AR EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU

ESCO

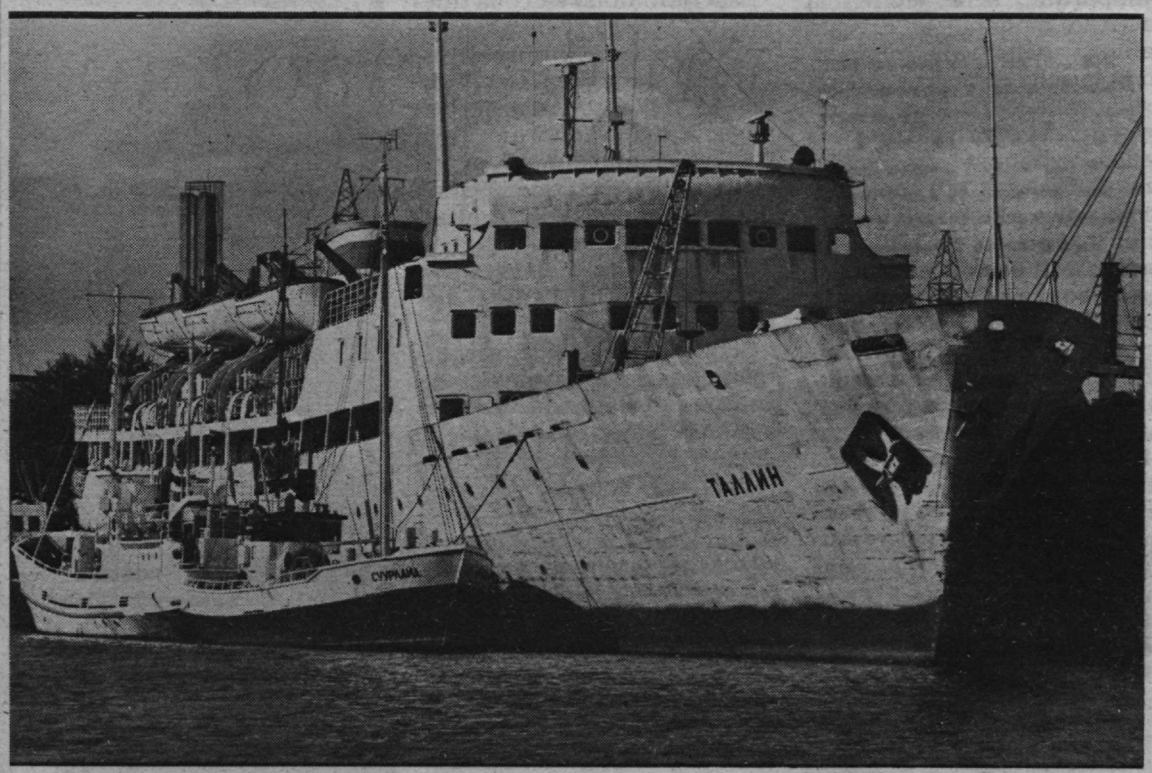
EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

Nr. 1 (911) Teisipäev, 15. jaanuar 1991 Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Eesti Vabariigi Meremeeste Seaduse eelnõu lk. 3
- Pardakõnelusi "Arzamassil" lk. 4
- lk. 5
- Väikesed meremehed suurel laeval lk. 6
- "Wärtsila" sildi all lk. 7
- MerLe XI lk. 7
- Ära põlga *pommi* seisust lk. 8



Uue aasta esimesel tööpäeval

Aastaalguse intervjuu Eesti Merelaevanduse ülema

TOIVO NINNASEGA

Kuidas Te hindate möödunud aastat niihästi Eesti merenduses kui ka Eesti Merelaevanduses?

Eesti merenduse kohta ma õige hinnanguandja ei ole, kuid tean, et Eestis on tekkinud juba teisi laevafirmasid. Paljud on soovinud meiltki laeva osta, vähemalt kümmekond meest on tulnud sooviga osta just väiksemat laeva. Viimane oli üks põllumees, kes tahtis laeva osta põllumajandustehnika vedamiseks. See pole nii lihtne: esiteks, meie laevu ei müü, ja teiseks, polegi mõeldav põllumajandustehnikat rublade eest vedada, sest välismaal tuleb ju makse maksta valuutas.

Mis puutub Eesti Merelaevandusse, siis meie oleme teinud Eesti jaoks kõike, mida meil on olnud võimalik teha. Sedasama põllumajandustehnikat oleme, kokku 4000 eset, vedanud kas rublade eest või hoopis tasuta. Maksudena oleme maksnud vabariigi eelarvesse üle 40 miljoni rubla — varem läks see üleliidulisse eelarvesse.

Oleme vedanud rublade eest sportlasi, kunstnikke ja muusikuid ning nende konteinereid. Eesti kultuurivahetuse toetamiseks oleme paljusid välismaa artiste vedanud rublade eest, kuid ei saa öelda, et see oleks meile ainult rõõmu valmistanud. Kahjuks on meid hakatud petma: palutakse vedada välismaa artiste, kes osutuvad mitte artistideks, vaid hoopis kellegi sugulasteks või tuttavaiks. Kahjuks peame muutuma jäigemaks, sest meie abis oli arvestatud usaldust, kuid see pole praegu eriti moes. Oleme saanud signaale, et meie kergeusklikkuse üle naeravad just meie armsad kaasmaalased.

Oleme aidanud paljudel firmadel esimesi väliskaubanduslepinguid teha, vedades nende esimesi kaubapartiisid rublade eest. Raamatukogudele oleme toonud Rootsist, USA-st ja Kanadast suure hulga raamatuid. Leian, et oleme vastavalt oma võimalustele teinud küllaltki palju Eesti kultuuri, teaduse ja meditsiini heaks. Tallinnale oleme andnud raha ühekordsete sõstalde tootmise liini ostmiseks. Laevanduspolikliinikule, kus käib teisigi peale merelaevanduse töötajate, oleme ostnud vajalikke aparaate.

Palju raha oleme mahutanud Eesti ehitusmaterjalitööstusse, näiteks "Silikaadile" ostsime 600 000 valuutarubla maksnud tootmisliini. Muidugi tegime seejuures lepingu, et saaksime meile vajaliku koguse kive. See pole küll kõige mõistlikum, õigem on osaleda muus ettevõtluses aktsiakapitaliga. Viimasel ajal oleme nii teinudki: oleme aktsionärid ühisettevõttes-aktsiaseltsis "Koditš", mis ehitab väikemaju. Oleme aktsionärid mujalgi, et mitte tegelda lihtsalt heategevusega — need on normaalsed ärisuhted.

Millistes merendusettevõtetes osaleb Eesti Merelaevandus?

Oleme ühisettevõtte "Tallink" siinpoolne partner, "Marseri" kaudu ka "Heltas". Sellega juhtus nii, et merelaevandus ei oleks tahtnud "Heltas" osaleda, seda tegi "Marser" n.ö. omapead. "Tallinki" Soome-poolne partner pahandaski, et me võtame osa nendega konkureerivast fir-

(järg lk. 2)

(algus lk. 1)

mast. Siin peab kuskil olema piir, ei saa ju konkurente toetada.

Kuid ka "Tallink" on konkureeriv firma?

Ta konkureerib Eesti Merelaevandusega, see on meie endi asi. Kuid nüüd on juhtunud, et toetame veel üht, ühist konkurenti.

