps, sest algul on mahaminekul nagunii suur trügelemine ja te võite rahulikult oma napsu ära juua. See on näide eeskujulikust teenindamisest. Meil aga hakatakse sel ajal juba kotte pakkima - laevapersonal tahab olla esimene, kes maha pääseb.

Loomulikult ei ole ka meil kõik halvasti. Aga kui mujal läheb müüja kliendi juurde ja räägib, kui hea tootega on tegemist ning kuivõrd palju see on laevapoes odavam kui maal, siis meil vaadatakse lihtsalt, et klient ei varastaks. Mu meelet aktiivne müüjipoliitika lihtsalt puudub.

Võib-olla soomlastele see sobib, aga eestlane tahaks nagu rohkem lihtsalt rahulikult vaadata. Küll on aga temalgi vaja, et tõesti oleks keegi kõrval, kellelt küsida.

Müüja peab olema küll aktiivne, aga mitte liialt pealetükkiv, mitte agressiivne. Tuleb muidugi arvestada põhjamaise inimese tagasihodlikumaga tüübiga. Aga tuleb ikka luua pilt, et otsustamine on muidugi teie asi, kuid minu meelest on see ese siin küll parim võimalikest, mis asi see siis ka ei oleks: parim lõhn, parim kohv jne. Pead looma niisuguse pildi, et

klient hakkaks mõtlema: oi, ma peaksin selle ikka võtma. Võib-olla on vaja psühholoogide abi, et kuidas see inimesele selgeks teha, aga ma arvan, et see toimiks.

Kuid töötulemustele mõjuks hästi ka see, kui tööta ja tunneks, kuidas firma teda hoiab.

See on muidugi üks asi. Aga teine asi on see, et inimesed harjuvad kõigi hüvedega küllalt kiiresti. Laevapalku ei anna mingilgi määral võrrelda maal töötajate omadega. Aga ometi võetakse täiesti enesestmõistetavalt, et neil on tasuta vorm käes, toitlustamine tööle oleku ajal on tasuta. Mõnes kompaniis maksavad töötajad selle ise kinni. Slubbymüüki võetakse samuti kui midagi enesestmõistetavat, ometi on see ju laevafirma poolne soodustus oma töötajale.

Ühelt poolt tahaksime me inimesi küll usaldada, teiselt poolt loome väga ranga kontrollisüsteemi. Kes vahele jääb, see meie firmas enam ei tööta. Ja seda täiesti raudselt. Loomulikult me kavatsime inimesi motiveerida, aga selle eest nõuame ka tööd. Tavalist vegeteerimist, mida oli ikka küllaltki palju, kui oldi kord juba laeva pääsenud, enam ei tule. Ma tean, mismoodi ringkäenduse süsteimid laevade peal toimivad, ja need lõhun ma küll ära.

Olete alustanud mitme asedirektori lahkumisest.

Uued inimesed on juba olemas. Kaks neist tuli rahandusministeeriumist, üks Tallinna Sadamast. Neljas on kohe tulemas.

Koondanud olete ka oma PR-talituse.

Praegusel kujul küll. Aga uus tuleb kindlasti. "Kotermann" ei jätka samas vormis. Siin on näha, et informatsiooni liikumine on absoluutselt null - ei tea laevadel keegi, mis toimub peakontoris, ei tea meie, mis toimub laevadel. Sisemine infoleht peaks eelkõige ära seletama, mis firmas toimub.

Kas olete siis valmis avaldama juhatuse otsuseid, nõukogus arutatut jne.?

Jah, absoluutselt. Käskkirjad lähevad kõik ilusasti lehte. Lähevad kõik positiivsed ja ka kõik negatiivsed asjad.

Ja lehes tohib ka öelda, kui kellelegi miski ei meeldi?

Jaa, loomulikult. Olen ikka öelnud, nii vähe, kui seni veel

olen jõudnud inimestega kohtuda: ma võin alati arvamusd ära kuulata, kuna ei tunne seda ala nii kohutavalt hästi. Kui ma ütlen midagi valesti, siis parandage mind, OK, õelge, et seda ei saa nii teha. Aga kui kõik on vaib, siis järelikult ei ole probleemi - saab küll teha, ainult pole tahtud.

Kas on kavas ka käigus



AS-i Hansatee peadirektor Enn Pant.

hoida süsteemi, mille kaudu arvamusd ja ettepanekud üles välja jõuavad?

Praegu minu teada niisugust süsteemi pole olemas. Seni olen kohtunud vaid "Meeloodia" ühe vahetusega. Seal sain nende käest küll palju huvitavaid märkusi mitme asja kohta, ja enamiku neist oleme ka tõöse võtnud. Minu arust võivad kõik ettepanekud eelnevalt selekteerimata siia kokku tulla, võime need kõik läbi vaadata. Kui kellelgi on head mõtted, pangu paberile ja saatku ära. Mida juurutada, seda peab alati muidugi vaatama.

Praegu mõtleme näiteks töiselt, mida teha selle nõ. teenindustasuga ehk jootrahaga. Sellega on, kuidas võtta: ühest küljest on see ebaseaduslikult saadud tulu, maksumata pealegi. See on omaette raske küsimus: jootraha pealt maksu mitte makstes seab inimene end tegelikult seaduserikkujaks olukorda. Iga seaduserikkumine toob aga kaasa teatud hirmu; hirm jälle loob võimaluse igasugusteks korruptiivseteks kokkulepeteks ja ringkaitseks, mis teadaolevalt mõne laeva peal kunagi on jõudnud

päris tippu välja. Igasugune asi algab alul tegelikult ju nullist. Millest tuleb maffia? Neistsamadest eesti inimestest, kes ostavad maksustamata alkoholi ja maksustamata kütust. Nemand seda maffiat ju tegelikult toidavad.

Kui nüüd lasta kõneks olnud jootraha kassast läbi ning võtta ära maksud, siis saab inimene selle tagasi, mille ta on ära teeninud hea töö, naeratamise jne. eest. Firma seda endale ei taha, töötaja saab raha siis aga seaduslikult. Ja peaasi, hirmu ei ole. Ning kotrollida on ka lihtne: oma raha tööle kaasa ei võta, kui aga midagi taskus on, siis on selge - ebaseaduslik raha. See on ju õieti sõbraliku töökeskkonna loomine - pole hirmu, et mingi kontroll astub sisse, sul on aga taskus ebaseaduslik raha.

Neid asju on muidugi päris palju, mida tahaks muuta, aga ega korruga ei jõua.

Kunagi ütles Enn Rohula, et kui Inreko Laeva AS ja Eesti Merelaevandus poleks koostööd hakanud tegema, poleks Helsinki-liinil kodumaist reisilaevandust ka jäänud. Kas te ei kardate, et teie firma jääb nüüd liialt väikeseks, et edukalt konkureerida?

Pea ütlema, et "Inreko" ja merelaevanduse abielu oli suurim viga üldse, mida merelaevandus reisilaevanduse alal teinud on. Ma ei olnud siis veel laevanduse juhatuse ja ei saa siin kaasvastutaja olla. "Inreko" ei olnud võrdväärne partner. See abielu tõi, küll hiljem, kaasa pankrotistunud Saksa-liini, seisujäänud "Eminre" koos 44 miljoni võlaga pluss "Hansatee" praegused suured võlad, mis on kaasas tänu sellele, et "Inreko" ei olnud võrdväärne partner. Kunagi ei tohi karta konkurentsi, seal lõõb läbi see, kes oskab oma produkti müüa. Polnud ju võimalik arvata, et kui merelaevandus ja "Inreko" oma seljad kokku löövad, siis enam konkurent ei tule. Selle asemel oleks merelaevandus võib-olla juba siis võinud ühe laeva juurde võtta. Muuseas, tuln just uut laeva otsimast ja lähen tuleval nädalal jälle - niikui-nii võtame ühe laeva juurde. Tühja kohta ei saa turul olla: reisijate hulk kasvab pidevalt, järelikult tuleb ka laevu juurde, järelikult kellelgi tuleb konkurentsis alla anda. Kes on nõrgem, see kaob. Kui näiteks Silja ja Viking lööksid praegu seljad kokku, siis see ei tähendaks, et uus firma muutuks ülitugevaks. Vastupidi, konkurents nõrgeneks, ja see teeks koha võib-olla uuele firmale.

Ma ei näe "Inreko" võimalust ühe laevaga vee peal püsida. Nende taga on küll Tallinna Pank, ja kui see on nõus ise kõik kahjumid katma, siis ehk jah.

Praeguste andmete järgi neljapäeval kell 11 läheb "Vana Tallinn" liinile.

Lähevad liinile tühjalt? Praeguseks hetkeks pole ühtki piletit müüdüd. Ei teata ka, kes üldse müüma hakkab. Nagu sedagi, mis nime all välja lähevad. Jah, omal ajal opereerisid nad ise "Corbiere'i". Aga tol ajal olid laevapiletite hinnad tunduvalt kõrgemad, sadamatele makstavad maksud aga tunduvalt väiksemad. Praegu peab maksma sadamatele ühe inimese pealt ühe otsa eest kokku 45 krooni. Kui võtta sinna juurde veel sildumistasud, lootsi kasutamise jne., siis meie arvestused näitavad, et pileti hind ei kata neid kulusid ära. Esimese 10 kuuga oli minus 10 miljonit. Tulu toob



Igaüks võitleb oma turuosa pärast.

Isti Trapido fotod.

loomulikult laevas toimuv müük.

Age elati seda kogemust arvestades, et piletihindad olid kõrged. Sellepärast oli ka nii laeva- kui kaldapersonal suur. Nüüd on raskemad ajad ja tuleb kokku tõmmata.

Üks "Hansatee" kirstu-naelu asub ju tollitsoonis - tax-free kauplus.

Mitte ainult meil, teistel ka. See on jah üks küllaltki negatiivne punkt. Aga tean ka, et kauplusega on pakutud koostööd ja arvan, et selle peale läheme. Üks võimalusi on kaupluse ostmine, seda aasta tagasi pakuti. Või hakame osanikeks või veel midagi. Onneks on kauplus üsna väike ega jõua selle lühikese laevaminemise ajaga kuigipalju müüa. Usun, et see küsimus saab lahendatud.

Uut laeva plaanite kevadeks. Kas te ei kardate, et jääte kahe laevaga talvel, kui tuleb jää, raskustesse - kui hakatakse Porkkala kaudu käima?

Ei kardata. Niipalju kui mulle on räägitud, on siis reijsjate hulga vähenemine üpris suur.

Missugused on teie suhted Tallink Finland OY-ga?

Ettevalmistatav "Hansatee" saneerimisprogramm näeb ette, et sellest saab üks "Hansatee" osa. Nad peavad ju sellest väga hästi aru saama, et kui "Hansatee" neilt teenust ei osta, siis ei ole neil millegagi tegeleda.

Kas teil endal on ka mingid muid seoseid merega, kui et olete rahandusministeriumi ametnikuna olnud laevandusfirmade juhtorganis?

Ei ole. Aga nüüd, juba kaua aega merendusajadega tuttav olnud, hakkas see asi mulle meeldima.

10. detsember

Kuidas hinnata muutusi, AS-i Hansatee juhatuses esimees TOIVO NINNAS?

Eesmärk on viia "Hansatee" kahjumist välja ja taotlema kasumit, nagu igas normaalses ettevõttes. Seda teha ongi uue juhatus ja juhtkonna ülesanne, sest seni on liialt sõltunud omanike vajadustest. Nüüdne omanike vahetus näitab, et nad (st. "Hansatee" juhtkond) usuvad sellesse firmasse - nad on ju ostnud selle koos kahjumiga, muidugi võlgu.

16. detsember

Mari Vamba
Madli Vitismann



Telefonijutt

Mis saab "Vanast Tallinnast", Inreko Laeva AS-i peadirektori abi ALAR MIKENBERG?

Läheb ühele kella 11 Helsingisse, tuleb kell 17 tagasi ja nii aasta lõpuni. Uue aasta algul hakkab Tallinnast väljuma kell 12.

Mida küljele maalisite?

Mitte midagi, seal on vaid laeva nimi ja korstnal, nagu varemgi, Inreko Laeva embleem.

Kust võtate reijsjad?

Ise tulevad.

Kes neile pileteid müüb?

Piletimüük on turismifirmadel arvutels online-süsteemis. Soomeski on selleks inimesed leidud. Reklaami veel tehtud pole, aga ega laev päris tühjaks küll jää.

Asume ise opereerima, nagu omal ajal "Corbiere'i". Kogemus juba on, ka inimesed on samad, kes sellega tol ajal tegelesid.

Kui pikaks ajaks see nii jääb?

Inreko Laeva AS-i opereerimis-tegevus on ajutine lahendus, edaspidi tehakse operaatorfirma.

Väidetavasti Soome osalusega?

Esialgul Soome poolt küll ei tule.

Kust saite laevapere?

Intendandid on oma nimekirjad endistest AS-i Hansatee töötajast kokku pannud - kohe on ju vaja parvejuhtide tunnistuste jms-ga inimesi, ega neid saa restoranidest laeva tööle võtta. Kaptenid jäävad samuti.

10. detsember

Kuidas läheb, "Vana Tallinna" kapten KALLE JUURIK?

Normaalselt. Reijsjaid on seni alla 100, autosid kümmekond, kuid reklaami veel pole. Nädala keskpaigaks on arvud kindlasti suuremad.

15. detsember

Helistas Madli Vitismann

Aastalõpp

ESTLINE

E-Liini AS-i müügidirektor MARJE BRAUNBRÜCK:

Mu meelest on "Estline'ile" iseloomulik, et meil on pidevalt üllatusi. Ka tänava oli üllatus, meeldiv üllatus: tuli liinile uus suurem laev "Regina Baltica", ja läks ära "Mare Balticum". Viimasest on natuke kahju veel praegugi - isegi detsembris võiks olla kaks laeva. Tänavune detsember on meil tõeliselt hea kuu. Planeeritud on ligi 30 000 reijsjati, neist umbes 19 000 on eestlasi. Sõita tahjaid on praegu väga palju.

Muidu uus laev on meeldiv. Jalgealune on kindlam, löbustukohti on rohkem. See muidugi ei meeldi, et kajutid on väiksemad. Oleme juba teinud ja veel on kavas oht-ralt remonte, nii sanitaarre-monte kui ümberehitusi. Ei julge öelda, millal "Regina Baltica" päris valmis saab, aga enne sügist kindlasti mitte. Oleneb, kui palju ja mida omanikud muuta tahavad - meie poolt on plaanid olemas.

Kui "Mare Balticum" tuli, oli ta üsna õnnetus seisus. Aga temast sai ilus ja armas ja hubane laev. "Reginaga" tuleb nüüd täpselt sama töö ära teha. Kui kõik muu saab hästi korda, siis selle laeva kitsad koridorid näiteks ei paista ka ehk enam nii silma, samuti väikesed kajutid. Loodame, et selle, mis meist ei olene, annavad reijsjad melle andeks.

Üks kitsaskohti on Tallinnas laeva peale minek - paraku on käigud niimoodi ehitatud, et tuleb oma kohvrid üles tassida. Oleme küll pannud sinna turvamehed, kes vanemaid inimesi aitavad. Aga kuni me ei saa sadamas paremat sildumiskohta, ei anna midagi teha. Ka muudetud liikluskorraldus terminaalil ees on nüüd reijsjate suhtes ääretult ebasõbralik, nad peavad kogu oma pagasiga kaugele taksode juurde minema, sest need terminaalid väljunud reijsjate juurde enam ei saa. Sadam peaks ikka reijsjate jaoks olema... Muidugi on tema territooriumil aga ka palju häid muutusi toimunud - on juba täitsa sadama moodi.

Minu salajane unistus on küll, et suvel tuleks jälle ka teine laev "Regina" kõrvale. Kuid septembris, oktoobris ja novembris see kahtlemata end ära ei tasuks. Aga loomulikult on ka see omanike otsustada. Eks meid oma 1,25 laevaga (kaubalaev käib ju ka) päästab praegu see, et meie firma on Rootsi-liinil üksinda. Laev on suur, reijsjaid jätkub. Silja on teatanud, et tahab samuti tulla. Loodame, et me oleme selleks ajaks ka juba kahe laevaga.

Meil on üsna palju reijsjaid Lätist ja Leedust, 10% - 16%.

Meil on aina üllatusi

Riia ja Stockholmi vahel püütakse küll ka uuesti oma liin avada. Nende laeval nimega "Russ", mis võtab peale 420 reijsjati, polevat praegu sertifikaati, aga seda püütakse saada. Sel laeval on ilusad suured kajutid, nagu tihti-peatle vanematel alustel, millest pole vaid rahateenimis-masinaid tehtud. Üks restoran ja mõned baarid ei olevat siiski just väga hubased. Hinnad on samast klassist kui meilgi. Ei usu, et see laev kogu nimetatud protsendi reijsjaid meilt ära võtaks - oleneb sellest, kui mugav see lõunanaabrite ja ka Lõuna-Eesti reijsijaile oleks. Kui nende eelmine laev käis, sõideti enamjaolt ikkagi meiega.

Tahaksime oma reijsjate arvu suurendada ka idaturu arvelt, aga siin jäävad ette nii poliitilised probleemid kui keeruline viisade saamine. Soomes-Rootsis liigub palju vene turiste, ja miks nad siis meiega ei võiks sõita. Vene

pakkumine leidis ka suurt kasutamist. 20. septembrist 5. jaanuarini on meil koolivaheaja reisiid, ja need on peaaegu täis. Hinnad on sama head kui sügisel, algavad 500 kroonist.

Rootsi poolt tulnud idee teha kruisiklubi kaart määratleb meie püsikliendid. Kaabu ja reiskepp näitavad, millega tegemist. See süsteem vajab muidugi veel täiustamist, sest see on meie jaoks suhteliselt uus asi.

Praegu ja ka jaanuaris on ühepäevareisijate ülekaal nõ. tavareisijate ees, ja seda mõlemalt poolt. Rootsi reijsija kulutab laeva peal muidugi rohkem - tema jaoks on seal hinnad kodumaiste poodidega võrreldes märksa odavamad, eestlasele aga mitte. Kuid muidugi on eesti reijsija hakanud ka enam kulutama. Ja näiteks rootsi laua hind väärub end absoluutselt. Ning kui kolm aastat tagasi nõuti vaid tekpileteid ja kajuteist ei



Tervitus «Regina Baltica» - nii suurelt laevalt ei paistaks kapten Alar Kase harilik käevliibe.

dest ja millest kõik veel. Eestlased on harjunud, et alati on raske ja kõik tuleb välja võidelda, iga raske olukorraga hakkama saada. Rootslased on natuke õrnemad. Ka jääb rootslane mõnevõrra rohkem oma raamidesse - selles mõttes, et mis teda ei puuduta, seda ta ka ei tee.

Usun, et see õnnetus, mis meiega juhtus, pani mõlemad pooled väga tugevalt uuesti tööle, ja väga võrdsetel alustel.

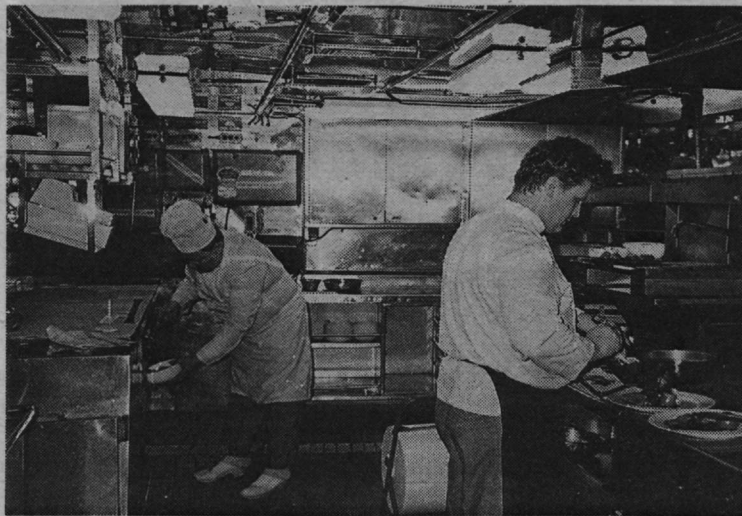
Üldisemas mõttes "Estonia" varjust vabaks saada on väga raske: mis on juhtunud, on juhtunud, ja seda ei kustuta mitte kuidagi ära. Selle ümber on väga palju käära, aga kindel on, et kõik tahavad teada, mis ikka tõeliselt juhtus.

Jätkuvad jutud Rootsi pressis on küllaltki öeldud ja enamjaolt põhjendamatud ning ei ole suunatud vist mitte ainult meie firma, vaid üldse Eesti meremeeste vastu, ja veel laiemaltki. On tohutu vastutus niisuguses katastroofis kedagi süüdistada, kui ise ikkagi täpselt ei tea, eriti ajakirjanikul, keda loevad paljud tuhanded. Lugejad ei võta su juttu ju ühe inimese arvamuse, vaid tõe pähe. Mina küll niimoodi ei julgeks. Ajakirjanik peaks niisugusel puhul oma võimu kasutamise üle väga mõtlema, tähendab see ju mõne konkreetse inimese või firma süüdistamist massimõrvas. Võib-olla võib oma võimu niimoodi kasutajaid võtta kui natuke haigeid inimesi. See on muidugi teema, mis paratamatult müüb, ja kui halvasti ütled, siis müüb veel paremini.

Meil ei ole muud teha kui tööd, ja oma tööga tõestada, et suudame seda liini hoida.

6. detsember

Mari Vamba
Madli Vitismann



Kokkadel on kibekiire. Keskmise reijsija kulutatud 555 kroonis on neil suur osa. Aga rekordpäevil on kulutatud 900 krooni ringis.

turist on väga lahtise rahakotiga, kui ta juba tuleb. Paljudel varem siin käinutel on teatud nostalgia Eesti suhtes, lisaks teenindataks neid vene keeles.

Aasta alguses ja suvel oli meil eelkõige palju eesti reijsjaid (vahele olgu öeldud, et nemad seda liini püsti hoidsidki, kui rootslased üldse ei sõitnud), kuid sügiskuud tõid kaasa rootsi reijsjate plahvatusliku kasvu. Rootslaste tagasitulek teeb muidugi väga suurt heameelt. Tundub, et sellest kõige surnumast surnud punktist hakkame üle saama. Praegu on küll endiselt eestlaste ülekaal, ja ka uue aasta algus läheneb kindlasti samamoodi. Oleneb sellestki, missuguseid pakkumisi teeme. Sügisel läks Rootsi poolel väga hästi pakkumine kaks ühe hinnaga. Aasta algul teeme sama pakkumise eesti reijsijaile. Firmadele tehtud jõulu-

tahetud suurt kuulda, siis nüüd palutakse tihti, et oleks ikka aknaga kajut. Ning muidugi ei sõõda enam kaasavõetud võileiba.

Et laeval müüdav eesti kaup välismaisega poolekski oleks, sinna läheb veel aega. Eestlastele pole me oma kaup huvitav, ja rootslastel tahab see jälle harjumist. Nii et teatud mõttes nokk kinni, saba lahti olukord. Kuigi eesti kauba hulk on ikka suurenenud ka.

Mis firma kahe poole võrd-susse puutub, siis seda, et Eesti tegijatega ei arvestataks, küll öelda ei saa. Kõik räägitakse läbi ja katsutakse teha, kuidas parem. Algul polnud ühiseid direktsooni-nõupidamisi; praegu on, ja neist on palju kasu. Aga selge see, et mingid probleemid ikka jäävad. Näiteks tööharjumused on natuke erinevad, suhtumised on natuke erinevad. See oleneb traditsiooni-



Reijsjal ei tohi jääda muljet, et saabub sõbralikust Stockholmist sadamast ebasõbralikku Tallinna sadamasse.



Talvisest navigatsioonist Pärnu sadamas

Eesti Vabariigi peaminister Hr. Tiit Vähi

Alates käesoleva aasta jaanuarist on Pärnu Maakonnavalitsus ja Pärnu Linnavalitsus paljukordselt tõstatanud Teede- ja Sideministeeriumi, Majandusministeeriumi ning Teie ees küsimuse jäämurde-tööde riiklikust finantseerimisest Pärnu sadamas 5,5 milj. krooni mahus. Teede- ja sideministri vastuseisu tõttu ei ole küsimus lahenedud, kuigi allikas selleks on olemas 183,5 milj. krooni näol, mis laekub tuletorni-, lootsi- ja jäämurdetasudest (33,5 milj. enam kui 1995.a.)

Eesti Tööstuse ja Tööandjate Keskliit peab küsimuse positiivset lahendamist väga oluliseks, sest:

– Pärnu sadama kaudu eksporditakse 60% Eesti turbast ja 30% metsamaterjalist;

– ainult garanteeritud aastaringse sadama töö kor-

ral on võimalik luua usaldusväärsed pikaajalised partnersuhted importööridega teistes riikides, kujundada Pärnumaale soodne investeringukeskkond;

– aiandusturvast ostetakse Euroopas sisse enne kevadet, äralaadimine Eestist peab toimuma talvel, transport Tallinna kaudu teeb turbaäri ebarentaablikuks;

– turbabriketi eksportimine Tallinna sadama kaudu suurendab veo- ja laadimiskulusid 1 tonni kohta 34 kroonilt Pärnus 119 kroonini (lisakulu 85 krooni). Võrdluseks, hr. Kalev Kuke 30.09.96.a. kirjas Teile (nr. 1-18/2554) kujunes jäämurdetasu kuludeks 1996. a. talvel Pärnust laevadel eks-

porditava kauba kohta ainult 38 kr/m³. Seejuures, ebakindel jäämurde perspektiiv tingis, et jäätugevdusega kaubalaevu ei juletud piisavalt rentida, talvise tarne lepinguid sõlmida;

– ainult talvine metsamaterjali eksport tagab Pärnu regiooni talunikele rahastamise kevadtööde ajaks;

– Tootsi ja Lavassaare asulate 2000 töötaja sissetulekud ja talvine soojavarustus sõltuvad täielikult kohaliku turbatööstuse eluvõimelisusest. Meil on juba Võhma juhtum, tulemas Oru pankrot. Meie majanduspoliitika peab kujunema enam regionaalsete realiteetide arvestavaks;

– Pärnu regiooni ehitus-

materjalitööstus omab ekspordipotentsiaali 12 000 t/kuus, seda ka talvekuudel.

Võrdluseks võiks öelda, et 1995. a. kulutas Soome Saima 780 km veeteel üllalpidamiseks 75 milj. FIM, sissetulek oli 15 milj. FIM, seega riiklik toetus 60 milj. FIM 3,2 milj. tonni transportimisele. 17 FIM/tonnile on poole väiksem raudteetranspordi omahinnast ja veelgi odavam maanteetranspordist.

Eesti Teede- ja Sideministeerium peaks korraldama majandusanalüüsi erinevate transpordiviiside rahvamaajandusliku efektiivsuse arvestamiseks eelarvekulude jaotamiseks.

Palume Teie toetust käes-

olevas kirjas toodud probleemidele.

Küsimus on kiireloomuline, sest positiivse lahenduse korral on vaja sõlmida talvised tarnelepingud ja prahtida vastavad laevad.

25. november 1996

Lugupidamisega

Eesti Tööstuse ja Tööandjate Keskliidu volikogu esimees

Elmar Kruusma

Järeldamärkus: Tööstuse ja Tööandjate Keskliidu tegevdirektor hr. Viljar Veski väli esitas selle pöördumise peaministrile isiklikult 25. novembril. Vastus kõlas: "Mulle ei meeldi, et minu minister muutis ära minu korralduse. Pärnus viibides lubasin ma 2,5 miljonit jäämurdetöödeks ja selle ma ka täidan."

Laevaomanike Liidu peasekretär
Olev Leino

Jäämurdjäl "Karu" oli väike tähtpäev: 24. novembril tuletati omakeskis meelde seda, et kümme aastat tagasi alustati tööd Muuga sadamas.

Kapten **Aleksandr Martõnov** ja peamehaanik **Juri Jeršov** meenutasid neid aegu meeleldi. "24. novembril 1986 andis Soome osapool laeva Eestile üle ja sellepärast me just nüüd meeskonnaga seda pühitsesime. Meenutasime; kogunesid ka sugulased. Kodusadamaks on meil kõik see aeg olnud Muuga. Nende aastate jooksul oleme küll üle tuhande laeva abistanud, aga ette on tulnud ka muid töid. Esimene talv oli kohe väga kõva, meie arvele tuli 280 laeva, lisaks veel kaubalaeva "Aleksandra Artjuhina" abistamine, mis oli tõsine päästeoperatsioon.

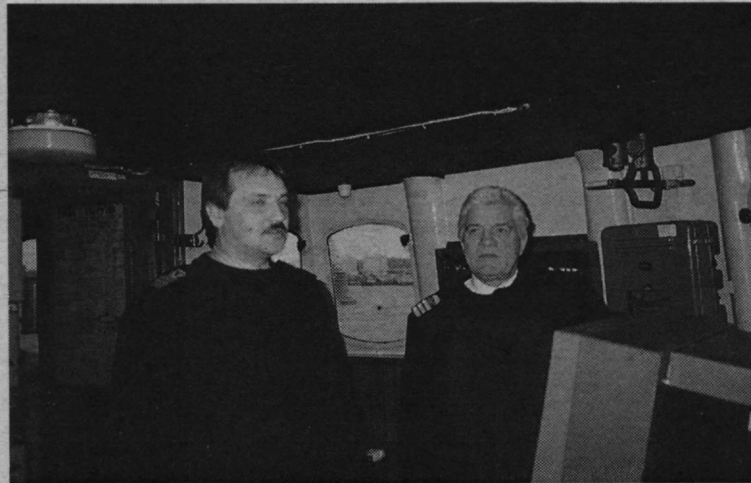
1989. aastal pukseerisime poolteist päeva Suursaare juurest jääkanalis üht laeva, kolm vuntsi lõhkusime ära, aga hakkama saime. Sadam sai selle eest head preemiaid, laevameeskond ka natuke. Kolm talve töötasime Peterburile, kui siin jääd polnud. Oleme laevu vedanud isegi 13-ses karavanis. Oleme vedanud Loksa lihtreid, energiaplokke, ujuvhotelle.

Kõige keerulisem oli 50 000-tonnise veeväljasurvega puurtorni vedamine Viiburist Kaliningradi kolm aastat tagasi. See oli 140 m kõrge. Planeeritud oli terve ekspeditsioon, tulema pidid ka soomlased ja Peterburi jäälõhkuja "Semjon Deznjov". Aga soomlased ei tulnud üldse ja siis ütles ka "Deznjov" ära. Meie üksi jäime. Palusime tariife tõsta ja lubasime töö ära teha. Lubatigi maksta vastavalt kuludele. Kümme päeva vedasime, 1-2 sõlmega. Kui tuul tõusis, hakkas puurtorni kandma, sest pur-

Mitmed viimase aja õnnetused on toonud esile vajaduse ekstreemsituatsioonides tegutsemiseks, vastavate tegevuskavade väljatöötamiseks ning eriti igas laevafirmas töötavate inimeste ettevalmistamiseks. Paraku on nii, et päris alguses tehtud otsustustel või algusel käitumisel võivad olla sellised tagajärjed, mis hiljem osutuvad korvamatuks. Küigi kunagi ei ole võimalik kindlalt lubada, et õnnetusi ei juhtu üldse või anda täpseid juhiseid käitumiseks, on teatud põhimõteteliste probleemide varasem läbitöötamine või situatsioonide läbimängimine kindlasti abiks. Merenduskirjanduses ongi viimasel ajal sellest enam ja enam juttu tehtud, järgnev on lühike ülevaade septembrikuu "Seatrade Review's" ilmunust.

Maailmamerenduses on praegu küllaltki raske ja keeruline

"Karu" — kümme



Kapten Aleksandr Martõnov ja peamehaanik Juri Jeršov roolikambris.

jesuspind oli tal suur, ja vedas meid kursist välja. Kui tuul vaikselt jäi, saime jälle õiges suunas liikuma. Ära viisime. Aga kütuseraha on siamaani saamata. See oli just see aeg, kui Peterburis asjad segaseks läksid. Sadam oli töö tellinud mingile Kamtsatka nafta-gaasifirmale. Selle arve on küll siamaani arestitud, aga raha sellele ei laeku. Kui meie jäälõhkuja siia tuli, arvestati, et töötab see laev ehk ühe või kaks navigatsioonitööriista, siis on isegi hästi teeninud. Ja nii oleme selle paari-talvelise navigatsioonitööriista asemel juba 10 aastat vastu pidanud.

1987. aastal telliti Peterburist registreerimise kandmiseks vajalik dokumentatsioon. Laev oli ostetud ilma registridokumentideta, sest vastavalt Soomes kehtivale korrale nende sõjalaevade hulka kuulunud "Karhu" rahvusvahelise klassifikatsiooni alla ei kuulunud. (Nagu teisteski

maades tavaks ja nagu praegune "Tarmogi".) 1988. aastal saime registridokumentid korda ja merelemineku loa. Nende tegemise eest tuli maksta kõva hinda, tegelikult läks see vist pea sama kalliks kui laev ise. Ainuüksi kreenimise eest maksime tolal 20 000 rubla, see oli suur summa. Pärast seda oleme läbinud iga-aastase kontrolli, võiksime kasvõi Aafrikasse sõita, kui seal tööd oleks. Praegune klass on kinnitatud kuni 2000. aastani. Viimase kontrolli saime läbi peaaegu ilma märkusteta. Eriti hoolega kontrolliti seekord avariipäästeteenistusse puutuvat.

Korpus on meil väga hea, mehhanismidele on loomulikult remonti vaja ja seda tehakse ka. Kõige vajalikum tehakse ära. Kulud on suured, eriti kütuse ja õli peale. Meeskonnaliikmeid on korraga tööl 27-30. Tööd saab teha 2 masinaga, kumbki neist "söõb" päevas ca 6-6,5 tonni

Kas te olete valmis piirsituatsioonide reageerimiseks?

aeg. Igasuguseid muutusi on tulnud laevachituse, eksploatatsiooni, side, koolituse, päästeteenistuse ja mille kõige osas veel. Üldiselt arvatakse juba, et muutused on olnud kiiremad ja järsamad kui kunagi varem. Eriti palju on täiustatud nõudmisi ohutusele. Kõige selle kibeda tegevuse juures tuleb meeles pidada, et laevade operatsioonid on sellised, kui on tegu kõige ohutumaid meetodeid kasutavate ja teadlike laevaomanikega, kõige kvalifitseerituma ja kogenuma kaadriga, on tegu ikkagi meresõidu riskide vähendamiseks. Õnnetuste 100-protsendiline vältimine on võimatu. Need juhtuvad ikka. Aga kuna nendega kaasneb vajadus kiires-

ti inimesi päästa, kahjusid omandile ja keskkonnale vähendada, tuleb tegemist teha ka oma reputatsiooniga.

See, et huvi mereintsidentide vastu on nii elav ja ülepingutatudki, sunnib laevaomanikele peale vajaduse kiiresti ja asjalikult reageerida ükskõik missuguse õnnetuse puhul. See aitab päästa ehk kaitsta oma avalikkust ja kommertsreputatsiooni. Laevandusfirmadel on selleks puhuks vaja kriisikäsitusplaan (Crisis Management Plan) välja töötada ja ellu viia. Selles juhendis või skeemis oleksid esmajoonel need punktid ära näidatud, mis on ühised ükskõik millise mereõnnetuse või -operatsiooni

päevas, seega on kulu 13 tonni ööpäevas. Muidu on edukalt ja suurepäraselt töötav jäälõhkuja.

Praegu on tööd vähe. Melle üldiselt meeldis Kundas käia. Pärnus on madal, juba 8-meetrise sügavuse peal on meie süvisega (6,5 m) pluss prozedanije, meil ainult muda taga, lisaks on seal jääkuhjatiseid. Reidilt ise on 4-5 miili sadamasse. Jõe jäälõhkujad on jälle liiga väikese võimsusega, et seal töötada. See Vene oma, mis seal oli, jäi ju kinni ja Läti "Varma" viis ta reidini. Nädala pärast kutsuti meid jälle, et saaks laevad välja viia. Praeguseini on võlg.