Kas aktsiaseltsis "Estline-Eesti" Eesti Merelaevandus ei osale?

Ei. Meile pakuti seal osa, kuid ütlesime sellest ära, sest sõlmitud lepingus ei olnud arvestatud Eesti huvisid. Transpordiministri allakirjutatud leping on haruldaselt omapärane: selle lepinguga lubatud monopol ei arvesta rahvusvahelist vaba meresõitu ja teiseks ei ole Eestil sealt erilist raha loota. Laev on teise partneri oma ja tulu, mis sellest lepingust võib saada, on küsitav, seetõttu keeldusimegi selles aktsiaseltsis osalemast. See liin on küll väga perspektiivikas, kuid kogu organiseerimine oli poliitikategelaste käes, majandusmeestega nõu ei peetud. Tallinn-Stockholmi liini tarvilikkuses pole muidugi mingit kahtlust.

Kuidas Te hindate Eesti Merelaevanduse võimalusi tekkivas konkurentsis?

Me oleme tegutsev firma, meil on oma traditsioonid ja oma inimesed. Teisest küljest piirab meie võimalusi see, et meil on riigi palk ja riigi seadustega piiratud valuutamaksed. Selles osas on mingi tekkiva firma võimalused mingil konkreetsel lõigul suuremad, näiteks võib ta inimestele rohkem maksta. Mis maksaks näiteks "Tallinkile" või "Estline'ile" tõsta oma küllaltki väikese arvu töötajate palka kolm korda, seda enam, et rubladele on neil niikunii raske mõistlikku rakendust leida? Aga meil on palka kolm korda tõsta ebareaalne, olgugi et oleme praeguses palgasüsteemis saavutanud sõltumatuse ja tõstnud palku niipalju, kui see võimalik on olnud. Aga meie võimalused on tunduvalt väiksemad ja valuuta osas hoopis napid. Näiteks "Balti Manufaktuur" maksab oma töötajaile osa palka valuutas, aga meie ju oma kaldatöötajaile valuutat ei maksa ega ole meil võimalikki seda teha. Olgugi, et see küsimus on juba kerkinud, sest mida enam rubla ostuvõime langeb, seda olulisem oleks saada valuutat.

On juttu olnud, et Eesti Merelaevandus võiks maksta oma töötajaile kasvõi 1 marga kuus. Eks igaüks ise tea, kas kogub kokku või kulutab kohe ära. See ettepanek puudutas valuuta eest ostetud tarbekaupade müüki.

Selle kohta on olnud ettepanekuid, et parem oleks raha anda. See tähendaks seda, et oleks inimese kohta näiteks 70—80 SUR-i aastas, aga selle eest ei saa ju midagi.

Nüüd aga tekib ebaõiglus sellest, et keegi saab auto, teine aga auto ukselinkigi mitte. Tekib jagamise probleem.

Nojaa, aga sellist olukorda ei tekigi, et kõik oleksid rahul. Mida rohkem on autosid, seda raskem on neid jagada. Varem saime mereministeeriumi kaudu 1 auto 1000 inimese kohta aastas, selle jagamisega ei olnud suuri probleeme; nüüdset autode hulka on raske jagada.

Muidugi oleme teinud kõik, et meie inimesed end turvaliselt tunneksid, oleme vastavalt hinnatõusule Eestis püüdnud tõsta palku.

15. oktoobri hinnatõusule peavad Eesti Merelaevanduse töötajate palgad vist veel vastu. Aga mis saab siis, kui tuleb aasta algul lubatud hinnatõus?

Ega hinnatõus saa olla ühepoolne, sellega võib kaasneda meie teenuste hinna tõus. Praegu vajab lahendust probleem, millega vabariik on väga kaua venitanud, aga millega enam venitada ei saa — praamiveod. Me peame oma majanduslikult kahjuliku tegevuse lõpetama.

1991. aasta eelarves on selleks 4 miljonit rubla, kas sellest ei piisa?

Seda ei antud meile, see antakse saartele. Ja meil tuleb saarte omavalitsuse esindajad kokku kutsuda ning neile öelda: kui tahate meilt tööd tellida, siis makske selle eest vastavalt omahinnale — meil ei ole võimalik saarte liiklust ise ülal pidada. Varem saime selleks osa raha liidueelarvest, see kahjum oli meie plaanimajanduses sisse arvestatud; nüüd ei ole niiviisi enam võimalik. Seni on iga kord, kui oleme tahtnud tariife tõsta, vabariik vastu olnud. Nüüd peame ütlema, et kui uusi tariife ei taheta, siis lõpetame selle töö.

Kas aktsiaseltsi loomisele ei eelne koondise allüksuste iseseisvumine, nagu muudes koondistes on juhtunud?

Praegu on meil kõigi allorganisatsioonide vahel majanduslikud suhted, midagi ei tehta enam ilma rahata. Alates 1987. aastast ei toimi käsumajandus enam Loksa laevaremonditehase ja sadamatega suheldes. Teine etapp on laevanduse oma organisatsioonide üleviimine täielikule isemajandamisele. Aga nendega on oht, et omas vallas monopoolsetena hakkaksid nad "koorima" oma peaettevõtet. Muidugi ei peaks me näiteks "Transflotile" ette kirjutama, kui palju töötajaid neil vaja on ja kui palju nood palka peavad saama. Me võime neile öelda, kui palju üks laeva agenteerimine maksab. Otsustagu siis ise, kui palju neil selleks töötajaid vaja on.

* * *

Kuidas peaks Teie arvates nüüd, kui kõik on läinud või minemas puhtmajanduslikule alusele, finantseerima mereharidust?

Pean ütlema, et vabariik ei ole seni selle heaks midagi teinud. Täna, 2. jaanuaril 1991, kirjutasin alla lepingu Tallinna uue merekoolihoone ehituse jätkamise kohta. Tööd on jäänud teha 1 700 000 rubla eest, kuid nüüdsete koefitsientide järgi läheb see maksma 5 600 000 rubla. See on summa, mille merelaevandus kinni maksab, sest vabariigile selles osas loota ei saa. Mereharidus on niivõrd tähtis, et peame seda ise ülal pidama; Eesti valitsuse või ministeeriumide peale praegu lootma jääda ei saa.

Praegu vajame, ja selles võiks vabariik meid aidata, igasuguseid torusid, radiaatoreid ja muud selletaolist, et seda maja lõpuni ehitada. Rahaküsimus hakkab muutuma teisejärguliseks, peamure on materjalid. Tööd teeb lepingu alusel aktsiaselts "Kolle". See on küll võimekas firma, kuid torusid ja radiaatoreid nad ei tee. See tähendab, et peab kuskilt ostma, kellelegi peale maksma.

Praegu õpetab Eesti Merehariduskeskus esimest kaht kursust eesti keeles. Mis keeles hakkavad need noormehed tööle?

Minu arvates on meremehe üks esimesi oskusi keelteoskus. Ma ei usu, et meil kahe aasta pärast oleks laevadel töökeeleks eesti keel. Kui nad asuvad tööle kalurikolhoosides või mõnes ühistus, siis seal võib küll töökeel olla eesti keel. Vene keele oskus on sellegipoolest tarvilik, on ju õpikud ja instruktsioonid puha vene keeles. Soomlastel on selline idee, et kuivõrd nad on väikerahvas, tuleb osata võõrkeeli. Arvan, et see käib meiegi kohta.