Möödunud aastal tuli meie arvele Muugal 78 laeva, Kundasse ja Kundast 4, Pärnus

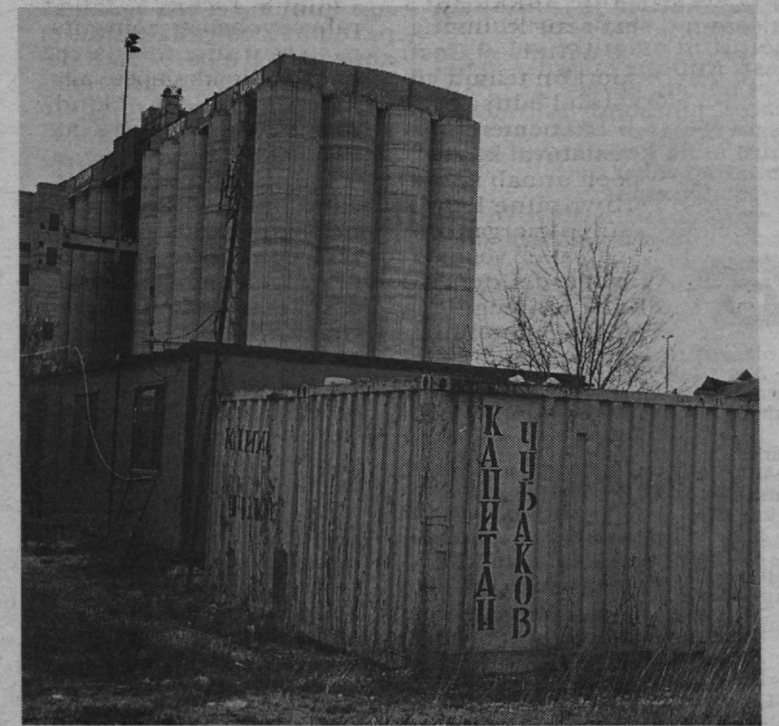
42. Muugal pidime aitamata jõelaevu, tankerid ja balkerid said ise hakkama.

Praegu saame jäälõhkujatasuga enam-vähem kulud tasa. Tahaks aga hoopis rohkem tööd teha, kuid siiani pole see õnnestunud. Meie tund maksab 532 dollarit. Konkureerisime ühele "otsale", aga teised lasid hinna natuke alla ja jälle olime tööta. Paistab, et teised oskavad odavamalt kaubelda."

Prognoose selle talve kohta ei osanud jäämurdjad teha, neil polevat õigeid prognoose. Aga tsuktsi ennustuse andsid küll.

Vahepealset aega meenus veel Kirill Tšubakovi foto.

Reet Naber



«Kapten Tšubakovist» on jäänud Muugale veel üks konteiner.

kirjade jms. CMP põhirõhk peab olema kontrollil, kommunikatsioonil ja koordineerimisel ettevõtjate aktsioonide käigus. Kui pannakse kirja aktsioonide, tuleb arvestada sellega, et igas tingimuses ei ole võimalik igat aktsiooni läbi viia. Kui on näiteks reisijate evakueerimise plaan, tuleb seal ette näha ka sellised asjad, nagu reisijate majutamine ja toitmine, nende sugulaste teatamine, arstiabi andmine, psühholoogilist laadi abistamine, inimeste kajuhooldamine. Ja kui on plaan, peab kindlasti olema ka inimene, kes midagi teeb või delegeerib. Sellepärast ei saa ka ühe kompanii laevade jaoks olla üldist plaani.

Oluline on side, kommunikatsioon. See peab olema firma sees väga korralduslik läbi mõeldud ja teatavaks saanud.

(Järg lk. 10)

Poliitikadokument

Põhjamaade reisijateveo poliitika

NTF-i (Nordic Transport Federation, Põhjamaade transporditöötajate föderatsioon) konverents tuli kokku Stockholmis 27. mail 1994, et arutada Põhjamaade merenduspoliitikat

vad oluliselt alla Põhjamaade omadele. Peale selle vastustab NTF seda tõsiasja, et laevadel, mis on registreeritud Põhjamaade paralleelregistrites, lubatakse pidada regulaarühendusi Põhjamaade riik-

Liinilaevanduses kahe või rohkema ühe riigi sadama vahel peab olema järgitud vähemalt sellel maal kehtivate (kollektiiv)lepingute tingimusi. See peab kehtima sõltumata sellest, kas liinil on laev-

vad vähemalt ühes neist riikidest kehtestatud tingimustele. Sama printsiip peab olema rakendatud regulaarliikluses enam kui kahe Põhjamaa riigi sadamate vahel.

Organisatsioon, millele laevade varases staadiumis kui võimalik. Organisatsioonidel peab olema täielik ligipääs neile lepingutele, mis kehtivad nende oma riigi sadamates toimuva liikluse osas. Meremeeste ametiühingud

Aastalõpp

18. detsembril 1994 toimus Tallinnas Harku Puhkekeskuses meie reisilaevade meremeeste puhkeõhtu. Seal ütles allakirjutatu välja idee luua üks korralik eesti meremeeskonnale ja turumajandusele orienteeritud ametiühing.

Palju tõsisem ja asjalikum ühiskoolesolek toimus 20. aprillil 1995 "Mare Balticumil", kus valiti EMSA loomise initsiatiivgrupp eesotsas allakirjutatuna. Koolesolekul, kus osales 16 "Estonia" katastroofist pääsenud laevapere liiget, otsustati algatada EMSA loomine.

7. juunil 1995 toimus Ametiühingute Majas EMSA asutamiskoolesolek 62 meremehe ja laevapere liikme osavõtul. Absoluutse häälteenamusega valiti ajutiseks esimeheks J. Lember, keda volitati teostada EMSA registreerimist ja tähtsa esimehe kohustusi esimese üldkoolesolekuni.

EMSA registreeriti 3. augustil 1995.

9. oktoobril 1995 toimus Raekoja platsil Õpetajate Majas EMSA esimene üldkoolesolek. Osales 41 laevapere esindajat. Ühehäälselt valiti järgneva kaheks tegevusaastaks EMSA esimeheks "Mare Balticumi" vanemtüürimees Jüri Lember, aseesimeheks sama laeva teine tüürimees Tarvi-Carlos Tuulik. Ühiselt võeti vastu EMSA tegevuskava.

Kogu EMSA edasine tegevus kuni tänaseni on kulgenud esimesel üldkoolesolekul vastu võetud tegevuskava alusel.

Sellest olulisemad etapid oleksid:

● Oma ühingu kontoriruumide leidmine, rentimine ja sisustamine Tallinna Õpetajate Majas Raekoja pl. 14.

● Saamine Eesti Meremeeste Uniooni eksiliis (kuni 1940 Eesti Meremeeste Kutsühing) õigusjärglaseks ja traditsioonide jätkajaks, kellele on südamelehedane kõik see, mis katkes Eesti rannakülade elus ja kogu merenduses seoses II maailmasõja puhkemisega.

● Esimene n.-õ. tööandjate poolt välja töötatud Meremeeste Seaduse eelnõu, milles ei tahetud arvestada meie tänava jaanuaris-veebruari tehtud parandusi. Ei leidnud aktsepteerimist Riigikogu sotsiaalkomisjonis seoses meremeeste ametiühingu survega. 17.09.96 leidis Riigikogu sotsiaalkomisjon, et eelnõu vajaks ekspertisi nii tööõiguslikust küljest kui ka vastavuse osas ILO konventsioonidele.

● Baaskollektiivlepingu väljatöötamine ei ole ölnud esialgu eesmärgiks, kuna EMSA juhatuse on leidnud, et

Kokkuvõte EMSA tegevusest

eelnevalt peame lõpetama töö Meremeesteseaduse osas; AS-is Eesti Merelaevandus kehtiva kollektiivlepingu osas laiendatud antud lepingus toodud õigused ka EMSA liikmetele, kellel on tööleping AS-iga Eesti Merelaevandus, kuid samas ei kohusta leping meid milleski, s.t. me oleme autsaiderid.

● Oleme endale selgeks teinud meie merealase kutsehariduse probleemi, oleme arutanud meie vabariigi hollandlastest konsultantidega ja Merehariduskeskuse rektori Peeter Veegeniga, mida

arutanud meie töölepingute ja nende tingimuste vastavust Eesti Vabariigi tööseadusandlusele; reaalseks tulemuseks on praegu topeltpalk riiklikel pühadel.

● 6. septembril 1996 võtsime osa Eesti Transpordiametiühingute Föderatsiooni loomisest, kuhu kuuluvad nii maanteetranspordi, raudteetranspordi kui ka EMAÜ (esimees Kivistik) ametiühingud. TAF-i esimeheks on valitud Heiki Nestor, aseesimeheks Jüri Lember.

● Oleme kaitsnud oma liikmete huve nii töövaidlusko-

lõpetamine on ebaseaduslik, et töötaja tuleb viivitamatult ennistada tööle AS-i Eesti Merelaevandus ja talle tuleb tasuda ebaseaduslikult töölt eemaloleku eest keskmine töötasu 38 874 krooni.

AS Eesti Merelaevandus kaebas esimese astme kohtu otsuse edasi apellatsioonikohtusse, kus kaebus jäi rahuldumata.

● Suvel organiseerisime oma liikmetele võimalused laste suvelaagritesse paigutamise osas, kusjuures kompenseerisime 50 kuni 100% lastelaagrite maksumusest EMSA arvelt sõltuvalt pere majanduslikust olukorrast ja alaealiste laste arvust. Selleks kulub 11733 krooni.

● Seoses meie liikmete korterite vargustega ja lähedaste inimeste ootamatu lahkumisega jne.. oleme maksanud välja avalduste ja samaaegselt tõendite alusel 24 500 krooni.

● Oleme püüdnud igati kaitsa üldsuse ees ka meie meremeeskonna mainet ja huvisid. Selles osas meenusime ESTO päevadega seotud olevat "Valge laeva" lugu, mis kahjuks lõpuks seilas ikkagi vöörlipu all Stockholmist Tallinna koos estolastega. Meenusime ka 2. mai pressiteadet, milles me avaldasime rahulolematust absurdsete kuulujuttude ja otse laimu osas m/l "Estonia" kapteni A. Andressoni aadressil kahe rootslasest ajakirjaniku A. Jörle ja A. Hellbergi poolt nende avaldatud raamatus "Katastroofikurs". Olime valmis andma neid laimu eest kohtusse, kuid asja arutamisel selgus, et Rootsi seadusandlus on selles vallas väga liberaalne ja pealegi ei saa ametiühing esineda hagejana. Pressiteatel oli ka teine osa, kus tegime Rootsi transpordiministrile Ines Uusmannile ettepaneku luua komisjon 1993. a. jaanuaris m/l "Diana II" (ex "Mare Balticum", praegu "Meloodia") vöörvisiiri lukustuse purunemise asjaolude varjamise ja mahaivkimise uurimiseks.

Rootsi pressis pressiteate seda osa aga ei avaldatud!

● Korduvalt oleme pöördunud koos EMAÜ-ga AS-i Eesti Merelaevandus juhtkonna, Erastamisagentuuri ja ka Eesti Vabariigi Teede- ja Sideminiisteeriumi poole endise Eesti Meremeeste Kodu, Uus-Sadama 14 tagasisaamiseks meremeeskonnale. Siiani on resultaatiks olnud vaid ebamäärased vastused, kusju-



Koolesolekuõhtu Ruunaveres algas ametiühinguesimehe aruandekõnega.



Järgnesid eeskava ja tants.

Madli Vitismanni fotod.

oleks esmajärjekorras vaja teha, et tõsta mereharidus uuele kvaliteetivsele tasemele.

● Koostöös Eesti Vabariigi Tööinspektsiooniga oleme

misjonis kui ka võimaldades kohtuhagide koostamist meie advokaadi poolt. Esimese tänaseks lõppenud kohtuprotsessi otsuses on kirjas, et töötajaga sõlmitud töölepingu

Ärahüpanud eestlane avaldab "Estonia"-aruande

Võidujooks lõpparuande pärast laevahukomisjoni ja varasema esimehe Meistri vahel

Kisub võidujooksuks selle pärast, kes avaldab esimesena lõpparuande "Estonia" katastroofi kohta - rahvusvaheline laevahukomisjon või selle varasem esimees, eesti poliitik Andi Meister.

Meister lahkus komisjoni esimehe kohalt tormilisel kombel augustis. Nüüd on ta täis valmisolekul kirjutada omaenda "Estonia"-raamat, milles, nagu oodatakse, esitab oma teooriaid õnnetuse põhjuste kohta ja kritiseerib uuesti komisjoni, mida ta varem ise juhtis.

Raamat avaldatakse Tallinnas järgmise aasta algul ja antakse välja kolmes, eesti, rootsi ja inglise keeles.

Valmis aprillis

Küsimus on selles, kellel on esimesena valmis katastroofi

põhjuste analüüs. Laevahukomisjoni aruannet esitletakse Tallinnas selle esimehe Uno Lauri sõnul millalgi "aasta esimestel kuudel". "Svenska Dagbladet" allikate sõnul, kel on võimalus komisjoni tööd jälgida, tähendab see, et tegelikult saab aruanne valmis 1. aprilliks 1997.

Eesti uudisteagentuuri BNS kaudu on "Svenska Dagbladet" esitanud hulga küsimusi Andi Meistrile, kellele need anti üle mõõdund laupäeval. Meister ei tahtnud sellegipoolest küsimustepaberit isegi vaadata ja teatas, et ta ei kavatses lubada ühtki intervjuud, enne kui ta raamat ilmub.

Meister lahkus augustis, nagu seda nimetati, "tervislikel põhjustel". Enne kui Meister komisjonist lahkus, kritiseeris ta Rootsi osapoolt ja selle esimeest Olof Forssbergi skandaalsel kombel.

Meister väitis muuhulgas, et rootslased võisid kärpida "Estonia" vrakist vee all tehtud filme.

Võtsid kõik tagasi

See seletus, mis anti komisjoni eelmisel koolesolekul Stockholmis kaks nädalat tagasi, tähendas praktikas seda, et eestlased võtsid tagasi kõik süüdistused. Kõik sõltus mõnedest "arusaamatus-test".

Eesti ajalehes "Postimees" jutustab praegune esimees kapten Uno Laur oma eelkäija kirjanduspüüdest. "Meistri raamat tuleb huvitav, ta on teinud sellega kõvasti tööd," ütleb Laur.

Mitu eesti arvustajat, kellega "Svenska Dagbladet" on ühendust võtnud, arvavad, et on tähelepanuväärne, et Meister üldse raamatut kirjutab. Osalt seetõttu, et tal on äkki aega ja tervist pühenduda sa-

male ainele kui varem, kuid nüüd väljaspool komisjoni, osalt seetõttu, et peetakse Meistrilt ebasobivaks avaldada raamat enne, kui komisjon on lõpetanud.

"Ma tean, et Meister kirjutab, kuid ei midagi selle sisust. Ma ei tea sedagi, kas Meister on andnud komisjonile kõik dokumendid tagasi," ütleb Uno Laur "Svenska Dagbladetile".

Kas te esimehena ei peaks teadma, kus Meistri käes on nüüd dokumendid?

"Ma eeldan, et need on komisjoni käes. Kuid ma ei tea, kas Meister tegi koopiad, enne kui need tagasi saatis," ütleb Uno Laur.

Kohutavad detailid

Oma esimeheajal oli Meister kontaktis rahvusvahelise hukkunute omaste organisatsiooniga DIS. Selle esimees Gunnar Bendreus kir-

res "Eesti Merelaevandus" suunab otsustamise õiguse Erastamisagentuurile ja ministriumile, need aga omakorda tagasi "Eesti Merelaevanduse" juhatusele. Seega surnud ring algab ja lõpeb aktsiaseltsi juhatuses.

● Oleme välja töötanud väikese reklaambukleti, mis peaks järgmisest aastast selgitama meie ametiühingu eesmärke ja olulisust laevapere kaitsmises sotsiaalse ja majandusliku ebaõigluse vastu.

● Hiljuti lõpetasime ka "töötü meremehe fondi" projekti väljatöötamise, mille eesti- ja ingliskeelse variandi saatsime U.S. Baltic Foundationile nende demokraatia toetusprogrammi raames. Loodame sealt saada oma projekti toetuseks kuni 20 000 dollarit, millest osa kuluks hädasti praegu AS-i Hansatee töötuks jäävate ametiühinguliikmete toetuseks.

Lisaks loetletule oleme loomulikult tegelnud paljude jooksvate probleemidega.

Mäletatavasti kerks hiljuti esile probleemistik seoses "Tranestonia"ga. Oletan, et kõik on selle temaatikaga kursis läbi ajalehe "Meremees" eelnevate numbrite. Tahaksin vaid märkida, et kui EMSA lihtliige soovib esineda tulevikus terve meie organisatsiooni nimel, siis seda õigust tal ei ole. Selleks on volitused ainult EMSA esimehel ja aseesimehel. Meil puuduvad andmed, et "Tranestonia" keegi sellega hakkama sai, kuid tulevikus palun kõigil meie liikmeil (v.a. meie usaldusisikud laevadel, kes võivad esineda ka laeva meeskonna nimel) esineda ainult enda nimel nn. kodanikualgatuse korras.

Praegu on meil pooleli läbirääkimised AS-i Hansatee juhtkonnaga meie liikmete osas, kes võivad jääda töötuks alates 1997. aastast. Läbirääkimisi pidurdas hiljutine AS-i Hansatee juhtkonna vahetus.

Loodame, et koondatute hulgas saab olema võimalikult vähe EMSA liikmeid. Kellele siiski ei õnnestu töökohta säilitada, neile püüame igati abiks olla uue leidmisel ja maksta esimeste töötakuude eest rahalist toetust.

Lõpetuseks paneksin meie praegustele ja tulevastele liikmetele südamele, et enne, kui hakkate iseenda organisatsiooni mingil teemal kritiseerima, olge head ja pöörduge allakirjutatu poole või meie kontorisse, sest me ei ole selgelt nägijad ning võibolla on tõesti mõnel laeval tõsisemid probleeme, millest me oleme teadlikud.