Mida saaks või peaks tegema Eesti Merelaevandus, et Eesti meremehed ei kipuks avalikult või salaja välislaevadele?

Mis selles halba on? Eesti Vabariigi ajal olid ju Eesti meremehed igal pool maailmas laiali, Hemingwaygi kirjutas sellest... Pärisorjust meil ju pole. Ainult merelaevandus ei saa lubada, et inimene oleks välislaevas tööl ja meil korteri- või lasteaiajärjekorras. Meie poliitika on lihtne ja selge: kes tahab minna, seda takistada ei ole meil ei moraalset ega juriidilist õigust. Aga tal tuleb meilt töölt lahkuda. Kui ta tuleb tagasi ja meil on meremehi vaja, siis võtame ta tööle, kui ei ole vaja, ei võta.

Minu arvates on need, kes meile kunagi tagasi tulevad, väärt mehed. Meil on välismaast ettekujutus, et seal on kõik imelihtne, mingeid probleeme pole. Aga praegu, kui meie mehed on välislaevas tööl, selgub, et töö on väga pingeline, iga kopikas arvel, oma aruandlus on sealgi. Laeva töö intensiivsuses ja ökonoomikas oleme kaugel maas: kui on töö, siis olgu töö, kui puhkus, siis puhkus. Ja sellepärast ma arvan, et oleks mõttetus inimesi siin kinni hoida.

Tähendab, midagi paremat pakkuda siin niikuinii ei suuda?

Siis meil oleks vaja dollareis palka maksma hakata. Tegelikult võetakse meie meremehi tööle mitte sellepärast, et nad on niivõrd head, vaid seetõttu, et nad on odavamad kui teised.

Kas eestlaste osakaal Eesti Merelaevanduses on suurenenud või vähenenud?

Eestlaste osakaal on suurenenud ja nüüdseks on see 15,2%. Meil on küllaltki palju tööletahtjaid, kuid praegu pole vabu kohti.

Möödunud aastal oli meil juttu Eesti Meremeeste Liidust. Te arvasite siis, et võib-olla astub Eesti Merelaevandus Eesti Meremeeste Liidu kollektiivliikmeks, aga seda ei juhtunud. Miks?

See küsimus oli meil arutusel. Vastuväide oli just see, et sealsed tingimused ei olnud antud etapil paljudele meie inimestele vastuvõetavad. Näiteks on vaja tingimata osata eesti keelt, aga kuidas me ka keeleseadusest ei räägiks, fakt on see, et enamik meie inimesi eesti keelt ei oska, ja seepärast ei olnud ka meremeeste liidu põhikiri meie inimestele vastuvõetav. Muidugi on meil palju neid, kes on aktiivselt Eesti Meremeeste Liidu tööst osa võtnud, kuid kollektiivliikmena on võimatu astuda liitu, kui inimesed ei ole võimelised seal suhtlema.

Enesekiituse rasket tööd ei maksa teiste hooleks jätta, kuid millise hinnangu annate Teie "Eesti Meremehe" tervikaastakäigule?

Loen seda ajalehte alati. Vahel muidugi imestan, et reklaamime konkurente. "Eesti Meremehe" töötajail on muidugi raske seetõttu, et nad pole mereasjanduses küllalt kodus, teie hulgas pole ju meremehi.

Arvan, et "Eesti Meremees" on leidnud oma koha Eesti ühiskonnas, olete mereasjade valgustamisel püüdnud oma väheste jõududega hakkama saada. Leian, et see raha, mis Eesti Merelaevandus on "Eesti Meremehe" väljaandmisele kulutanud, on läinud asja ette. Kui teie hulgas oleks mõni endinegi meremees, oleks teil muidugi lihtsam.

* * *

Küsimus Teile kui NSV Liidu rahvasaadikule: kuidas tundub, kas meil on Moskvas veel midagi teha?

Minu arvates on äärmine rumalus mõelda, et meil Moskvas enam midagi teha ei ole. Praegu on Eesti Vabariigi rahvusvahelise tunnustamise eeltingimus ju see, et seda tunnustaks Nõukogude Liit.

Enamik Eestist valitud N. Liidu rahvasaadikuid on arvamusel, et seal peab olema, võtma osa N. Liidu Ülemnõukogu tööst ja mitte mingil juhul neid kohti vabaks jätma. Kui tahame mingile kokkuleppele jõuda, aga iga päev pöörame teisele poolele selja, siis on kokkulepet tõesti raske saavutada. Ma olin väga imestunud, kui idaminister Endel Lippmaa oli kohal vaid paar päeva. Ta oleks tingimata pidanud korraldama pressikonverentsi, kutsuma sinna kõigi vabariikide esindajad ja seletama Eesti poliitikat. Väga lihtne on siin resolutsioone vastu võtta, et öelda: vaat, kui kõvad poisid me oleme. Aga mis kõvad poisid need on, kes pole võimelised raadiojaamu ja televisioonivõrku kontrollima. Eesti Vabariiki veel ju pole — igal riigil peab olema kontroll oma territooriumi üle, kui seda pole, pole ka riiki.

Kui suur tähtsus oli Moskvas kuluaaritööl?

Mis puutub minusse, siis tunnen ma siiski väheseid saadikuid. Aga see töö, mida teevad seal Mihhail Bronštein ja Viktor Palm, on Eestile tohutult tähtis. Kõiki meie otsuseid on vaja seletada, neil on tekkinud seal oma tutvusringkond: seal on ju ametlik informatsioon ja otseinformatsioon... Väga palju teeb Viktor Palm tööd vene demokraatide hulgas. Seal teevad ka Kogan ja need teised väga palju tööd, korraldavad pressikonverentse ja seletavad inimestele oma arvamust. Kui sellele mingit vastukaalu ei ole, siis nii ongi — keegi täidab tühja koha.

2. jaanuar

Madli Vitismann

Dmitri Prantsu fotod

EESTI VABARIIGI MEREMEESTE SEADUS

Eesti Meremeeste Liidu volikogu algatusel valmis "Eesti Meremeeste Seaduse" eelnõu. Selle aluseks on võetud Eesti Vabariigi 1938. aasta "Meremeeste seadus" ning Soome ja Inglismaa vastavad seadused.

Alljärgnevalt esitame selle tutvumiseks kõigile merel sõitjatele ning merealaste asutuste ja organisatsioonide töötajaile. Oma arvamused, etttepanekud ja parandused palume edasi saata Eesti Meremeeste Liidu juhatusele aadressil: 200001 Tallinn, Pikk 70.

Eesti Meremeeste Liidu vanem
ANTS PÄRNA

Eelnõu

I peatükk ÜLDSÄTTED

§ 1. Seaduse ülesanne.

(1) Eesti Vabariigi meremeeste seadus reguleerib Eesti Laevaregistrisse ja Laevaraamatutesse kantud laevadel töötavate laevaperede ja laevaomanike vahelisi tööalaseid suhteid.

(2) Käesolev seadus kehtestab laevapere liikmete tööalaste õiguste kaitse.

§ 2. Laevapere

(1) Laevapere moodustavad meremehed, kes töötavad laeval, v.a. kapten ja tema dublandid, loots ja tema õpilased, isikud, kes on laevas aluse või tema mehhanismide uurimiseks või kontrollimiseks, samuti laevaomaniku poolt laevapere liikmete või kapteni tööalase kompetentsuse kontrolliks määratud isikud.