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esimees

Jüri Lember

Bosse Brink

"Svenska Dagbladet",

10. detsember

Tõlkinud Madli Vitismann

Balti Meremeeste Komitee Pärnus

2. ja 3. detsembril toimus Pärnu Rannahotellis Balti Meremeeste Komitee töökohutamine. BMK on ITF-i Euroopa Meremeeste Regionaalkomitee alalige ja selle koosseisu kuuluvad Läänemere piirkonna ja Norra mereametiühingute esindajad. Eesti poolt võtsid kohtumisest osa V. Kivistik ja N. Štšekotin Eesti Meremeeste Ametiühingust ja allakirjutanu. Kuna ka EMSA kuulub selle komitee koosseisu, küsisin koosoleku esistujalt Tomas Abrahamssonilt (Rootsi), miks ei ole kutsutud kõiki komitee liikmeid. Vastusest selgus, et kutsud olid kõigile saadetud ja eemalejäämise põhjus on teadmata. (Vahemärkusena olgu öeldud, et telefonivestluse ajal hr. Tuulikuga EMSA-st mõni päev varem polnud neil veel andmeid, et selline kohtumine üldse kavas on.)

Päevakavas oli informat-

sioon eelmisest kohtumisest Leedus möödunud aasta novembris, samuti info töögrupi kohtumisest Harjumaal Kolgas eelmise aasta kevadel. Kuulati ära eri riikide esinduste lühiülevaated merenduse ja ametiühingutegevuse hetkeseisust jne. Võeti vastu resolutsioon merekeskkonna kaitses ja sellealast riikidevahelistest koostööst Läänemere piirkonnas. Samuti töötati välja täiendav artikkel ITF-i kollektiivlepingute juurde, mis sätestab, et juhul kui laev, mille peal toimib ITF-i kollektiivleping, hakkab tööle regulaarsel alusel Põhjamaade sadamate vahel või Põhjamaade ja Saksa sadamate vahel, võib ITF või selle liige vastavalt ITF-i Ateeni-poliitika katkestada taolise lepingu kehtivuse ilma eelneva etteatamisperiodita.

Sedalaadi dokumentide väljatöötamine näitab ilme-

kalt, et Eestis viimasel ajal kuulsust saavutanud ja seoses "Transestonia" juhtumiga laialdast kõlapinda leidnud nn. Põhjamaade *ferry*-poliitikat viiakse järk-järgult ellu. Jõudes välja "Transestonia" juurde, tahan märkida, et see kerkis ka selle kohtumisel teravalt päevakorda. EMAÜ ja minupoolsete jõupingutuste tulemusel ja ka nn. endise idabloki maade toetusel õnnestus meie Lääne kolleegidele selgeks teha, et arusaamad Põhjamaade poliitikat, arvesse võttes elatusaseme erinevust, ei pruugi alati ühtida. Samuti selgitasime kolleegidele, et lepingud rahvuslipu all seilavatel alustel on siiski meie siseasi. Kohtumisel loeti ette ka teede- ja sideministri vastavasisuline pöördumine.

Veel oli juttu regulaarliiklusest Balti merel üldse, palju vaidlust tekitas näit. *ferry* de-

finitsioon. Kuulati ära raport paralleelselt toimuvast Balti tööseadusandluse seminari, mille eesmärk on andmete vahetamine eri riikide seadustest, samuti ühise strateegia väljatöötamine tööd ja sotsiaalküsimusi puudutavate seaduste loomisel. Kohtumise lõppedes lepitati kokku, et järgmine kord kohtutakse tuleval aastal Soomes.

Tulles vastu toimetaja palvele kommenteerida mööduvat aastat ametiühingu seisukohalt, tahan öelda nii: oli halb aasta ja oli hea aasta. Halb selle poolest, et arvesse võttes seda meremeeste hulka, kes ainuüksi meie ametiühingu poole on abi saamiseks pöördunud, võib järeldada, et asjad Eesti merenduses pole kaugelki nii, nagu peaksid olema. Samuti teeb meelega kurvaks asjaolu, et suures rahajagamise tuhinast unustavad mõned meie

laevaomanikud ära need inimesed, tänu kellele nende tulu on tulnud – meremehed.

Positiivseks tuleb lugeda kindlasti seda, et lõpuks ometi on surnud seisust nihkunud mereseadusloome. Soov on, et seadused tulevad asjalikud, rahvusvaheliste nõuetele vastavad ja kõiki osapooli arvesse võtavad. Rõõmustab, et on tihenend kontaktid erinevate meremeeste ametiühingute vahel ja et ka ajakirjandus on meie tegemistele rohkem tähelepanu hakanud pöörama.

Lõpetuseks soovin kõigile meeldivaid jõule, lustakat aastavahetust ja asjalikku ning võimalikult vähest probleemidega uut aastat.

Eesti Veetransporditöötajate AÜ Föderatsiooni meresektsiooni sekretär

Tarmo Multanen

Laevaehituse subsideerimisest Euroopa Liidus

29. novembril pidasid Euroopa Komisjonis nõu laevaehitustööstuse eksperdid, et põhjendada EL riikides ehitatavate laevade riikliku hinnatootuse ühtlustatud taset 1997. aastaks. Probleem on tõesti keeruline. Kui lähtuda liberaalse turumajanduse põhiprintsiibist – mõistliku hinna tootele kujundab nõudmise ja pakumise vahelkorrald rahvusvahelisel turul ausas (dotatsioonideta) ja avatud konkurents, siis olukord laevaehitusturul on tasakaalust väljas.

Peaks kehtima mudel: kui teatavale spetsiifilisele prahiturule on tekkinud ülemäärane tonnaaz – prahihinnad langevad – laevaäri kaldub kahjumisse – uute laevade eest tahetakse maksta vähem – nende laevade ehitamine väheneb või lõpeb – vananenud laevad lammutatakse – prahiturul tasakaalustub – turu elavnemisel antakse uute laevade tellimused nendele tehastele, kus hin-

na/kvaliteedi suhe on vastu võetavaim. Objektivsete asjaolude tõttu on see suhe viimaste aastakümnete jooksul üha enam kaldunud Ida-Aasia tilgite – Jaapani, Lõuna-Korea, Taivani ja ka Hiina kasuks, kes rahuldavad ligi 70% globaalsest nõudlusest kaubalaevade järele.

Euroopa Liidu traditsioonilised laevaehitusriigid ja USA pidasid vajalikuks oma laevaehitustööstuse taseme (jääkide) säilitamiseks kehtestada mitmesugused riiklikud toetusel ja subiidiumid. On ju sellel oma strateegiline tähtsus nii kaitsevõime kui ka teiste tööstusharude hanketellimuste suhtes. 1995. a. peeti OECD raames lubatavaks riiklikult toetada Euroopa laevatehaseid kuni 23%-ga laeva hinnast, 1996. a. aga 9%-ga, et edaspidi, kui Ida-Aasia riikide ja USA-ga õnnestub kokku leppida, ebamoraalne toetus üldse keelata ja üldise põlu alla panna. Sest igasugune ebakom-

mertslik subsideerimine moonutab turu iseregulatsiooni ja tekitab kriisnähtusi rahvusvahelisel prahi- ja laevaturul, nagu see juhtus tankerite ja balkerite sektorites 1970. ja 1980. aastatel.

Kuid USA ja Ida-Aasia riikidega ei õnnestunud saavutada kompromissi. Seetõttu taotleavad Euroopa riigid aastaks 1997–2000 õigust subsideerida laevaehitust 19% tasemel laeva hinnast. See tähendab, selleks et Euroopas ehitatud laevu üldse saaks maailmaturu hindadega müüa, tuleb Euroopa ja Aasia laevaehitajate palgavad riigiteelarvest kinni maksta.

Meil Eestis pole enam (veel?) oma laevaehitust. Kuid võimsused (võimalused?) selle alustamiseks on. Ka vajadus (tellijad) on. Vaja on kalalaevu, pukseid, piirivalve-, sõja-, lootsi- ja väikekaubalaevu. Miks ma panin võimaluste taha küsimärgi? Sest maailmatehno-

loogia on meie praegusest tohutult ees – raalprojekteerimine, raali juhitud keredetailide valtsimine, lõikamine ja kokkukeevitamine jms.

Võrreldes I maailmasõja ajaga (mil Tallinnas ehitati ka miinilaevu ja allveelaevu), kui kulutati ühe tonni terase töötlemise ja paigaldamise peale 350–600 töötundi, kuulub praegu tonni terase peale välislaevatehastes 30–100 tundi. Paarisaja tuhande tonnine tanker ehitatakse kaheksa nädalaga!

Et olla rahvusvahelisel turul konkurentsivõimeline, peab laevatehasele olema:

- õigesti valitud äri- ja tootestrategia;
- professionaalne juhtimine;
- suur tootmise maht (80–120 000 tonni terast aastasi);
- kolm tootmisliini või eriotstarbeliste *high-tech* laevade tootmisliini;
- kõrge mehhaniseerituse ja automatiseerituse tase;

- 90% tootmistööst siseruumides;
- laialdane arvutite ja nende juhitud tööprotsesside kasutamine;
- oma laevaprojekteerimise büroo;
- kõrgelt kvalifitseeritud insenerid ja töölised;
- absoluutne kvaliteet kõiges.

Mis Eestis puudub? Peale ülalnimetatut ka laevaehitusinseneride ühe põlvkond ja riiklik arusaam, et Eesti laevaehitustööstus võiks olla tellijaks ja aktivaatoriks kümnetele teistele meie tööstusharudele, kõrgkoolidele, insenerimõttele, samuti vastastikku kasulikuks rakendusalaaks maale jäävatele meremeestele. Võib-olla polegi see nii utoopiline unistus. Ida-Saksa, Poola ja Soome said laevaehitusmaadeks alles peale sõda, Lõuna-Korea aga alles meie nähes – viimastel aastakümnetel.

Olev Leino

Vanemehaanik jutustab III

Kindlustusraha teenima jäetud

Mait Põllu:
Hongkongis oli töö tihed. Vedasime seal tuhjad konteinerid Taiwanile, Taichungi linna ja täis konteinerid Hongkongi. Sadamas kulus üks päev, ülesõit võttis hea ilmaga kaks päeva, mõnikord kulus kolm.

Ilmad olid väga ranged, ja see oli ausalt öelda päris raske töö. Seal käib asi niimoodi, et on laeva navigeerimine ja on taifuunide navigeerimine. On eraldi taifuunide kaart ja on taifuunide sidesüsteem. Seal antakse iga poole tunni tagant teada, kus missugune taifuun tekib, mis suunas läheb jne.

Mul juhtus seal avariid. Oli me just taifuuni servas, meie mõistes 11-pallises tormis, kui peamasin üles ütles – kolvi kiilus kinni. Tuli siis kõik lahti kiskuda, see võttis kaks päeva aega. Tuhjad konteinerid olid peal, midagi eriti hullu ei olnud. Aga laev triivis kõvasti, neljakorruselise maja kõrgune laadung peal. Teleksi- ja telefaksiside firmaga käis muidugi kogu aeg.

Teen siis tööd: kerin vanad kolvid välja, lihvin. Ei saanud veel õieti lahti võetud, nii 12 tundi oli tööd tehtud, kui kapten helistab alla, et nüüd on hoovus ja suund muutunud, triivime Taivani saare lõunatippu – seal on mingid kivimadalikud, asustamata kaljusaared. "Võta midagi ette! Kas sa garanteerid või kutsume SOS-1?" ütlesin, et mina ei garanteeri midagi, õelgu firmale, et nii ja naa.

Surusime edasi tööd teha. Tegime avariitoimingud ära – mehaanikud teavad, mida on vaja ette võtta, kui üks silinder välja lülitada. Peamasin oli meil 4000 hj Deutz, 8 silindrit, neljataktiline. Kui ma masina 7 silindriga lõpuks käima sain, oli kell 4 paiku õösel – kogu see pauk juhtus meil päeval kell 1. See järel oli veel üht-teist teha: paar korda panna seisma ja siis uuesti käima. Kui saime niikaugele, et juba pidevalt töötas – 7 silindrit ei anna ju seda võimsust ja vibratsioon oli suur – tuli leida see koht, kus vibratsioon on kõige väiksem. Kiirus oli 1 sõlm,

kui masina käima saime; järgmisel päeval oli juba 1,5, sest tuul vaibus veidi.

Lähen siis üles sillale ja ütlen kaptenile: saime käima, päästelaevadele peaks teatama, et võivad ninad sadama poole tagasi keerata. Ja vaat siis käis külm judin üle, sest kapten ütles, et firma pole päästelaevadele tellimust andnudki. Ühesõnaga, meid oli jäetud sinna lihtsalt head kindlustusraha teenima. Kui me masina käima saime, olime niimelt neist kividest umbes nii kaugel kui Aegnast Piritani.

Nii kui käima saime, tuli firmast faksiga õnnitlus, et küll me oleme ikka tublid. See oli ausalt öeldes väga vastik. Meeskonnas oli 25 meest, suur laev oli. Kapten oli niisugune 65-aastane rahulik inimene, siis mina, vanemaabi, kaks venelast-mehaanikut ja ülejäänud filipiinlased.

Nii me siis 5 päeva läksime katkise masinaga. Kommertsseadus on niivõrd ranget, et meil ei olnud seal midagi remontida – saadeti pikalt. Laaditi tuhjad konteine-

rid maha, täied peale, ja kohe uuesti Hongkongi. Kas sa launed ära või ei, see polnud kellegi asi. Konteinerikaup maksis võib-olla isegi rohkem, kui oli selle laeva hind. Vapustavalt suured summad, ei siis hoolita millestki.

Niimoodi siis logistasime 7 silindri ja hirmsa vibratsiooniga täislastis uuesti Hongkongi. Seal laaditi kaup maha ja edasi tuli samuti minna oma käiguga remonti Huangchousse – umbes päeva teekond mööda jõge.

Agas taifuunidest veel nii palju, et mõni päev varem või hiljem – ei mäleta – oli üks Jaapani laev, "Yokohama" nimi, taifuuni keskpunktile lähedal, ja nad andsid teada, et peamasin seisab. Koordinaatide järgi vaatasime, et vaesed mehed. Aga juba 20 minuti pärast üks Taivani ja üks Hiina päästejaam teatasid, et kaks suurt merepukserit läksid laeva suunas välja. 3–4 tundi hiljem andis "Yokohama" eetrise, et aitäh, meil läks peamasin käima ja saime niisuguse kiiruse, et nina vastu lainet hoida, abi pole vaja. Päästepukserid kinnitasid, et on teate kätte saanud ja muudavad kursi koju tagasi.

Kapten jutustab

Küll kreeklased pahasid!

Toivo Ninnas:
Väga paljud laevakompaniid sõidavad väga vanade laevadega, mis lõppkokkuvõttes on kahjulik. Ega neid väga palju ole, kes laevu kindlustuskarile saadaksid.

Nägin noorena kord Sahhalinil, kuidas kreeklased sõitsid karle. Olid väga pahasid, kui venelased tahtsid nende laeva ära päästa. Olid oma meelest valinud kõige sobivama koha, aga mingid venelased kipuvad lahti tõmbama.

Asi lõppes sellega, et nad lasid laevalt kähku jalga ja kaks päeva hiljem tõmmati laev madalikult maha. Vigastused olid küllaltki väikesed.

Laevaremonditehases tehti see "Liberty"-tüüpi laev korda, käisin samuti vaatamas – ikkagi välismaa laev. Esimest korda nägin, et tekil on 5–10 sentimeetri paksune rooste... Peaasi, et laev liikus, miski muu polnud kreeklastele korda läinud.

Ma ei tea, kuhu see laev pärast sai, igatahes kreeklased ütlesid tasta lahti. Neil oli vaja ainult kindlustusraha kätte saada.

10. detsembril oli piirivalve-meremeestel jälle põhjust uusi aluseid vastu võtta. Täienduseks saadi üks uus ja kolm vana.

Soomest jõudis kohale meie oma riigi finantseeritud uus mootorpaat.

Vabariigi Valitsuse 10. mai 1996. a. korraldusega nr. 443-k eraldati siseministerruumile Ruhnu saare arengut ja Liivi lahel tugevdatud piirikaitset tagavate projektide ellurakendamise finantseerimiseks 10 miljonit krooni. Nende projektide hulgas on Ruhnu sadama probleemi lahendamine ja uue mootorpaadi ehitamine piirivalvele.

Piirivalves valiti välja Soomes Loviisas asuva firma "Boomeranger OY" valmistatav kummipaati NV 96. Soovitused sellise paadi kasutamiseks olid kolleegidelt soomlastelt, kellega on juba pikajaline mõistev koostöö. Piirivalve mereosakonna meretehnik jaoskonna ülem **Ervin Piikmann**, kes on olnud uue paadi ehitamise juures, selgitab, et Soome piirivalve arengukontseptsioon näeb ette lähitulevikus loobuda kiiretest patrull-laevadest, sest nende ülalpidamiskulud on väga suured. Plaanitakse kasutusele võtta rohkem suuri patrull-laevu, mis oleksid võimelised töötama merel iga ilmaga. Sellised suured laevad on varustatud kiirete kummipaadidega, mis võimaldavad hästi kiiresti infot realiseerida.

Samas suunas on meilgi mõeldud ning kui veel tulevikku vaadata, siis merekoridonites baseeruvad NV 96 tüüpi kummipaadid kataksid ära selle ala, mis on rannajoonele lähemal. See võimal-

daks minimaalse aja ja kulu-
tustega käia tuvastamas
avastatud objekte.

Uus paat on 10 m pikk, 3,5 m lai, süvis on 60 cm. Kiirus on arvestatud kahe "Mariner 250" sissepritsega päramootoriga 45 sõlme, merel saab töötada tuulekiirusega kuni 20 m/s. Roolimaja on kinnine, mis võimaldab töö-

tada igasuguse ilmaga, selle disain on väga praktiline. Olemas on kõik nüüdisaegsed navigatsiooniriistad (radar, DGPS jm.). Lisaks on ka teistsaldatav tuletõrjepump ja päästevarustus.

Praktikas on seda tüüpi paat näidanud end tublide meresõiduomadustega, möödunud aastal töötas üks selli-

ne paat Naissaarest põhja pool üle laevaparda kukkunud soomlase otsingul edukalt 2 meetrise lainetusega.

Proovisõidul oli paat hästi juhitav ja lained stabiilne.

Piirivalve mereosakonna ülem **Jaan Kapp** ütles, et uus mootorpaat, mis läheb Ruhnu piirkonda, on eelkõige

tähtis merepääste seisukohalt. Kuna me Lätiga oleme nüüd merepiirilepinguga ühele poole saanud, on peaaesandeks humaanne, merepäästefunktsiooni täitmine. Kui me varem oma 35-sõlmelise alusega jõudsime Ruhnust Kihnu kolmveerandtunniga, siis nüüd, kiirema paadiga läheb see tunduvalt kiiremini. Praktiliselt suudame nüüd Liivi lahel ükskõik millisesse kaugemasse punkti jõuda vähem kui tunniga. Meie valmisolekut päästmiseks tõstab see paat tunduvalt, seega ka meresõitjate kindlustunnet. Praegu seal olev "PVK 007" on küll merekindel ning võimeline töötama ka jääs – on küll tubli, kuid aeglane.

Meeskonna lisaväljaõpe toimub firma kullul Eestis. Siuliselt ei ole erinevusi tavallise mootorpaadi juhtimisega, ainult kiirus on suurem. Tehase mehed on hoiatanud, et kinnine roolimaja võib tekitada olukorra, kui ei tunnetata kiirust õigesti, ning selles osas peab tähelepanelik olema. Piirivalves ollakse tänulik Soome Piirivalve peainsenerile **Timo Peräkyläle**, kes on palju aidanud nii selle paadi ehituskontrollil kui ka tehnilise nõustamisega Balti Laevaremonditehases ehitatava kaatri asjus. Tunnustusena meie peadirektori poolt anti talle mälestusese.

Veel on Soomest saadud kolm vana alust: kaks 10,5 meetri pikkust teraskorpusega kaatrit (korpus ehitatud 1936.a.l), mis suudavad jääs töötada, ja plastkeraga 1972.a. ehitatud 8,4 meetri-
ne kaater.

Reet Naber
Ingrid Mühlingi fotod



Uus minister ja uus paat.



Piirivalve vimpli heiskamine.

Eesti piirivalvet külastas Saksa admiral



9.-10. detsembrini oli Eestis külas Saksa laevastiku ülem viitseadmiraal **Rudolf Boehmer**. Tema visiidi eesmärgiks oli tutvuda laevastiku olukorraga Eestis, sest Saksamaal on otsustatud tuleval aastal meile kaks sõjalaeva kinkida ning neid huvitab, millistes kättesse need tulevad. Sestap tutvuti nii inimeste kui ka sadamaga.

Reet Naber



Kas te olete...

(Algus lk. 6)

Samal ajal ei tohi unustada seda, et on olemas selliseid sidevahendeid, mida peavad normaalseks kasutada need, kes firma sisesest korraldusest midagi ei tea (ja on ka neid, kes mere-tööst üleüldse midagi ei talpa), ja ka need tuleb kindlasti toimimas hoida.

Ja kõige olulisem on see, et kui plaan on kord koostatud, oleks see teada igaühele, kes asjasse puutub, ning et nad oleksid ka valmis neile pandud kohustusi täitma. Seda tuleb harjutada, et olla veendunud selles, et kõik on asjast aru saanud ja nende poolt tehtav kriisilukorras oleks neil varem juba teada-tuntud. Nagu iga normaalse laeva puhul paljude teiste toimingutega on.

Ajakirjandusega suhtlemine

Inglise keeles on ilus termin "handling of media", mis annaks tõlkida ka kui meediaga toimetulemine. Tahab samuti nagu iga muu töö teadmisi ja ettevalmistumist.

Iga laevaintsident tekitab vastuvaidlematult meedia huvi. Laevaomanikule on lausa eluline vajadus teha kättesaadavaks **niipalju informatsiooni kui võimalik nii kiiresti kui võimalik**.

Kui vastused ajakirjanike (ka asjatundmatutele, lausa vähiklikele) küsimustele on põiklevad, otsest vastuste andmisest püütakse mööda hiilida või on vastused halvasti ette valmistatud (tuleb

mees pidada, et sageli ei ole ajakirjanduse esindajad, kes meie probleeme käsitlevad, kursis ei laevanduse igapäevast sisuga ega tehnilise ja merekeelega), siis tekitab see kohe spekulatsioon, mis ei ole kasulikud laevaomanikule ega kogu merendusele ter-
vikuna.

Ajakirjanduse vaenulike kommentaaride ärahooldmiseks või nende vähendamiseks on korrekse ja informatiivse teatise koostamine, mis annab kõigepealt teada, mis juhtus, lisaks sellele teave laeva, lasti ja laevapere kohta. Selles peaks olema ka andmed kontaktisiku kohta

(nimi ja telefoninumber), kes annab kompanii nimel infot edasise olukorra muutuste kohta. Ja kuigi ajakirjaniku kuldreeglite hulka peaks kuuluma ka vastuse otsimine küsimusele, miks juhtus, ei tohiks ennatlikke versioone kuidagi lendu lasta. Kord juba käibesse läinud versioonid on väga elujõulised ja neid on hiljem pagana raske, kui mitte võimatu ümber lükata. Parem on välja anda esmapilgul kasvõi kasutatud informatsiooni, muidugi ainult õiget ja paikapidavat, kui püüda oma leiba teenivat inimest vaenulikult eemale tõrjuda.

Infovahetuse korraldamine võib olla asutuse enda PR-isi-ku poolt või võib selleks kasutada ka vastava firma teenuseid. Et need teated oleksid asjalikud, peab olema kättesaadav ja pidevalt täiendatud andmebaas laevaomaniku laevade, nende tüüpide ja vanuse, ehitusandmete, klassi, kindlustuse, ülevaatus- ja inspekteerimiste, lipuriigi, P & I klubide, meeskondade ja laevade eksploatatsiooni kohta, et ette valmistada pressiteateid. Selline teenistus peab olema kättesaadav 24 tundi ööpäevas, iga päev aasta läbi.

"Seatrade Review",
september 1996

Tõlkinud Reet Naber

Kaubalaevaseltsist "Linda" ja selle laevast

Suureks ja pöördeliseks ajajärguks eesti talupoeg-konnale oli pärisorjusest vabanemine. See andis talupoegadele liikumisvabaduse, õiguse perekonnanime omandamiseks ja soodustas tegutsemise vabadust mitmel alal. Hiljem, kui renditalud läksid mõisa poolt pärisomandiks müügile, kaasnes sellele peremehe-õigus ja suurem vabadus tegutseda iseseisvalt omal käel.

Rannatalupojad, kes enne väikeste paatidega purjetasid salaja üle lahe Soome, et seal kaupa osta või vahetada, leidsid äkki, et peremehe-õigusega kaasnes ka vabam kaubitsemine, mida varem mõisa poolt takistati, kui elati mõisa renditalus. Lubatud vabadust kasutades asuti randades väikeste jaalade, kaljaste ja kuunarite ehitamisele ja rannalaevastiku loomisele. Rannatalupojad moodustasid väikesi kaubalaevaseltsi, et kindlustada ehituskapitali ja laevandustegevust. Ja see tegevus õnnestus suure ulatuses raskustele vaatamata. Teenistus laevanduses näitas pidevat tõusu. See õhutas kaubalaevaseltside loomisele ka neid, kes merendusega ei olnud tegelnud, kuid nähes, et laevandus on tulutoov ala, püüdsid moodsustada ka oma kaubalaevaseltsi. Üks suurematest ja kuulsamatest, mis meie ajalosse on läinud, on kaubalaevaselts "Linda". Nimetatu asutati aastal 1879 lootusega suurele kasumile. Põhikapitaliks oli ette nähtud 300 000 rubla, mida püüti koguda üle maa, kusjuures iga aktsia suuruseks oli 100 rubla.

Kaubalaevaseltsi "Linda" juhatusse valiti neli direktorit, üks neist kaubanduse asjatundja, kaks merenduse tundjat ja üks taluperemees maalt. Peale nende kuulus juhatusse 15 nõukogu liiget ja kolm revidenti. Kaubalaevaseltsile osteti aktsiatest

Saadand lugupeetavale "Meremehele" avaldamiseks artikli ajast, millest vähe teatakse. Lehitsesin "Mereleksikoni", leidsin sealt kaubalaevaseltsist "Linda" ainult kolm sõna. Arvan, et sellest oleks võinud olla enam kirjutatud. Kuna minul on kodus mõningaid andmeid "Linda" kaubalaevaseltsi laevast "Linda Morgenroden", siis arvasin, et neid andmeid võiksid ju teisedki lugeda. Lisasin artikli lõppu lühidalt Naissaare kapteneist. Olen uurinud sugupuid, mille harud ulatuvad Naissaarele.

Eralt Art

laekunud rahaga aastal 1880 kolmemastiline kuunar, millele pandi nimeks "Linda Morgenroden". See oli küllaltki suur purjekas ja see suunati välismaareksidele, kust loodeti paremat tulu. Nende reise sihtsiks oli teekond üle Atlandi Põhja-Ameerikasse, kust siirduti edasi Lõuna-Ameerikasse, et tuua Brasiiliast mahagonipalke. "Linda Morgenrodeni" kapteniks oli Naissaare mees Leopold Rosen ja tüürimeheks ta vend Aleksander Rosen. Laeva meeskonda kuulus madrusena Gustav Aksberg Aksi saarelt. Gustav Aksberg armastas sageli jutustada "Linda Morgenrodeni" reise üle Atlandi. Tema vennapoeg Harald Aksberg, kes elas Rootsis (surnud Rootsis, Lidingö 17.8.1996) jutustas järgmist:

"Olime purjetanud mõned päevad Atlandil. Ameerikast Euroopa suunas. Ilm oli ilus ja tuul soodne. Südaööl, kui magasin kajutis oma kois, tundsin läbi une, kuidas laev vajas küljeli. Libisesin äkki vastu koi äärt. Ärgates nägin, et laev vajub veelgi enam küljeli. Mis nüüd lahti on? Hüpasin koist välja, sest kartsin, et laev vajub täiesti kummuli. Siis hakkas laev jälle kerkima, kuid jäi ikkagi veel tugevasti küljele. Kuulsin, kui vahisolev pootsman karjus: "Kõik mehed silmapilk tekile! Purjed kinni siduda!"

Ootamatult äkki oli puhkenud kohutav torm, õigemini tsüklon. Kajutist välja joostes kohtasin selle kohutavust ja

kottpimedat ööd. Tuul ei vinnunud ega vilistanud vantides, vaid see, mis kuuldus, oli lausa pöörane tormi "röökimine" vantides ja vallides.

Ronisime käsukohaselt suure vaevaga igaüks oma raale, sinna, kuhu kellegi koht oli määratud. Purjeraale jõudes otsisin pimedas purje, kuid leidsin sealt ainult purjeräbalaid. Ei olnud enam purje kinnisidumist. Püüdsin noaga vähendada tuules rabelevaid purjehäänuseid nii hästi kui suutsin, ja see oli kõik, mida võisin teha. Mõistsin, et laev kaldus küljeli nii kaua, kuni purjed olid terved, kuid kui tuul puhus purjed välja, tõusis laev kummumisohust. Purjeraalt alla tulles nägin, kuidas meri oli tuulest aetult vahuseks muutunud. Kõrged lained uhtusid üle laeva. Selle tagajärjel hakkasid tekilastiks olevad mahagonipalgid liikuma ja kapten andis käsu palke kinnitavad ketid lahti teha ja, et laeva päästa, palgid merre lasta. Tegime, mis suutsime. Olin tekilaadungi kette lahti päästmas, kui tundsin äkki pimeduses, et mu käsi oli millegi taha kinni jäänud. Klammerdusin sellesse mõlema käega. See oli mastivant. Laine taandudes rippusin väljaspool laeva. Minu töökaaslane kadus lainevahtu ja teda meie enam ei näinudki. Temal polnud õnne vandi taha kinni jääda, kui tohtu murdlaine üle laeva uhtus.

Võitlesime tormiga kogu öö. Hommikul nägi laev hirmus

välja. Raadel olid vaid tolknevad purjeräbalad. Suurem osa lastist oli üle parda merre uhtunud. Otsisime siis tagavarapurjed välja, et laeva tormi järel jälle liikuma saada."

Gustav Aksbergi jutustus näitab, et Ameerika-reisiga polnud kaubalaevaseltsil "Linda Morgenrodeniga" õnne. Ligi kolmandik kallist laadungist pühiti tekilt minema. Meeskonnast leidis üks haa merevoogudes. Laev kaotas kogu taglase. See tuli sadamasse jõudnult uuendada. Kõik need kaotused tuli "Linda Morgenrodenil" kanda. Mitte üksnes see, vaid ka kogemuste puudus asjaajamisel, ettenägematud kulud ja muud ebaõnnestumised viisid "Linda" kaubalaevaseltsi tegevuse ummikusse. Aastal 1893 oli puudujääk tõusnud üle 100 000 rubla. Selts otsustati likvideerida. "Linda Morgenroden" müüdi. Järgmisel reisil uute omanike käes hukkus laev Atlandil tormis. Hukkus ka kogu meeskond.

"Linda Morgenrodeni" kapten Leopold oli pärit Naissaarelt. Ta oli käinud Paldiskis merekoolis. Abiellus Tallinna mehe August Schmidt tütre Elliga, kes ei olnud sugulane Naissaare Schmidtidega. Tütar sai kaasavaraks toreda maja. Leopold Rosen läks Tallinna elama, kuid vahel käis ta huvikalastusel Naissaarel.

Leopold leitutas Vene-Jaapani sõjas olles miinivõrgu ja sai tsaarivalitsuselt autasu 400 rubla aastas. Ta müüs

oma miinivõrgu patendi kallil raha eest inglastele edasi.

Tüürimees Aleksander Rosen oli Leopoldi vend. Ta oli käinud samuti Paldiski merekoolis ja sõitis hiljem tüürimehena laevades.

Naissaar oli kuulnud oma paljude kaptenitega. Kui nad olid küllalt merd sõitnud, tulid nad tagasi kodusaarele ja alustasid tegevust lootsidena. Naissaarelt pärit Maria Bergil oli seitse last, neist viis poega, kes olid kõik merekaptenid, seetõttu hüüti Mariat austavalt Sjomans Gloriaks. Poeg Viktor oli käinud Käsnu merekoolis. Ta töötas peamiselt lootsina ja oli kauemat aega Gdynias lootside vanemaks. Poeg Reinhold oli käinud Lihavis merekoolis. Ta teenis pikemat aega Päästetseltsis. Uppus merel laevaga. Poeg Alfred oli merekapten. Ta oli olnud "Heino" kapten ja hiljem tegutses pukserite kaptenina. Poeg Valentin oli käinud merekoolis ja oli kaugesõidu kapten. Aastal 1912 oli ta jäälõhkuja "Truveri" kapten. Ta sõitis hiljem jäälõhkujatel kaptenina, kuid tegutses ka lootsina. Poeg Richard Berg läks noorelt merele ja õppis ka merekoolis ning omas kapteni pabeleid. Ta tegutses kauemat aega Tallinna sadama lootsina. Viidi Venemaale aastal 1941.

Ega Naissaare naisedki põlanud tegutseda lootsina, olgugi et mereharidust ei olnud. Kord olnud Maria Luther tütardega lestavõrgul, kui taani kolmemastiline parklaev sõitnud paadi juurde ja nõudnud lootsi. Maria küsinud tütar Maalilt: anna oma puhas rätik ja põll. Kui see tehtud, sõudnud nad parklaeva poordi. Laevast lastud trepp alla ja Maria roninud parklaeva pardale. Läinud kohe pärasse kapteni juurde ja lootsinud laeva Tallinna sadamasse.

Eralt Art

"Kalamaja on oma rikkalku ajaloo poolest ning asendi tõttu kesklinna ja mere vahel väga unikaalne linnaosa", konstateerib oma "Kalamaja ajaloo" selle autor Robert Nerman.

Tal on kahtlemata õigus, sest Kalamaja oma pika ja omapärase ajaloo seondub tihedalt kogu Tallinna ajaloo-ga. Samal ajal erineb selle eeslinna lugu kõigi teiste linnaosade arengust tublisti.

Autor Robert Nerman on 1995.aastal avaldanud teose Kopli ajaloo 1918-1940. Kalamaja-raamat hõlmab tunduvalt pikema ajavahemiku, algab viidetega 13. sajandisse ning lõpeb praktiliselt tänases päevas. Kokku on koondatud palju huvitavat ja rohkesti illustratsioone. Kalamaja pakub huvi mitmest aspektist: seal on Tallinna vanemaid kalurite elupaiku, seal on elanud palju meremehe-kalamehi, seal on vana sadamakoht, on olnud mereväeasutuste asupaik ja palju muud huvitavat, asjalikku,

kultuurilist on sealkandis sündinud.

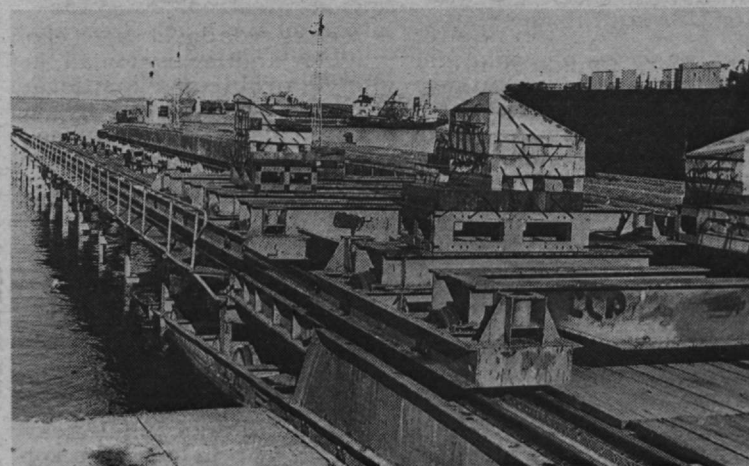
Esimesed teated Kalamaja asustusest on 1374.aastast Hundipea nukast Zudenpeyke. 1498.a. tuleb kirjalpilti Vissehemayer. Keskajal olid sealsed kalurid koondatud paatkondadesse, olid kohustatud oma saagi nii suvel kui ka talvel värskest turule viima ja mõõduka hinna eest müüma. Keelatud oli loomade pidamine, sest heinategu oleks takistanud kalapüüdmist.