(2) Laevapere liikmete minimaalse arvu määrab Eesti Veeteede Amet.

§ 3. Kapten

Käesoleva seaduse mõttes on kapten laevaomaniku esindaja laevas.

§ 4. Laevaomanik

Käesoleva seaduse mõttes on laevaomanik juriidiline või üksikisik, kellele Eesti Vabariigis on välja antud tegevusluba kaubanduslikuks meresõiduks ja litsents laevapere liikmete töölevõtmiseks.

§ 5. Meresõidu klassifikatsioon ja piirkonnad

Käesoleva seaduse mõttes on:

1) rannasõit — meresõit Eesti Vabariigi territoriaalvetes;

2) lähisõit — meresõit Läänemere vetes, s.h. Taani väinades ja Elbe jõe vesikonnas, kui sisenemine ja väljumine toimub Kieli kanali kaudu;

3) kaugsõit — meresõit ülejäänud maailmamere osades;

4) sõjapiirkonnad — sõdivate riikide territoriaalveed ja sõdivate riikide poolt kontrollitavateks kuulutatud maailmamere osad;

5) trooopika — maailmamere osa Vähi- ja Kaljukitse pöörijoonte vahel.

6) polaarmeri — maailmamere osad põhja pool põhjapöörijoont ja lõuna pool lõunapöörijoont.

II peatükk TÖÖLEPING

§ 6. Töölepingu sisu

Tööleping peab sisaldama:

1) laeva nimetuse ja kodusadama, laevaomaniku juriidilise aadressi ja rekvisiidid;

2) laevapere liikme nime, perekonnanime, sünniaasta, -aja, -koha, elukoha ja kodakondsuse;

3) laevapere liikme diplomi või kvalifikatsioonitunnistuse andmed;

4) laevapere liikme töö- või ametkoha laevas;

5) lepingu tähtaja;

6) laevapere liikme palga suuruse, ületundide ja sõjapiirkonnas, troopikas, polaarmerel või ohtlike laadungite vedamisel tehtud töö eest tasumise korra, püügireisi ebaõnnestumisel minimaalpalga suuruse;

7) töönädala kestuse;

8) teenistuse alguse ja laevale ilmumise aja ja koha;

9) töölepingu lõppemise tingimused;

10) sõidupiirkonna;

11) laevapere liikme kohustused kolmandate isikute ees, mis kuuluvad täitmisele kohtu otsusel;

12) lepingu sõlmimise aja ja koha;

13) viited seadusandlikele aktidele, mis reguleerivad töölepingu sisu;

14) allkirjad.

§ 7. Vanus, millest alates töölevõtmine on lubatud:

(1) Tööleping sõlmitakse vähemalt 18-aastase isikuga. Õpilastena on lubatud võtta tööle vähemalt 16-aastasi isikuid.

(2) Alla 18-aastased isikud võetakse tööle vanemate või hooldajate kirjalikul nõusolekul.

§ 8. Töölepingu sõlmimine

(1) Laevapere liikmega sõlmitakse kirjalik tööleping.

(2) Töölepingud võivad olla individuaalsed või kollektiivsed, kindlaksmääratud laeval või ükskõik millisel sama omaniku laeval töötamiseks (kompanii leping), määratud või määramata ajaks sõlmitud.

(3) Igal laevapere liikmel on õigus saada üks eksemplar töölepingust.

§ 9. Töölepingu registreerimine

Töölepingud registreeritake kolme päeva jooksul lepingu sõlmimise hetkest Eesti Vabariigi Valitsuse poolt ettenähtud korras.

§ 10. Laeva kapteni õigus töölepingut sõlmida

Laeva kaptenil on õigus laevapere liikmeid tööle võtta.

§ 11. Laevapere raamat

Laevapere liikme teenistusalased andmed kantakse laevapere raamatusse. Rannasõidus, kui laevapere liikmeid on vähem kui viis, lubatakse need andmed kanda logiraamatusse.

§ 12. Töölepingu lõppemine määratud tähtaja saabumisel

Määratud tähtajaks sõlmitud töölepingu lõppemisel merel loetakse see pikendatuks esimesse sadamasse jõudmiseni, kus kohalik seadusandlus ei keela meremeeste mahakirjutamist. Kui laevapere liige, kes omab Eesti Vabariigi kodakondsust, ei nõua enda toomist Eesti Vabariiki.

§ 13. Määramata tähtajaks sõlmitud töölepingu lõpetamine

(1) Määramata ajaks sõlmitud töölepingu lõpetamisest tuleb teisele lepingupoolele teatada kirjalikult kaks kuud ette.

(2) Eesti Vabariigi territooriumil Eesti Vabariigi kodanikuga sõlmitud töölepingu võib lõpetada ainult Eesti sadamas.

§ 14. Määratud tähtajaks sõlmitud töölepingu lõpetamine laevapere liikme initsiatiivil.

Laevapere liige võib lõpetada määratud tähtajaks sõlmitud töölepingu esimeses sadamas, kui:

(1) laev siirdub sõidupiirkonda, mis ei olnud ette nähtud töölepingus;

(2) laevaomanik rikub korduvalt töölepingu tingimusi;

(3) kapteni või laevapere liikmete käitumine teeb võimatuks edasise teenistuse laeval;

(4) ta tõestab, et ei saa peale töölepingu sõlmimist tekkinud mõjuvatel põhjustel jätkata oma teenistuskohuste täitmist ning kannab kõik laevaomanikule tema lahkumisest tekkida võivad kulud.

§ 15. Töölepingu ebaseaduslik lõpetamine laevapere liikme poolt

Laevapere liige, kes ebaseaduslikult katkestab töölepingu, on kohustatud hüvitama laevaomanikule kulud, mis tekkisid seoses tema loata laevast lahkumisega.

§ 16. Töölepingu lõpetamine laevaomaniku initsiatiivil

Laevaomanikul on õigus töölepingut lõpetada, kui:

(1) laevapere liige on haiguse või vigastuse tõttu võimetu täitma oma teenistuskohuseid või põeb haigust, mis on ohtlik teistele laevas olijatele;

(2) selgub, et laevapere liige on petnud laevaomanikku oma tööalase kvalifikatsiooni suhtes ja ei ole võimeline täitma oma teenistuskohuseid;

(3) laevapere liige on keeldunud või jätnud mõjuva põhjuseta täitmata oma teenistuskohused;

(4) laevapere liige on tahtlikult pannud reaalselt ohtlikku olukorda inimelud, laeva või laadungi;

(5) on tehtud kindlaks, et laevapere liige teostab salakaubavedu.

§ 17. Töölepingu lõpetamine alla 18-aastase laevapere liikmega

Töölepingut alla 18-aastase laevapere liikmega ei või lõpetada väljaspool Eesti Vabariigi territooriumi.

§ 18. Töölepingu lõpetamine Eesti Vabariigi Veeteede Ameti nõudmisel

Eesti Vabariigi Veeteede Ameti nõudmisel on laevaomanik kohustatud töölepingu lõpetama, kui:

(1) töölepingu sõlmimisel on rikutud Eesti Vabariigi seadusi;

(2) tõestatakse, et laevapere liikme ülalpeetavad ei ole tema puudumisel sotsiaalselt kindlustatud.