Püügist vabal ajal teenisid Kalamaja kalurid Tallinna rae mitmesuguste tööde tegemisega, näiteks puhastasid raetiike, aitasid kaasa laevavakkide ülestõstmisel merepõhjast, sõjaohus olid väeteniistuses. Kalamajas oli omal ajal ka Reperbahn nagu Hamburgis ja Lübeckis. Mis tegelikult tähendab tavalist kõievalmistamispiirkonda. Siin on olnud ka Gertrudi ka-

bel ja Gertrudi vennaskond, mis tegeles peamiselt haigete meremeeste põetamisega.

Kuigi Kalamaja on olnud eeslinn ja sinna pole strateegilistel põhjustel pikka aega kapitaalseid ehitisi püstitada

lubatud, on seal elanud palju ärksaid ja aktiivseid isikuid, prominentseimaist ehk kroonik Balthasar Russowist revolutsionäär Mihhail Kalinini ja admiral Johan Pitkani. Rääkimata teistest.



Ka see on osa Kalamajast.

Isi Trapido foto.

Reet Naber

Kalamaja lugusid

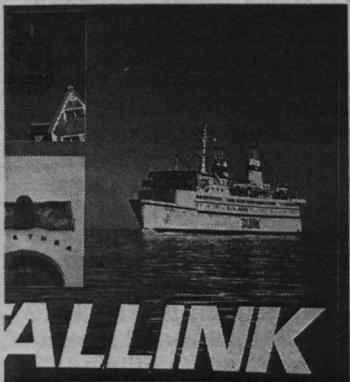
TALLINKI
ajaleht

KOTERMANNI



KAKSKÜMMEND VIIS "KOTERMANNI"

Novembris kaks aastat tagasi ilmus "Kotermanni" esimene ja tänava novembris viimane number. TALLINKI laevade- ja kaldapersonalile adresseeritud ajalehte — lehe asutamispäeval AS Eminre, seejärel Hansatee väljaandel — jõudis ilmuda kaksikümmend viis numbrit. Veerandasada numbrit firma ajalehte — seda polegi nii vähe.



◆ Terve aasta inspireeris ja valvas "Kotermanni" trükivalmistamis saamist oma firma poster küljendusarvuti man.

Mõistagi polnud personali-ehes ruumi, põhjust ega ka voli kirjutada kõikidel teemadel. Sellegipoolest võib lehte pidada küllaltki ülevaatiikuks TALLINKI kroonikaks. Igal juhul paremat käepärast ei ole.

Vanu lehenumbreid sirvides leiame omaaegsed teemad, mis toonastel asjaosalistelgi tänaseks üksjagu unustatud. Nagu EMINRE, m/l "Balanga Queen", m/l "Corbiere", TALLINKI kaubamärgi all sõitnud ja kiidetud tiiburid...

Arvestades, et igasse lehenumbrisse mahtus umbes trükipoogna võrra teksti, annab 25 poognat kokku ligi viiesajaleheküljelise raamatu. Ja see on vaid trükis ilmunud osa.

Mõnigi kord jäi üks kui teine trükiks ettevalmistatud materjal avaldamata: läinud suveks kavandatud lood tiibureist, olupildid ja probleemihakatused "Vana Tallinna" kevadisest

kaks-reisi-päevast maratonist, kui reisigraafik üleöö jälle endiseks muudeti jne. Hetkedeni, kus "Vana Tallinnast" polnudki enam põhjust TALLINKI lehes kirjutada. Samaviisi pidi nii mõnigi usutus ilmunisootele jäämaga.

Elu on selline, et ajalukku vajunud nimede asemele sünnivad uued. Sūgiseist tuli Hansateele m/l "Meloodia", laevade uuendamine ja moderniseerimine on firmal jätkuvalt päevakorras. Küllap siis kuuleme peatselt ka uutest nimedest.

Nagu on muutunud laevade ja kaldapere koosseis, nii on muudatused läbi teinud ka lehe tegemine. Algul toimetasime "Kotermanni" Liivalaia, make-teerisime seda ühe nädalalehe arvutil, trükisime Tartu maantee nurgal "Oktoobri" trükikojas. Valdava osa lehe ilmumisajast käis kogu ettevalmistusprotsess kuni kilede-

ni oma arvutil AS Hansatee kontoris Sada- ma tänaval. Läinud suvest peale trükkis lehte AS Pakett Mustamäel.

"Kotermanni" on ametlikult kantud Eesti perioodiliste väljaannete registrisse, mis omakorda kuulub rahvusvahelise registrisse.

"Kotermanni" ümmarguse tähtpäeva, aastavahetuse ja lehe senisel kujul ilmumise ringi lõpulejõudmisel ütleme:

suur tänu meie lugejatele nii firma sees kui väljaspool seda, aitäh ka ajalehele "Meremees" meie lehele osutatud heatahtliku tähelepanu ja meeldivate kaasamõtlemiste ning -toimimiste eest. Suur tänu trükikolitele, fotomeistritele ja kõigile,

◆ Lehe pea kujundas kunstnik Andres Tali reklaamibüroost Karlson & Ko, kes on hoolitsetud õige paljude AS Hansatee eestimaiste reklaamikampaaniate eest eesotsas direktri Mari Karlsoniga.

kes on aidanud kõigil neil veerandasajal lehenumbril valmida. Eriti suur tänu aga kaastöötajatele meie laevafirmast ja kolleegidele ajakirjanduspõllult — kõigile neile, kes on võtnud vaevaks meile kirjutada ja elavdanud sellega lehe sisu.

Rõõmsat aastavahetust ja põnevat uut!

"Kotermanni" toimetis

KOTERMANNI

9.- 10. detsembrini olid Tallinnas Meremuuseumis edasist koostööd arutamas Soome "Tarmo-projekti" juht, Soome Meremuuseumi direktor Jukka Eenilä ja muuseumilaeva "Tarmo" juhataja Seppo Pajanen.

Mida endast kujutab "Tarmo-projekt"? Jukka Eenilä ütleb, et see on laialdast kodu- ja ka välismaist vastukaja leidnud idee korraldada 1998. aastal tõsine ajalooline üritus meenutamaks kahe riigi iseseisvuse algust. Selleks on kõige kaalukamad soomlaste muuseumilaev "Tarmo" ja Eesti "Suur Tõll". Plaanis on demonstreerida mõlemat vanakest nii siinkui sealpool Soome lahte ning korraldada iseseisvuse alguse meenutamiseks mitmeid teisigi üritusi.

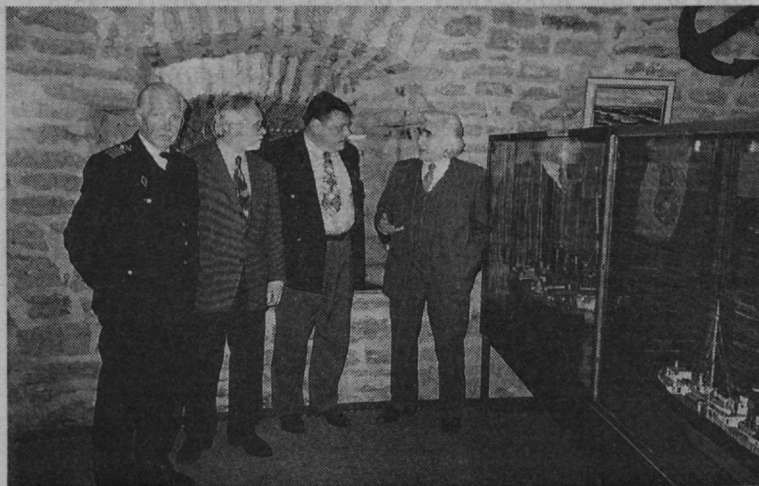
Avalöögiks peaks saama fiktsioonifilm "Tarmo" vallutamise, mis on muuseumi

Kilomeeter maa teed

poolt tellitud. Sellega liituvad mitmed näitused (mille plaanid on seal juba "peaegu valmis") ja väljaanded. Praegu käib pingeline ning üleüldist poolehoidu ja toetust leidnud ettevalmistus.

"Tarmo" ise on praegu Kotkas, kus talle ka remont tehti. Linnavalitsusega on kokkulepe, et nad tasuvad kõik jäämurdja ülalpidamiskulud, s.t maksavad kaikoha, elektri, jm. maksud ning ka *konemestari* palga. Kui Kotka 1998. aastal tähistab oma 125.aastapäeva, on "Tarmo" üks põhilisi atraktsioone, ilma milleta sealne linnavalitsus ei kujuta oma pidu ettegi.

Jukka Eenilä sõnul on neil eriti head suhted *Merenkulkuhallitusega*, - peadirektor



Soome "Tarmo"-projekti vedajad Jukka Eenilä ja Seppo Pajanen (keskel) koos Olaf Vaarmaa ja Ants Pärnaga «Suure Tõllu» mudeli juures.

Kyösti Westerinen kuulub toimkonda ja on lubanud toetada "Tarmo" pukseerimisel Helsingisse. Samuti on paljud toetanud ning lubanud abi edaspidigi.

Hõimurahvaste ajaloo toonitamine just nimelt meresõidu ja laeva kaudu on tänuväärne meeldetuletus. Kas me suudame end vähegi meresõidumaana vee peal hoida, sõltub kindlasti ka sellest, kas suudame oma ainulaadset laeva hoida ja tegelikult teist elu (kui mitte kolmandat-neljandat-viendat, sest kuipalju tal on tulnud läbi elada!) elama panna. Et ta oleks ikka oma. Selle materiaalne hind on praegu üks maatee kilomeeter. Kui see üks kilomeeter meil puudu jääb, vaevalt Euroopa seda märkaki, aga kultuuritut mereriiki ilmselt natukene küll.

Reet Naber

1941. a. uppunud tanklaevast võib hakata naftat välja voolama

Kalifornia rannavetes, 6 miili kaugusel kaldast, on avastatud II maailmasõja ajal uppunud naftalastiga tanklaev. Teadlased arvavad, et tanklaeval võib olla 3,2 miljonit gallonit toornaftat.

Tanklaeva "Montebello", pikkusega 440 jalga, mis oli teel Vancouverisse, et asuda seal remonti, uputas Jaapani torpeedo 23. detsembril 1941. a. 4 tundi pärast laeva lahkumist San Louisi sadamast. Dokumentidest on selgunud, et kompaniile "Union Oil Company" (praeguse nimetusega "Unocal") kuulunud laeva lastiks oli 75 346 barrelit toornaftat.

USA keskkvalitsusel ja osariigi võimudel tuleb nüüd otsustada, kas jätta tanklaeva merepõhja või pumbata nafta laevast välja. Põhiprobleemiks saab keskkonna saastamine, mis on möödapääsmatu, milliseid meetmeid ka ei rakendataks.

Olukorra teeb raskemaks asjaolu, et "Montebello", mis lamab 900 jala sügavusel merepõhjas, asub kõigest miili kaugusel Monterey Bay rahvuslikust merekaitsealast, mis on USA suurim merekaitseala.

Laevahukk toimus Kambria linna lähedal, mis asub 170 miili San Franciscost lõunas.

Merekaitseala juhataja Terry Jackson on öelnud: "Me oleme selle juhtumi pärast väga mures, kuna vananevas laevas asub suur kogus naftat. Kui laeva tankid vastu ei pea, paiskub merre tohtu kogus naftat."

Uurijad, kes ka 7. novembril "Montebello" avastasid, on allveevideokaamerate abil kindlaks teinud, et laeva vetikatega kaetud osad on nagu mingid viirastused. Teadlased on avaldanud arvamust, et seni pole naftaleket laevast olnud.

Ekspeditsiooni juht Jack Hunter San Luisist, arheoloog ja laevahukkude uurija, ütles: "Praegu ei näe me põhjust, mis võiks lähemal ajal tingida katastroofi. Kuigi aastatega on laeva seisukorras toimunud teatud muutused. Ma leiain, et probleemi lahendamiseks on meil aega vähemalt kümme aastat."

Mõned ökoloogid on siiski veendunud, et "Montebello" — üks (paljudest) II maailmasõja ajal uppunud laevadest — võib varsti saada ohuallikaks ja keskkonna saastamise koldeks, sest laeva tankid hakkavad roostetama ja pragunema.

Kalifornia naftalekete ennetamise ja kontrolli talituse (California's Office of Oil Spill Prevention & Response) administraator Pete Bontadelli on teatanud, et probleemi on võimalik lahendada kolmel viisil.

1. Võib jätta laeva merepõhja. Sealjuures on aga naftalekete tulevikus vältimatu. Ent väljatöötavad tehnoloogiad võimaldavad varsti selle probleemi lahendada.

2. Nafta võib laeva tankidest välja pumbata. Kuid see pole nii lihtne, sest enne väljapumpamist tuleb naftat soojendada, et vältida selle muutumist vaiguks külma (44° Fahrnehti järgi) merevee mõjul.

3. Naftale vedelat polümeeri lisades võib muuta selle jälgaks massiks. Ent ükskõik millise ülaltoodud ettepaneku realiseerimiseks tuleb teha suuri kulutusi. Küsimus on selles, kes maksab kinni need kulutused.

USA föderaalsete ja osariikide seadustega on ette nähtud, et ükskõik milliste naftalekete seotud juhtumite eest, sealhulgas avaride tagajärgede likvideerimise

eest kannab vastutust naftakompanii. Ent sealjuures jääb ebaselgeks küsimus, kas need seadused laienevad sellisele juhtumile, kui laev on põhja läinud sõjategevuse tagajärjel.

Kompanii "Unocal" olevat mõnda aega varjanud üldsuse eest andmeid merepõhjust leitud laeva kohta.

Mere- ja atmosfäärikeskkonna kaitse organisatsiooni esindaja Jack Robinson, kes teostab järelevalvet Monterey merekaitseala üle, oletab, et kohalikud kalurid olid nähtavasti juba palju aastaid teadlikud sellest, kus asub "Montebello". Ta lisas, et laev meenutab veealust kaljut. Laeva uppumiskoht on rikas kalavarude poolest, millest annavad tunnistust kalapüügivahendid, mis on uppunud laeva külge kinni jäänud.

"Lloyds' List", 3. detsember Tõlkinud Julia Jakovleva ja Ants Hallik

Enesekriitiline aastalõpumõtisklus

Plisab ühest pilgust Tallinna reisisadamale ja Admiraliteedi basseinile, et näha Eesti merenduses mõduval aastal toimunud suuri muudatusi. Kindlasti ei saa seda öelda merenduse kõikide harude ja kõigi merendusorganisatsioonide majandustegevuse kohta, ent avaliku arvamusel kujundavad ikka jäämägede üle veepinna ulatuvad tipud, mitte nende alla poole veepinda ulatuvad, tavakodanikule nähtamatud osad (näiteks asutuste aastabilansid).

Hea oli see aasta ka merenduslase kirjanduse lugejale. "Eesti Laevanduse aasta- raamat 1996", kaks raamatut "Lahingud kaugelel mere- del" ja "Võitlused Läänemere- rel. Suvi 1941" **Mati Önnalt**, kaks ilukirjanduslikku teost **Viljo Anslaniilt**, uued kalandusajakirjad "Vesikaar" ja "Kalastaja", **Harri Sandströmi** "Lahemaa randlased", alati operatiivne ajaleht "Meremees" jm. Selle nimistu krooniks on loomulikult "Merereleksikon" — kaua tehtud ja kannatamatult oodatud soliidne teatmeteos, mis ilmselt paljudeks aastateks eestikeelse merehariduse üheks tähtsamaks käsiraamatuks ja õpikuks jääb.

Sellisel hulgal ei ole merendust trüksisõnas vist küll mitte kunagi ühe aasta jooksul välja antud. Eks aitab seegi fakt jäämise tippu tõsta.

Õnnetuseks kipub trüki- veakurat seda sära aeg-ajalt rikkuma. Nii on ta ka allakirjutanu sel aastal ilmunud raamatus "Muisstsed laevad, iidised paadid" omajagu segadust tekitanud. Vahel on ta mõne tähe "ära ajanud" (kunstnik **Frederiksen** pro **Frederikseni**), teinekord pannud sidekriipsu sinna, kus seda üldse vaja ei ole jms.

Suurem aps on juhtunud aga raamatu kokkuvõtte viimasel leheküljel, kus auväärse **Mattis Hohense** (1859–1941) asemel seisab pildil selle kuulsal laevameistri pojapoeg **Leopold Hohense** (eestistatult **Leo Kõrgjärvi**) — viimane suurte purjelaevade praegu veel elus olev ehitaja.

Enesestmõistetavalt tõmbavad selletaolised apsud raamatu mainet alla, on nende taga siis trüki-veakurat või autori mõõdalaskmine. Ja vastutust oma loomingu eest kannab iga kirjamees ise. See vastutuskoores on loomulikult tuntud igaühele, kes midagi teeb või loob. Ja see koores paneb inimese mõnigi kord siplima. Oma eelmainitud raamatus kirjutasin ühest väikesest purjekamudelilt süles hoidvast pronks- poisist **Sigtuna** linnapargis **Mälari järve** kaldal ja tekstist kuhu alusel. Hiljem hakkas mind painama kahtlus, kas ma ikka mäletan seda teksti täpselt. Kas oli see ikka "Esimene purjepaat", nagu olin kirjutanud, või ehk midagi muud? Seetõttu olin sunnitud vahepeal Stockholmist toodud kuhu hiljuti uuesti üles otsima ja veenduma, et seal seisis tõesti "Första segelbåten" ja mu hingerahu tuli tagasi. Lõppkokkuvõttes ei ole vist ühtki raamatut tehtud täiesti veatuna ja kui tegu ei ole kapitaaltesoga, ei ole autori süü suur.

Teine lugu on "Merereleksikoniga". Nagu kõigile teada, on tegemist teatmeteose ja õpikuga, kus kõik asjad lihtsalt peavad olema paigas. Kahjuks ei ole nad seda alati. Raamatus on vigu, tahame seda endile tunnistada või ei, ja ühena autoritest kannan ka mina nende eest moraalset vastutust.

Mõned näited:

lk. 67 on pilt **elekterpüügist**, mis tegelikult kuulub artikli **valguspüük** juurde. Siin on tegemist põhimõttelise veaga ja noore merendushuvilise või tulevase meremehe viib eksiteele just Eesti kõige autoriteetsem merenduslase teatmeteose.

lk. 75 kujutatud illustratsioon — **keskaegne fregatt** — on jäme asjatundmatus. Pildil kujutatud laeva lahutavad keskajast vähemalt 300 pikka aastat.

lk. 459 oleval pildil ei ulatu veest välja mitte vertikaal- asendi võtnud uurimislaua "Flip" **vöör**, vaid **ahter**. (Laev ei ole iseliikuv, seetõttu puuduvad tal nii sõukruvi kui ka roolileht.)

Mõningates artiklites on ühed ja samad andmed kirjas erinevalt. Nii näiteks loeme artiklist **sukeldumine**, et 1960. aastal laskus **Mariaani süvik** saame aga teada, et sinna laskus **batüskaaf "Trieste 2"**. Artiklist **Mariaani süvik** saame aga teada, et sinna laskus **batüskaaf "Trieste 2"**. Artiklist **batüskaaf** on õige küll sukela- paraadi nimi (**Trieste**), kuid vale on sügavus 10 910 m. Mereterminoloogikomisjoni suure töö tulemuse esitlemise eelõhtul toimunud pidulik koosviibimisel Meremuuseumi katuse all võeti aktiivselt sõna ja avaldati arvamus komisjoni edaspidiste võimalike töösuundade üle. Küllakutsutud allakirjutanu tuli välja mõttega, et komisjon võiks alustada tööd "Merereleksikon" täienduskõite kallal, sest viimastel aastatel on toimunud olulisi pöördelisi sündmusi Eesti elus ja merenduses ning et paljusidki asju ei peaks enam kajastama nii, nagu see oli ainuvõimalik leksikoni tegemise ajal.

Ka teised sõnavõtjad tõdesid, et mitmedki proportsioonid teatmeteoses on paigast ära. Lausa puudulik personaalia. **Reet Naber** on toredasti öelnud, et meie oma merereleksikonist on välja jäänud teened Eesti merendusfiguurid, kelle nimed võiksid ehtida laevade võöre.

Allakirjutanu on nõus, et täienduskõite on vist palju tahetud. Selle tegemine eeldab suurt tööd ja arvestatavaid kulutusi. Vast võiks see olla lihtne pehmete kaantega täienduste ja paranduste viik, ilma piltideta ja odavama paberil? Mereterminoloogikomisjon on kuuldavasti oma töökoosolekud taaselustanud. Arvan, et selle autoriteetse mees- ja naiskonna poolt on leksikoni (enesekriitilise pilguga läbivaatamine ja sealt sõkalde ülesotsimine suhteliselt lihtne töö. Vast leitakse võimalusi ka vihiku avaldamiseks? Seda nõuab meil vastutustunne ja loomulikult ka leksikon ise, mis peab oma tegijad mitmekordselt üle elama ja praeguste ning tulevaste kasutajate kriitika välja kannatama.

Et see jutt aastalõpu mee- leolu ei kipuks varjutama, li- saksin midagi head hoopis teisest valdkonnast. Nimelt ütles Veeteede Ameti Tuleto- ride- ja Hüdrograafiatalituse ülem **Vaido Kraav** allakirju- tanule kui Meremuuseumi esindajale hiljuti telefoni teel:

"Te uurite meresõidu ajalugu. Me oleme teile võlgu. Me peame teid aitama. Ja ta aitaski meid Eesti merekaar- tidega. Loomulikult ja heatahtlikult! Ja paaritunnise asjaliku vestluse käigus talituse paljude töötajatega pan- di alus omavahelisele heale koostööle.

Nädal hiljem sõlmiti koos-

tööleping ka Eesti Veeteede Ameti meresõidu ohutuse talituse (kapten **Vello Muru**) ja Meremuuseumi vahel. Muuseum kohustub andma veeteede ametile neid huvitavat teed, see omakorda aitab kaasa muuseumi uurimis- laeva korrasolekule. Sama tõine kontakt on Meremuuseumil ka piirivalveameti mererevalveosakonnaga. Muuseum edastab sinna informatsiooni kaitset vajavate uppunud laevade kohta ja piirivalvurid hoitavadki neil silma peal.

Palju tänu on Meremuuseum võlgu "Estline'i" peadi- rektorile **Johannes Johansonile** teadurite vastutuleliku toimetamise eest firma kulul üle Läänemere, nende töö- alaste lähetuste puhul. Lahkuva aasta kordaminekuid on hea meenutada teistestki valdkondadest. Kasvõi muuseumi uurimislaua "Mare" suvist reisi koos filmigrupiga **Rammu** ja **Aksi** saartele, kus teadusdirektor **Jaak Sammeti** stsenaariumi järgi merendusajaloolist filmi tehti. Praegu on muuseumis võimalik näha **Tiit Einbergi** aastatega kogutud vanade paadimootorite kollektsiooni. "Paadimootorid Eestis" on tõeliselt atraktiivne ja hästi- kujundatud näitus. Edu saavutati ka allveeuuringute val- las. Avastati suuremaid ja vä- hemaid, tuntud ja tundma- tuid uppunud laevu. Nende hukkumise, avastamise ja uurimise lugu peaks tulevikus olema kättesaadav kõigile. Seda omaette raamatuna, mille esimesed read juba ar- vutisse salvestatud. Loodetavasti ei ütle senised toetajad abist ära ka selle raamatu väljaandmisel.

Vello Mäss

Meie teeme ajalehte

juv ja kutsuv, metsast salapärasem, tähistavast kodusest, ühe maailma lõpp ja veel suurema algus. ... Siin me nüüd oleme, ja kõik me kanname endas mere märke."

Reet Naber

"Meremehe" toimetusel tekib ajalugu, kuigi otse kroonikat pole peetud. Tänavu suvel moodus seitse aastat "Eesti Meremehe" taasilmumisest. Meie endigi imestuseks sai aga 15. novembril seitse aastat sellest, kui tänased toimetustöötajad tööle hakkasid. Et seitset aastat peetakse kriitiliseks, sest sellest alates algavat rutiini ja taand- areng, siis võime enda õigustuseks meenutada teistki tähtpäeva.

1. jaanuaril saab viieaastaseks iseseisva toimetusega, merendus- tegevõtte ühistoel väl- jaantav "Meremees". 1992. aasta alguseks oli ajaleht saanud enam- vähem sellise näo ja sisu, mille pärast seda praegu hinnatakse. Ja tervelt viis aastat pole sponsor- ettevõtte pidanud liig- seks "Meremehe" väl- jaandmiseks tarvilikku raha maksta. Teevad seda loodetavasti tulevalgi aastal.

Eesti suurim rikkus on inimesed. Väikerahva iga liige on enam ükshaaval arvel kui suurrahva oma. Kahtlemata tunneb end ainulisemana igaüks, kes pole vaid üks kümnet lehekülge täitvast Ivanovi- vide või Johanssonite ni- mistust suurlinna tele-

foniraamatus. Mis inimese jaoks voorus, võib väikeriigi jaoks olla häda — kui inimesi, kel konkreetne võimete, oskuste ja kogemuste komplekt, on lihtsalt vähe. See vähendab küll võimalusi valida inimesi min- gitele ametikohtadele, nõuab aga igaühelt märksa suuremat vastutust oma valdkonna või koguni riigi toimimise pärast. Eriti neil, kes teavad — kui mina mingit asja ei tee, siis jääbki see tege- mata. Aga toob kaasa ka ohu arvata — riik vms., see olengi mina.

Järjepidevust merenduses säilitavad just inimesed. Ka need, kes enam samal kohal ei tööta, vaid omandatud teadmisi- oskusi-kogemusi teises

firmas või asutuses rakendavad. Ent seitsmen- dat korda on käesolevas lehes aastavahetusin- tervjuu **Toivo Ninnasega** ja aastalõpujutt **Vello Mässilt**. Ettevõtetes, mis "Meremehest" noore- mad, on muutusi rohkem. "Tallinki" esimene peadi- rektor on nüüd mereha- riduskeskuse rektor ja "Estline'i" esimene laev- vandusdirektor tööta- nuks, kui ta poleks täna- vu hukkunud, edasi ühes teises laevandusfirmas.

Viis aastat iseseisvat "Meremeest" on eriti toimetuse majandusajade kaudu võimaldanud näha ettevõtete tekkimist, kiiret arengut ja kah- juks ka kurba lõppu. Tä- navunegi aastalõpp pakub ühtedele põnevaid, teis-

tele dramaatilisi uudi- seid. Asjaolu, et oleme viimastel aastatel saan- nud tunda, kui palju on asju, mis jäänuksid tege- mata, kui meie toime- tus neid ei teinuks, li- sab püsijäämise kind- lust. Kuigi ka merendus- väljaandeid on tänavu juurde ilmunud ("Vesi- kaar") ja kaotatud ("Kotermann"). Juhtub mujal- gi: aastavahetusel vahe- tab omanikku "Bätnytt", kuid kogu toimetus lah- kus. Uus omanik saab aja- kirja nime, ruumid, ar- vutid ja tellijad.

Suur tänu kõigile nei- le, kes on meie toimetu- sele kirjutanud või leidnud aega ja võima- lust info hankimist ker- gendada! Häid rahulikke pühi kõigile "Meremehe" sponsoritele ja muudele toetajatele ning meeldi- vat taaskohtumist uuel aastal!

Madli Vitismann



Killuke ajalugu tööhoos kolleegist: «Kotermanni» toimetaja **Piret Mäeniit** püüab saada paremat pilti «Tallinki» intendantist **Toomas Läntsist**.

Võõraid lauseid

"Pealegi Helsingi-Tallinna vahet triivides läheb Vana Tallinnal eriti hästi," kinnitas Rohula. ("Äripäev", 17. juuli).

Hitumaa praamid saavad liigelda, sest Ruhnu saar varjab põhjatuule eest. (ER "Päevakaja", 15. detsember).

Suvi 1996

Saarestikuarmastus

Sõitnud viimaseil aastail palju kordi läbi Stockholmi saarestiku ja imetlenud eestlasele eksootilist maastiku-ilu, tundub siiski ebatavaline, et neil, kel see on elu- ja tööpaik, jätkub tööalase karjääri ja rahateenimise kõrval silmi seda ilu nautida. Kogu ni sedavõrd, et seda võiks nimetada armastuseks.

Söekatlast elektronkaardini

Suvised pühapäevahommikul teele asuval saarestikulaeval on peale sadakonna igas eas sõitja jalgrattaid, lapsevankreid, ratastega kotte, lemmiklooma käru ja võõritekil kilesse pakitud post. Kõik, keda tänaval näha, kiirustavad laevadele. Viimane sõitja tuleb rasketest kottidest hoolimata jooksuga.

"Sjöbris" on valminud 9 aastat tagasi. Maksis ligikaudu 8 miljonit (Rootsi) krooni, ehitamisel on arvestatud meeskonna soove. Väiksel laevafirmal on kaks laeva, "Sjögull" on mõni aasta vanem. Aga nüüd on hinnad kohutavalt tõusnud ja hallipäine kapten võrdleb oma majapidamist kerge irooniaga linna omanduses oleva firma "Waxholmsbolaget" eessõitva laevaga. Tema sõnul on seal märgatavalt ebaökonomisem masin. Kuid need laevad on saanud moodsad GPSid peale, sest: "Noh, selle tee ääres elab palju riigikogulasi ja muid otsustajaid, nii et kui sinna on raha vaja, siis see leitakse kaunis kergesti."

Erafirma seda endale lubada veel ei saa, rahakogumiplaan seadmete ostuks läks suvealguse ilma nahka.

"Estonia" hukk toonud aga saarestikulaevadele kaasa nõude paigaldada päästeparved - jälle kulutus. Aurulaeval "Blidösund" parvesid silma ei hakanud, aga küllap nad seal kuskil olid. Seevastu päästevestidega on asi range - tüürimehe lastel olid vestid terve päeva seljas.

Teise erafirma "Cinderella I" on uus ja väga moodne. Laeva sildumist hõlbustavad küljepeeglid ja ahtri peegel - või hoopis kaamera. Pilt on igatahes monitoriekraanil.

Masinad on igati ühendatavad, juhtimine väga kerge ja ka elektronkaart on olemas, nagu, muide, aurulaevalgi. "20-sõlmeline kiirus ei anna efekti, kui kai äärde tuleb sõita 25 minutit," ütleb kapten. "Aga meil sünkroniseeritakse ühe kangiga masinate töö - üks sõidab ette, teine taga ja just nii, nagu vaja."

Peatused on tõesti lühialajalised, pikim neist 5 minuti ringis. Madrus paneb kassaaparaadi konduktorikotiga vöö külge - laevaliini ei vaja isegi kassaputkasid.

Torkas silma, et kõigil laevadel oli meeskond madruksid kaptenini laeva nimega valgeis triiksärkides, lipsustatud ning pagunid mõistagi tähtsust rõhutamas.

Detsembri algul seisid "Sjöbris" ja "Sjögull" lausa kuningalossi kõrval, jõuluchtes "Blidösund" aga tegi sealt samast lühikesi pidureise.

Elektrit teeb igaüks ise

Aurulaevareisi sihtpunktis Svartlögal, kus sõitjad paariks tunniks suvitama saadetakse, paistab, et pea kõik jalgrajal vastutulijad tunnevad ja tervitavad kipparit Göran Sjödin. Tema paistab omakorda sellegi põhjapoolse saare olusid tundvat.

Esimene, mis saarel silma hakkab, on suur kollane postkast. Sellesse pandud kirjad viiakse ära kaks korda nädalas. Suure postkasti kõrval on väikesed, igal nimi peal. Ajalehti toovad saareelanikele saarestikulaevad.

Svartlögal on tibatilluke postkontor, avatud vaid üks tund nädalas. Ning praegugi tegutsev tuletõrjejaam, mis kujutab endast kuuri tuletõrjevarustusega, kus on ka sireen - seda kuuldes jooksevad kõik mehed kokku. Kuid kooli näha ei olnud, ka kauplused enam ei tegutse.

Elektrit teeb igaüks ise, kes päikesepaneeliga, kes tuuleveskiga - et tagada tänapäevaseid mugavusi. Telefon on aga saarel olnud juba 50 aastat.

Sadamas ootas saabujaid suur hulk jalgrattaid, aga ka üks väketraktor - suurema pagasi kojuveoks. Svartlöga teed on "Blidösundi" katlathast-koksist.

Kolm tundi kaljudele peesitanud rahva kokkukutsumiseks kaigub 10 minutit enne ärasõitu laevavile, kuigi juba pool tundi varem sätivad inimesed end laevale tagasi. Põlmehed hakkasid juba 20 minutit enne väljasõitu kaljul mängima ja laulma.

Imetlusväärne, et suvitajatehord pole saarele jätnud mingit prahti, kõik on pandud ilusti prügikasti.

Saarestikus on võimalik elada

Furusundis Köpmanholmi sillal on silt, et see on kõigile, kuid sinna ei tohi kaupa panna, paate kinnitada võib ainult lastimiseks ja lossimiseks.

Teise Furusundi silla ääres on reas merepääste, rannavalve, tornikesega võõraste-maja, kondiitripood ja kauplus. Teises tornikesega majas pesitseb teine kondiiter. Silla ääres seisab rannavalvelaev.

Furusundis ja Telegrafholmenil, mõnes muuski saarestikupunktis oli omal ajal optiline telegraaf, kust sai 7 minutiga saata valgussignaali kombinatsiooniga telegramme Stockholmi - ajastul, kui tunti vaid ratsakullereid.

Kaater viib lootsid Stavsnäsi

See on kaugeim punkt, kuhu maapealsete liiklusvahenditega pääseb. Need, kes Stockholmis elavad, võivad sealt taksoga koju sõita. Aga mitu lootsi elab Stavsnäsis või selle lähedal, nemad saavad lootsikaatriga otse koju.

Elu seal saaretipus pole siiski pagendus, toob kaasa vaid sõidu kui mõnest kaugeimast äärelinnast. Buss käib tunniste vahedega varasest hommikust südaõni ja laupäevaõhtul kauemgi. Bussipeatuse lähedal on bensiinijaam, pood, postkontor ja pank. Väiksemad lapsed käivad koolis üsna lähedal, suuremad bussiga kaugemal. Ühendus 42 kilomeetri kaugusel asuva Stockholmi on hea ega piira kellegi vabadust.

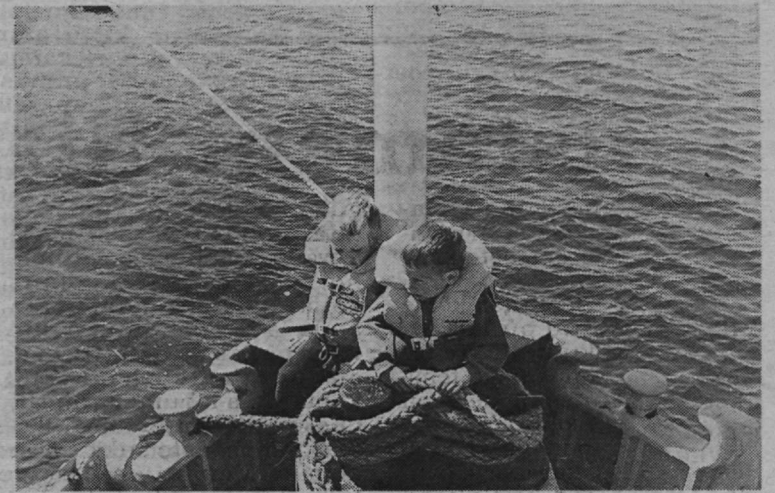
Ühes külas on inimesed kunagi otsustanud, et vanad asjad, mida majapidamises enam tarvis ei lähe, võivad hiljem nende lastele-lastelastele huvi pakkuda, ja kandnud need ühte majja kokku. Hiljem on sinna lisandunud veelgi ja pensionäridest vabatahtlikud hoiavad saarestikumuuseumi pühapäeviti huvilistele avatuna. Kapten Helligren on muuseumi juhataja liige. Seetõttu on tal taskus muuseumihoone võti ja tema külalised saavad sealt-

kandi ajalugu vaadata kasvõi südaõsel.