III peatükk LAEVAPERE LIIKMETE PALGAD, TOITLUSTAMINE, ARSTIABI

§ 19. Palk

(1) Laevapere liikmetele makstakse palka kaks korda kuus, sadamas seisu ajal. Maksmist võib nõuda kohalikus valuutas, palga maksmise päeval kehtiva kursi järgi.

(2) Igal laevapere liikmel on õigus anda korraldus 2/3 oma palga kandmiseks mõnda Eesti panka või mõnele tema poolt näidatud isikule, kusjuures ülekande kulud kannab laevaomanik.

§ 20. Palgast kinnipidamised

(1) Laevaomanikul on õigus kinni pidada kuni 1/4 laevapere liikme palgast, kuid mitte rohkem kui ühe kuu palga ulatuses määratud tähtajaks sõlmitud töölepingu kestuse ajal ja mitte rohkem kui ühe kuu palga ulatuses aasta jooksul, kui leping on sõlmitud määramata ajaks.

(2) Laevaomaniku poolt kinni peetud summad makstakse välja laevapere liikme mahakirjutamisel.

§ 21. Toitlustamine

(1) Lähi- ja kaugsõidus olevatel laevadel on laevaomanik kohustatud organiseerima omal kulul kollektiivse toitlustamise. Toit peab olema küllaldane ja kvaliteetne, kindlustamaks igale laevapere liikmele kalorite hulga, mis on vastavuses Eesti Tervishoiuministeeriumi poolt soovitatud normidega füüsilise töö tegijaile.

(2) Rannasõidus olevatel laevadel võib laevaomanik kokkuleppel laevapere liikmetega maksta toitlustamise asemel rahalist kompensatsiooni.

(3) Troopikas ja polaarmeredel sõitmisel kehtivad Eesti Vabariigi Tervishoiuministeeriumi poolt kinnitatud toitlustamise erinormid.

§ 22. Laevapere liikmete kontrolli õigus toidu- ja veevarude üle

Kui vähemalt poolte laevapere liikmete arvates ei ole toidu- ja veevaru reisiks küllaldane või kvaliteetne, on neil õigus nõuda kaptenilt kontrolli teostamist ning selle tulemuste teatavaks tegemist laevaperele.

§ 23. Meditsiiniline teenindamine

Eesti Vabariigi Tervishoiuministeerium määrab:

1) laevade meditsiinilise personali arvu ja koosseisu, laeval kohustuslike arstimite, meditsiiniliste instrumentide ja meditsiiniliste teatmeteoste nimistu.

2) laevapere liikmete tervisliku seisukorra kontrollimise perioodilisuse.

§ 24. Arstiabi

(1) Laevapere liikmega toimunud õnnetusjuhtumi või tema haigestumise korral on kapten kohustatud tarvitusele võtma kõik abinõud arstiabi osutamiseks laevaomaniku kulul.

(2) Kui vigastus või haigus on põhjustatud laevapere liikme poolt tahtlikult, alkoholi- või narkootilises joobes (kui joove ei ole põhjustatud tootmisprotsessi kahjustavast toimest), toimub arstiabi osutamine tema kulul.

(3) Kui laevapere liige jääb peale töölepingu lõppemist tööta, on tal õigus saada 1 kuu jooksul arstiabi viimase tööandja kulul.

IV peatükk LAEVAPERE LIIKMETE DOKUMENDID

§ 25. Laevapere liikmetelt nõutavad dokumendid

(1) Laevapere liikmel peavad olema järgmised dokumendid:

1) meremehe pass;

2) Eesti Meremehe Raamat;

3) kvalifikatsiooni tõestav dokument;

4) elukindlustuse poliis.

(2) Töölevõtmisel on keelatud nõuda laevapere liikmelt teisi dokumente peale käesoleva paragrahvi lõikes 1 näidatute.

V peatükk ERIOLUKORRAD

§ 26. Laevahukk

(1) Laeva hukkumisel või konstruktiivsel hävimisel loetakse tööleping lõppenuks ning laevaomanik on kohustatud toimetama laevapere liikmed Eesti Vabariiki, kindlustades vajaduse korral nende toitlustamise ja majutamise.

(2) Töölepingu lõppemisel käesoleva paragrahvi lõikes 1 näidatud alusel maksab laevaomanik laevapere liikmetele vallandustoetust kahe kuu keskmise palga ulatuses.

(3) Kompanii lepingu puhul ei too laeva hukkumine või konstruktiivne hävimine kaasa töölepingu lõppemist, kui laevapere liikmetele on võimalik anda tööd teistel sama kompanii laevadel.

(4) Kui laevaomanik ei ole võimeline täitma käesoleva paragrahvi lõikes 1 talle pandud kohustusi, täidab need Eesti Vabariik.

§ 27. Isikliku vara hävimise kompenseerimine

Isikliku vara hävimisel laevahukus või laeva konstruktiivsel hävimisel on laevapere liikmel õigus kompensatsioonile laevaomaniku poolt kuni kahe kuu palga ulatuses, v.a. laeva hukkumisel või konstruktiivsel hävimisel sama isiku poolt sooritatud kuriteo tagajärjel.

§ 28. Laeva müük

(1) Laeva müümisel välismaale loetakse tööleping lõppenuks ning laevaomanik on kohustatud toimetama laevapere liikmed Eesti Vabariiki, kindlustades vajaduse korral nende toitlustamise ja majutamise ning maksma laevapere liikmetele välja palga määratud ajaks sõlmitud töölepingu tähtaja lõppemiseni või määramata ajaks sõlmitud töölepingu puhul — kahe kuu keskmise palga.

(2) Laeva müümine kodumaisele omanikule ei lõpeta töölepingut.

§ 29. Surm

(1) Laevapere liikme surma korral merel või välismaal on laevaomanik kohustatud sellest viivitamatult teatama tema lähematele omastele ja Eesti Vabariigi Veeteede Ametile.

(2) Kooskõlastatult Eesti Vabariigi Veeteede Ametiga otsustab kapten surnukeha toimetamise Eesti Vabariiki, krematsiooni või merematuse.

(3) laevaomanik on kohustatud andma surnud laevapere liikme vara üle Eesti Vabariigi Veeteede Ametile, kes kindlustab selle toimetamise pärijatele. Kui vara säilitamine ei ole võimalik, võib kapten müüa selle oksjonil ning esitada Eesti Vabariigi Veeteede Ametile saadud raha koos vastava aruandega.

§ 30. Mahajäetud meremees

(1) Välismaa sadamas mitte oma süü tõttu maha jäänud laevapere liikme on laevaomanik kohustatud omal kulul toimetama Eesti Vabariiki või järgmisesse sadamasse, kuhu laev siirdub. Samuti kindlustama majutamise, toitlustamise ja vajaliku arstiabi.

(2) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 näidatud juhul on laevaomanik kohustatud säilitama mahajäänud laevapere liikme vara.

§ 31. Merel avastatud kõrvalised isikud.

(1) Merel avastatud, ilma kapteni teadmata laevas viibivad isikud alluvad laevas kehtestatud korrale, kusjuures kaptenil on õigus rakendada neid toitluskulude katteks jõukohasele tööle.

(2) Kui käesoleva paragrahvi lõikes 1 näidatud isik on Eesti Vabariigi kodanik, on laevaomanik kohustatud toimetama ta Eesti Vabariiki ning andma üle pädevale ametiisikule.