Siltidega varustatud eksponaatide hulgas on laevamudelid, üks neist naabersaarel elanud Ruhnu laevameistri tehtud. On raamatuid, postkaarte, tööriistu, meremehekast, majapidamis-esemeid ja kalastustarbeid. Ning optilise telegraafi mudel.

Ühes nurgas on vanaaegne pood: lett, kaalud, riulid ja karbid-potsikud. "Seda poodi pidas mu sõbra isa, olen seal isegi ostmas käinud," näitab Dorje Helligren, töö ajal saarestikuloos ja vabal ajal saarestikuelanik.

Madli Vitismann



Meri on karm: «Blidösundi» tüürimehe lapsed vedavad terve päeva päästevestis.



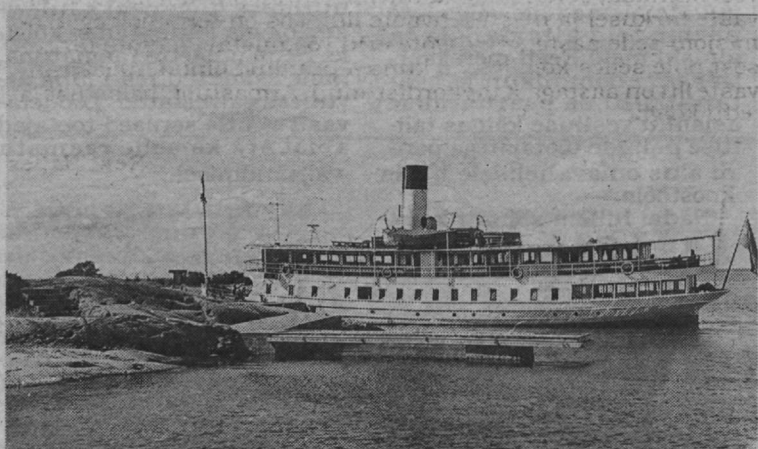
Svartlöga tulijad kohtuvad esmalt postkastide ja seejärel liiklusvahenditega.



Svartlöga paadikuuride taga on samasugune tuletõrjekuur.



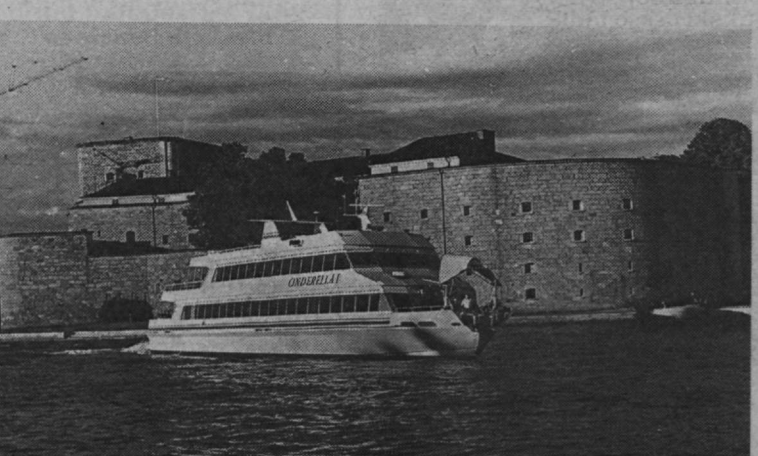
Meremuusika kestab veel kaalgi edasi, rõõmustades kahe konkureeriva kondiitripoe ette kogunenud laevavastalisi.



Sajandialguse aurulaev «Blidösund» on reisijad Svartlögaale toonud.



9-aastane «Sjöbris» valmistub silduma.



Kiire «Cinderella I» viib sõitjad poole tunniga Waxholmist Stockholmi.



Stavsnäsi saarestikumuuseumi klaaskapis on näha, milline oli optiline telegraaf.

Rahulikku jõuluaega ja edukat uut aastat

kõigile meremeestele ja "Meremehe" lugejatele soovib
Piirivalveamet

RAHULIKKE JÕULE JA HEAD VANA AASTA LÕPPU

kõigile meremeestele ja nende peredele soovib

Eesti Veeteede Amet

Justament Nikolaika!

6. detsemberil oli nigulapäev. Püha Nikolaus on muuhulgas ka meremeeste kaitsepühak.

Nikolaust peetakse kõige enam austatud pühakuks üldse. Teda kujutatakse tavaliselt piiskopirüüs ja tema ikonograafiline embleem on kolm kuldset kera või kullakotti. Lisaks meremeestele on tema hoole all ka lapsed, pandimajapidajad, vallalised tüdrukud, kaupmehed, apteekrid, parfüümitootjad ja -müüjad ja ka kalurid. Ta on ka üks Venemaa kaitsepühakutest.

Kulgi Püha Nikolause tegude kohta on levinud väga palju legende, ei ole tema tegelikkust elust siiski suurt midagi teada. Ta oli olnud IV sajandil Myra piiskop (praeguses Türgi edelaosas) ning olevat selle küllaltki mandunud koguduse oma energia ja imetegudega edukaks muutnud. Idakirikus (kreeka-katoliku e. õigeusu kirikus) levis tema kultus juba kuuendal sajandil ja ka läänes (rooma-katoliku kirikus) hakkas tema populaarsus X sajandi paiku kasvama, eriti just mereäärsetes linnades.

Peale seda, kui muhameedlased aastal 1087 Myra vallutasid, maeti Nikolaus ümber Barisse. Seal olevat legendi järgi hakanud tema hauast nõrguma mingit müstilist ainet, kas mannat või müri, mis meelitas ligi palverändureid. Sellest on tulnud ka kevadine nigulapäev 9. mail.

Püha Nikolause kohta lii-

gub ringi legend, kuidas ta aitas kolme tütarlast, keda ähvardas lõbumajja sattumine, sest nende isal polnud võimalik neile kaasavara anda ja ta ei leidnud muud väljapääsu. (On liikvel omaette lastelegend selle kohta, kus lõbumaja-ähvardus on ära jäetud ning Nikolaus paneb laste sukkadesse kolm kuldmünti - sellest on tulnud jõulusukkade komme inglise keelt kõnelevates maades.) Nikolaus sai asjast haisu ninna ning viskas kolm kullakotti sisse ning sellega säästis tüdrukud halvast.

Teine legend räägib sellest, et ta äratas ellu kolm kõrtsmiku tapetud kaupmehetega. Arv 3 esineb üldse kõigis Nikolause legendides, ta on päästnud ka kolm meremeest. Sedalaadi lugude tõttu on talt saanud ka laste kaitsepühak ja selle kaudu on talt saanud ka jõuluaegne kingitooja Santa Claus läänriikides. Arvatakse, et hollandlased hakkasid teda seostama kingituste toomisega nigulapäeval ja viisid selle kombe ka Ameerikasse. Hollandlaste Püha Klaus liitus skandinaavia jumaluse Thoriga, kes oli skandinaavia muinasusundis karistav ja tasuv jumalus.

Eesti rahvakalendris on nigulapäev üks talve algust tähistavaid päevi. Oeldakse, et "Nigul needib talvesilla", st. et varsti saab mööda taliteid sõita. Populaarseim paistab ta olevat setude hulgas.

Nikolause nime ja selle tel-

sendeid on varasematel aegadel arvukalt kasutatud ka Eestis. Rõhkem on Nikolausest tuletatud perekonnanimesid. Sellised on muuhulgas tulnud (E. Rajandi "Raamat nimedest" andmetel) ka Nigola, Nigula, Niklus, Klausson, Laosson. Eesnimedest on sellest tuletatud nii Kalus kui ka Nick, Nils ja Niilo, kreekakeelse tähendusega on nimetatud "rahva-võitja".

Nikolausele on Euroopas pühendatud arvukalt kirikuid. Neid on Eestiski, tuntuim neist ilmselt Tallinna Niguliste kirik, mis oli keskajal kaupmeeste ja meremeeste kirikuna kõige enam kaunistatud. 1230. aasta paiku Harju tänava ja Toompea nõlvaku vahelisele alale asustatud 200 Gotlandi kaupmeest ehtasid sinna XIII sajandi I poolel kaupmeeste ja meresõitjate patroonile pühendatud Niguliste kiriku, mida esmakordselt mainiti kirjalikes allikates 1316.aastal. Just niisamuti, kui oli olnud koduses Visbys. Selle ümber kujunes välja Niguliste linna-kihikond ja sest sai ka Püha Knudi (Kanuti) Gildi keskus. Pühale Nikolausele on pühendatud ka kirikud Pärnus, Haapsalus, Põltsamaal ja Kirblas, kihelkonnanimena on ta käibel Läänemaal ja Viru-Nigulas. Niguliste kiriku altarimaalil kujutatud püha Nikolaus aitab aga mehed maale just Tallinna vappi kandvalt laevalt.

Lauri Naber

MERLE

Mereterminoloogia komisjon pidas oma selle aasta viimase koosoleku 10.detsembril. Sellist aastalõppu pole meie komisjonil veel olnud: võisime ometi kokku võtta, et oleme midagi ära teinud, "Mereleksikon" on lõpuks kaante vahel. Ja oh õnne, sealt selgub, et palju jäi ka edaspidiseks teha, ei pidanudki komisjoni laiali saatma.

Nüüd on põhimureks võetud meresõnastiku kokkupanemise algust teha. Ja kõrvalt natuke omaenda mälestusi heietada. Vajalikud mõlemad. Kel on sõnastiku koha pealt väärt mõtteid või materjali, võtke ühendust. Meremuuseum annab edaspidigi kooskõlmispaika.

Esimees Mati Õun leidis kõigi kenade jõulusoovide kõrval veel märkida, et kui riigid ja rahvad jäävad püsima meesterahvaste tarkusel ja naisterahvaste ilul, siis on terminoloogikomisjoni selle aasta kokkuvõtte eriti rõõmustav: meeste tarkusest pole selles komisjonis kunagi puudust olnud, naisterahvaste ilu on aastaga kahekordistunud. Armastust, halastust ja edu kõigile.

Reet Naber



Ühisfoto aasta viimaselt koosolekult: Jüri Kask, Hugo Palk, Rein Raudsalu, Malle Hunt, Arvi Nordmann, Rein Kull, Rein Albri, Leonid Parašin, Olev Luhaveer, Jaak Sammet, Reet Naber, Uno Laur. Mati Õun parajasti pildistab, teisi põlnud seekord kohal.

1	P	Ä	R	N	U	S	T	A	N	T	S
12	E	R	A	E	T	T	E	V	Õ	T	E
13	E	T	A	P	A	A	L	A	G	A	R
17	T	U	U	T	U	T	A	M	I	N	E
20	E	S	K	U	T	A	H	A	V	A	N
25	R	E	I	N	S	A	A	L	I	N	G
28	V	I	L	U	G	R	I	S	I	D	E
32	E	T	I	S	A	N	E	P	A	R	T
36	E	S	M	A	N	E	T	I	K	S	I
40	G	E	R	M	A	A	N	I	S	O	S
45	E	N	N	O	E	J	O	K	I	L	B
51	N	A	A	K	L	U	S	I	D	A	

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõnade vastused

PAREMALE: 1. Pärnu. 6. Stants. 12. Eraettevõte. 13. ETA. 14. Paal. 15. Agar. 17. Tuututamine. 20. Esk. 21. Utah. 23. Avan. 25. Rein. 27. Saaling. 28. Vill. 29. Ugri. 31. Side. 32. Et. 33. Isane part. 36. Esmane. 38. Tiksi. 40. Germaani. 43. SOS. 45. Enno, E. 48. Joki. 49. L. B. 51. Naaklus. 52. Ida.

ALLA: 1. Peeter Veegen. 2. Ärtu seitse. 3. Raa. 4. Neptunus. 5. U. Tauts. 6. Stataarne. 7. Tela. 8. Ava-. 9. Nõgl. 10. Tt. 11. Serengetis. 16. Anand. 18. U.K. 19. Malspiik. 22. Hai. 24. Viia. 26. Ilm. 30. Gana. 34. Etnos. 35. R.S. 37. Amok. 39. Ksii. 41. RNA. 42. Aju. 44. Old. 46. N.A. 47. El. 50. B.A.

"Meremehe" mõistatus

Mis juhtub, kui kõnnitee äärde astub taksot ootav pakki-dega tädi?

Vastus: a) tema ette ilmuvad kaks politseinikku autos b) paremal traataia taga valvavad kaks politseinikku autos c) tema selja taha ilmuvad kaks politseinikku jalgsi Lugu lõpeb sellega, et kuue politseiniku silme all ei julge ükski takso tädile läheneda.



Eesti Piirivalve Ohvitseride Kogu

alustas tegevust 22. juunil 1993. Nüüd on läbi asjaajamisträgastiku saadud ka ametlik kinnitus. 22. novembril k.a. kinnitati piirivalveohvitseride kogu põhikiri Tallinna Linnakohtus.

Kogu liikmeskond on praegu paarisajane, mereväeoh-

vitseride on ligi seitsmendik.

Ühingu tegevuse eesmärk on kaasa aidata oma liikmete igakülgsele arendamisele, kohusetunde ja eetiliste käitumisnormide ning sõbralike suhete kujundamisele, samuti vaba aja veetmise korraldamisele. Kogu esimeheks

on valitud Johan Saar.

Enne sõda tegutsesid nii piirivalve ohvitseride kui ka allohvitseride kogud. Praegu allohvitseridel oma kogu veel ei ole.

Reet Naber

«Meremehe» tellimine

Kodumaale

Aastatellimusi võetakse vastu aasta läbi.

Välismaale

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

Pöörduda aadressil:

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

Täname kõiki organisatsioone ja isikuid, kes on 1996. aastal igati aidanud muuseumi, eriti aga muuseumi laevade «Suur Tõll» ja «Lembit» remontimist.

Soovime häid Jõulupühi ja edukat uut aastat!

Eesti Meremuuseum

16. detsembril seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas:

"Elinda" (San Vicent) — lossib kakaoube
"Wladislav Jagiello" (Poola) — lossib kakaoube

"Abruka" (Eesti) — laadib kartongi
"Irlo" (Saksa) — laadib väetist
"Rodopi" (Bulgaaria) — laadib väetist

Muuga sadamas:

"Donata" (Eesti) — lossib, laadib tehnikat

"Sirri" (Soome) — lossib bensiini

"Salavat Juliaev" (Vene) — laadib metsa

Kopli sadamas:

"Rio Frio" (Holland) — lossib liha

"Leon Popov" (Ukraina) — lossib kakaoube

Paldiski sadamas:

"Amur 2524" (Vene) — laadib puitu

Kes meil käivad



Uus restoran vanal aurulaeval!!!

Lootsi 17, Admiraliteedi bassein

AVATUD 12-24

Salongid 56 kohta • Õllekubrik 20 kohta

Tel 6411155

GSM 8 25 060066



TALLINK

EstLine



W-TERMINAAL

inreko
INREKO LAEVA AS



ScanTrans

ESCO

NT BUNKERING LTD.



ESTMA

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 16. detsembril.

"ELMAR KIVISTIK" — Shekdus
"ALEKSANDER ABERG" — Lazaro Cardenas
"PAUL KERES" — teel Fujarah'st New Orleansi
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Antwerpenist Ponta do Ubusse
"GUSTAV SULE" — teel Santosest Corunnasse
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Porto Alegres
"HAAPSAHU" — teel Houstonist Peterburi
"VILJANDI" — teel Peterburist Baltimore'i
"RAKVERE" — teel Kopenhavnist Helsingis
"NARVA" — teel Houstonist New Orleansi
"VALGA" — teel Peterburist Camdenisse
"SAKALA" — teel Mangalorest St. Malosse
"SOMPA" — Abidjanis
"KEHRA" — Abidjanis

Neile, kes ootavad...

"KUIVASTU" — teel San Pedrost Villagar-classe
"KUUSALU" — teel Dublinist Antwerpenisse
"RAKKE" — teel Nouakchottist Zeebrüggesse
"VALKLA" — San Pedros
"PIHTLA" — teel Falmouth'ist Doualasse
"NAISSAAR" — Setubalis
"VAINDLO" — teel Foweyst Gävlesse
"KASSARI" — Alžiiris
"MUHU" — Oranis
"ABRUKA" — Vanasadamas
"VILSANDI" — Rize's
"MUUGA" — teel Tallinnast Felixstowe'sse
"VIRTUSU" — teel Antwerpenist Stockholmist
"KALANA" — teel Hamburgist Vanasadamasse

"KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Bremerhavenisse
"KAPTEN VOOLENS" — teel Rotterdamist Vanasadamasse
"MEHAANIK KRULL" — teel Stockholmist Hamburgi
"KESSULAI" — Vene-Balti sadamas
"VIIRELAI" — teel Århusist Muuga sadamasse
"SUURLAI" — Kopenhavnist
"PAKRI" — teel Fredericiast Tallinna
"KABALA" — teel Molfettast Ambarli
"MOHNI" — teel Casablancast Zaandamisse
"SOODLA" — teel Jeiskist St. Nazaire'i
"KLOOGA" — teel Turkust St. Malosse
"TRANSESTONIA" — Århusist
"DONATA" — Muuga sadamas

«Meremehe» üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub jaanuaris

Toimetuse postiaadress: Toimetuse asukoht:
EE0001 Tallinn, Pärnu mnt.67a,
Pikk 70, "Meremees" trükikojakorpus
tel./faks 6 461 318
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

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

«Printal»
Tellimuse nr. 5573

Toimetaja
MADLI VITISMANN