VI peatükk TÖÖKAITSE

§ 32. Töökaitse eeskirjade kehtestamine

(1) Eesti Vabariigi Veeteede Amet kehtestab (kui need pole reguleeritud klassifitseerimisühingute poolt):

1) nõuded laevapere liikmete elu- ja olmeruumide kohta;

2) laeva mehhanismide ja konstruktsioonide ohutusnõuded;

3) nõuded töö- ja vahiteenistuse riietuse suhtes.

(2) Eesti Vabariigi Veeteede Amet kaasab käesoleva paragrahvi lõikes 1 näidatud nõuete väljatöötamisse Eesti mereringkondade esindajaid.

3) Ohutustehnika eeskirjad kehtestab Eesti Vabariigi Riiklik Tööinspektsioon.

§ 33. Riietus

(1) Laevaomanik peab kindlustama laevaperele töö- ja vahiteenistuse riietuse tasuta või maksma neile vastava riietuse muretsemiseks kokkuleppelise summa.

(2) Kui laevaomanik nõuab laevapere liikmetelt teenistuskohustuste täitmisel vormiriietuse kandmist, toimub selle soetamine laevaomaniku kulul.

VII peatükk DISTSIPLIIN JA DISTSIPLINAARKARISTUSED

§ 34. Laevapere liikmete kohustused

Laevapere liikmed on kohustatud korralikult täitma oma teenistuskohuseid, heaperemehelikult suhtuma laeva ja selles olevatesse väärtustesse.

§ 35. Trahvid

(1) Teenistuskohuste täitmisel alkoholi- või narkootilises joobes olevat laevapere liiget võib karistada rahatrahviga kuni 10 päeva palga ulatuses, kui joove pole tekkinud tootmisprotsessist.

(2) Seadusliku käsu põhjendamatu mittetäitmise või oma teenistuskohuste tahtliku või korduva täitmata jätmise eest võib laevapere liiget karistada rahatrahviga 5 päeva palga ulatuses.

(3) Käesoleva prargrahvi lõigetes 1 ja 2 näidatud trahvidest laekuv raha kantakse Eesti Vabariigi Veeteede Ameti erifondi, mida kasutatakse raskustesse sattunud meremeeste abistamiseks.

§ 36. Juurdluse läbiviimine

(1) Distsipliinirikkumiste osas teostab laevas juurdlust kapten koos kahe laevapere liikmega. Kui distsipliinirikkuja on laeva juhtkonna liige, peavad need kaks laevapere liiget olema juhtkonnast, teistel juhtudel üks juhtkonnast, teine meeskonnast.

(2) Juurdluse käigus antud seletused kantakse laevapere raamatusse ja kinnitatakse allkirjadega. Karistatud laevapere liikmel on õigus saada ärakiri vastavast sissekandest logiraamatusse.

(3) Karistuse määrab kapten, kuid mitte enne 12 tundi ja mitte hiljem, kui 7 päeva pärast distsipliinirikkumise teatavaks saamist.

(4) Kaptenil on õigus distsiplinaarkaristus reisi kestel kustutada.

§ 37. Laevapere liikme õigus edasikaebamisele

Karistusega mittenõustumisel on laevapere liikmel õigus esitada ühe kuu jooksul peale Eesti Vabariiki saabumist kaebus Eesti Vabariigi Veeteede Ametile.

§ 38. Vaidluste lahendamine

Laevapere liikmete ja laevaomaniku vahelised vaidlused lahendatakse vastavalt Eesti Vabariigi seadustele.

VIII peatükk ERISÄTTED

§ 39. Seaduse kehtivus kapteni suhtes

Käesoleva seaduse paragrahvide 8 lõige 1; 26 lõiked 1 ja 4 ning paragrahvid 27 ja 29 kehtivad ka kapteni suhtes.

§ 40. Streik

(1) Laevapere liikmetel on streigi õigus vastavalt Eesti Vabariigi seadusandlusele, kui streigi poolt on vähemalt 2/3 laevapere liikmetest.

(2) Streiki ei tohi alustada merel.

§ 41. Laevapere liikme vastutus laeva hukkumise või konstruktiivse hävimise korral

Oma teo või tegevusetusega laeva hukkumise, konstruktiivse hävimise või tõsise vigastuse põhjustanud või sellise reaalse ohu tekitanud laevapere liige vastutab Eesti Vabariigi seaduste kohaselt.

§ 42. Eritasu päästetööde eest

Laevapere liikmetel on õigus eritasule päästetöödes osalemise eest. Eritasu suurus määratakse Eesti Veeteede Ameti poolt sätestatud korras.

§ 43. Eesti Vabariigi Veeteede Ameti õigus eritingimuste kehtestamiseks

Eesti Vabariigi Veeteede Ametil on õigus kehtestada

eriotstarbeliste laevade laevaperedele eritingimusi.

Pardakõnelusi "Arzamassil"

Laev igavesti kai ääres, mehed mitte

Vist küll kõige kaugemas ja vingemas kohas Kopli lahes seisab Balti Laevaremonditehase kai ääres "Arzamass". Väljastpoolt nagu laev ikka, seestpoolt aga...

"Rahvusvaheline konventsioon inimelu ohutusest merel" (*International Conference on Safety of Life at Sea*, 1974) sätestab, et alates 1991. aasta 1. juulist hakatakse kõigilt kaugsõidumeremeestelt nõudma tunnistust selle kohta, et nad on omandanud oma elu säästmiseks vajalikud oskused. Sellega on laevaomanikele pandud kohustus tagada vastav väljaõpe. Kui ei suudeta väljaõpet ise korraldada, tuleb maksta trahvi ja hakata välismaal valuuta eest meremehi õpetama.

Tegemist on "Andižan"-tüüpi kaubalaevaga, neid oli omal ajal palju. "Arzamass" toodi Lätist vanarauaks, kuid siis ehitati Loksa Laevaremonditehases nelja ja poole aastaga ümber, sisustati treeninglaevaks ja töötab alates möödunud aasta maikuust.

Kapteni vanemabi õppetöö alal Oleg Malõšev: "Meie laev on N. Liidu parim. Esmaspäevast reedeni õpetame 30 meest 8 tundi päevas: konventsioonis on ette nähtud see miinimum, mida meremees peab oskama. Ta peab teadma, kuidas pääseda ohtlikust olukorrast, millised on paanika tagajärjed jms. Meie meeskond on 37-liikmeline, neist 9 õpetajat. Me oleme küll eeskätt meremehed, ja hea ongi, muidu tuleks välja jälle akadeemiline õpetus. Peamegi jääma meremeesteks, et paremini mõista, mida on merd sõites vaja osata."

Mäng nukkudega

Laadruumi nurgas toru peal istub tume kössis kogu. "Ärge kartke, see on onu Vasja." ???

Selgitatakse: tänaseks on õppustega jõutud niikaugele, et kaitseülikonnas ja hapnikuaparaadiga varustatult tuleb pimedaist ja suitsu täis ruumidest leida "inimene" ning kõiki uksi avades ja sulgedes ta "päästa". Pärast seda, kui esimene õppur suitsu seest välja tuleb, lohistades onu Vasjat jahukotina järel, tehakse selgeks, et olgugi riidenukk, tuleb teda aupaklikumalt kohelda. Järgmised võtavad onu Vasja hellalt õlale.

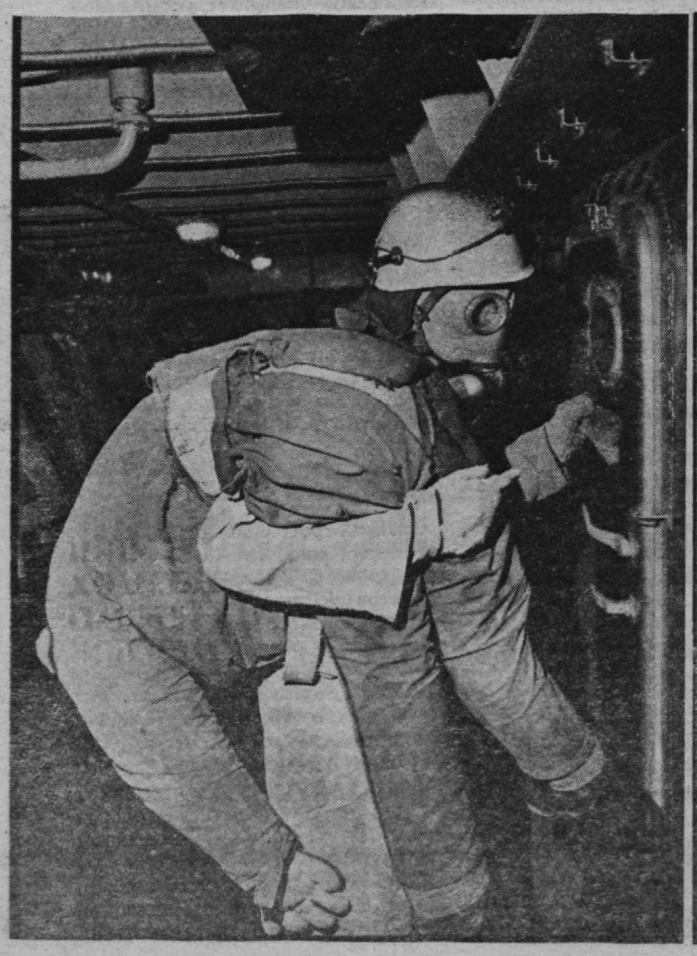
Homme tuleb õppureil söösta juba ehtsaisse leekidesse. Ka niisugused ruumid on olemas, kus süüdatakse tuli kord siin, kord seal, ning õppureil tuleb see kustutada. Tuletõrjeõppusteks on malli võetud Leningradi Tuletõrjeakadeemialt ja siin laevaoludele kohandatud.

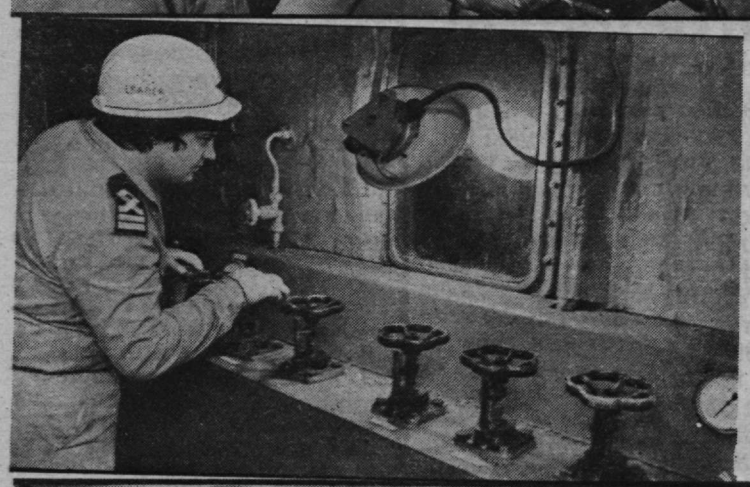
Õpi uppuma!

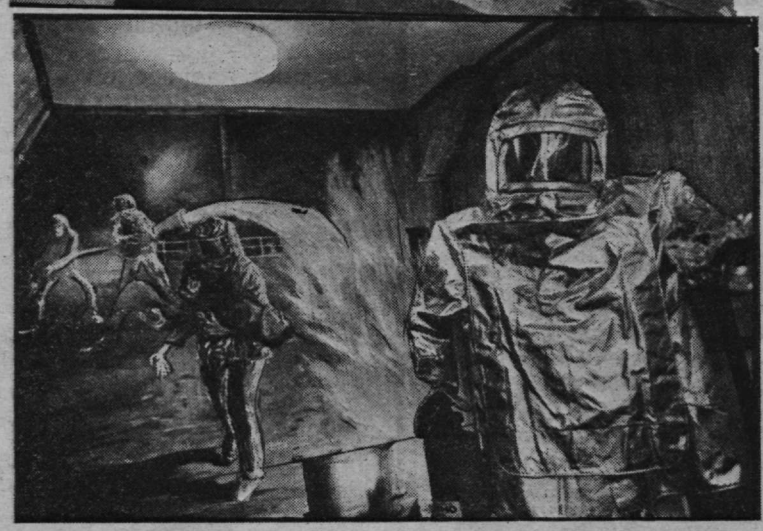
Basseini ääres ripub hulk türpe, peal helkurid ja kõhul suur konks (helikopterile tõstmiseks, selgitatakse). Seni prooviti päästeülikonda basseinis, aga homme hüpatakse selles üle parda (brr! 3° külma).

Oleg Malõšev: "Homme hakkavad meremehed päästekostüümidega sadamas ujuma selleks, et nad tõepoolest usuksid: need kostüümid päästavad neid hüpotermiast. Meremehed hukkuvad vees tavaliselt ülejahtumise tõttu. Inimese vastupanuvõimet on uuritud ja seda, kui kaua võib külmas vees veel elus olla, saab prognoosida ning arvestada päästetööde juures. Näiteks erinen mina oskamatust selle poolest, et võtan vees asendi, mis paremini sooja kehas hoiab ning võin elada seetõttu temast mitu tundi kauem. Arvatakse, et ujumine annab sooja. Vees on aga kõik vastupidi, just ujudes kaotatakse soojust.

Vajame veel anduritega varustatud nukku, nagu on vetelpäästjail. Inimene, kes on elustamist vaid teoreetiliselt õppinud, võib esimest korda sellega tegelikult kokkupuutudes lihtsalt hädalise roided murda, või ehmub ega oska







midagi peale hakata."

Õpitakse ümber käima ka päästepaatide ja -parvedega.

Järgneb pealtnäha kõige süngem.

Päästevalmendi vanem Valeri Birjukov: "Kas mäletate filmi "XX sajandi piraadid"? Seal oli episood, kus ruum täitus veega. Lae alla jäi õhkpadi, millest jätkus mõneks ajaks hingamiseks, siis aga tuli sukelduda, et leida vee alla jäänud väljapääs. Meie valmendi on samal põhimõttel: pärast ruumi täitumist veega tuleb õhkpatja jäänud õhku sügavalt sisse hingates sukelduda ja läbida vee all 4 m, et jõuda väljapääsuni. Nii valges, hämaras kui pimedas. Aega selle normi täitmiseks on 3 min. Kõik normid on meil kogemuslikud."

Mis maksab inimelu?

Oleg Malõšev: "Töötan siin kaks aastat, enne seda sõitsin kaheksa aastat merd. Viimasel reisil "Amblaga", olin seal II tüürimees, sattusimegi madalikule. Olen varemgi äärmuslikku olukorda sattunud ja tean, et võin loota üksnes endale. Ellujäämist on vaja õpetada kõigile — kaptenist kokani.

Õpetame programmi järgi, mille koostasime Ameerika õpiku ja Norra programmi alusel. Proovime esmalt kõike omal nahal, alles siis õpetame teisi. Muidugi on laeva valmissaamisega palju tegu: õpetajad peaksid ju õpetama, mitte ehitama ega sisustama. Tahaksime teha videofilmi, mis võimaldaks õpitut merel olles meenutada. Laevadel ei ole tingimusi niisuguste õppuste korraldamiseks, kuid siin õpitu tuleb seal kohandada konkreetse laeva oludele. Tahaksime koostada ka kompuutriprogrammi, mis nagu arvutimängus õpetaks oma otsuseid hindama. Praegu õpetame lihastegevust, aga on vaja, et komandör teeks läbimõeldud otsuseid ega saadaks alluvat näiteks tulle. Jätkuks vaid selleks kõigeks raha!

Kaubalaevastikku on kogu aeg peetud kuuendaks väeliigiks: seda saab kiiresti panna sõjalist otstarvet teenima, nagu tehti omal ajal Saksamaal. Sel puudub aga elementaarne alus: oskus ekstreemtingimusis ellu jääda. Kui ei osata näiteks tulekahju ajal tegutseda, mida sõjaliselt kasulikku siis ikka ära saab teha.

Nüüdseks on õppused läbinud ja tunnistuse saanud 1700 Eesti Merelaevanduse meremeest, mujaltki on õppureid olnud. Enne 1. juulit 1991 peavad eeskätt kõik Eesti Merelaevanduse meremehed tunnistuse saama. 30-liikmelised rühmad komplekteerib igaks nädalaks kaadriosakond, meie jaotame nad 10 kaupa eri valmendite peale. Meremehed on väga soodsalt häälestatud, kuigi 8 tundi päevas tugevat kehalist tegevust on neile küllaltki raske. Edaspidi peaksime hakkama neid juba kadetipõlvest peale õpetama ja iga viie aasta järel kordama. Muidugi on 5-päevane kursus üldse liiga lühike, vaja oleks 15-päevast."

Te väitsite, et "Arzamass" on N. Liidus parim?

"On küll. Teised merelaevandused teevad üksnes näo, et õpetavad meremehi, ja annavad välja formaalseid pabereid. See jääb nende südametunnistusele, kui inimesed peaksid hukkuma seetõttu, et ei oska ohuolukorras midagi peale hakata.

Välismaal maksab sellise õppuse üks päev 180 SUR inimese kohta. Ka meie võiksime edaspidi sel viisil raha teenida, võib-olla tuleksime veidi odavamalt toime. Meil kõlas käinud inglased ei tahtnud hästi uskuda, et N. Liidus on niisugune treeninglaev olemas."

Mida peavad tegema teised firmad?

""Tallinki" meremehed on kõik meil õppinud ja tunnistuse saanud. Väikelaevadel konventsioon neid oskusi ei nõua, kuigi need on eluks tarvilikud. Praegune tasu ei ole kallis: 100 rbl. inimese kohta päevas. Firmad, kes on meile õppureid saatnud, pole seda tasu kalliks pidanud. Kuid praegu peame eeskätt Eesti Merelaevanduse meremehi õpetama."

Mis saab neist, kes lähevad välislaevadele tööle?

"Neil peab olema tunnistus kaasas, firmad nõuavad seda juba praegu. Paljudes riikides ei saadeta meremehi merele, õpetamata neile, kuidas seal ellu jääda."

Missugune on selles ametiühingu osa?

"Juba aitavad, on aru saanud, et see on nende tähetund."

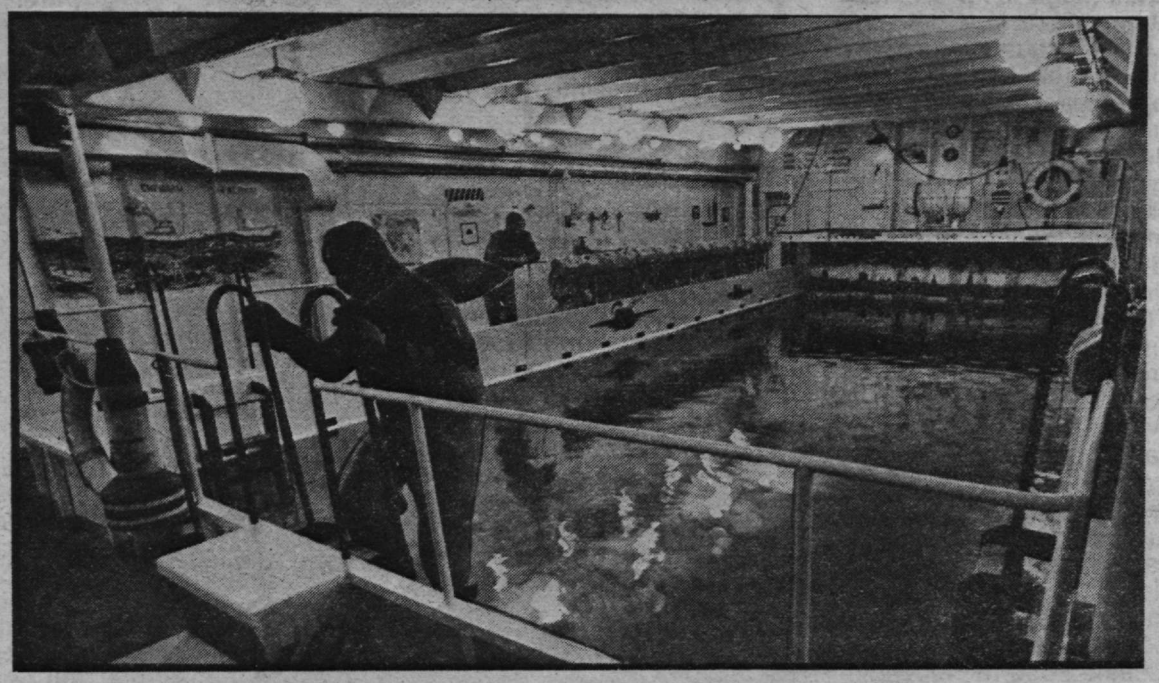
Kas on võimalik, et meremehi ei hakata ilma tunnistuseta kindlustama?

"Paistab, et riiklik kindlustus pole meist veel kuulnud.

Meie oleme kommertstegevuseks valmis, antaks vaid luba. Edaspidi võiksime tasu eest kõigi firmade meremehi õpetada, teeniksime raha kasvõi näiteks varustuse õigeaegseks uuendamiseks."

Milleks aga ei olda valmis, on eesti keeles õpetamine. Selleks ajaks, kui kadetid laevale tulevad, peaks Eesti Merehariduse Keskus sellegagi toime tulema.

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod



• Kaptenikommentaar •

Mida arvate "Arzamassist?"

"Aleksandr Ossipovi" kapten ARVO ANDRESSON, Eesti Merelaevandus:

"Arzamass" on vajalik, sest seda, mis me seal läbi tegime, ei ole me kunagi varem teinud. Ei ole hüpanud vette ega läinud tuld kustutama. Niisugune praktika on hädavajalik, et kriitilises olukorras mitte vigu teha. Teoreetilises osas ei olnud küll minu kui kapteni jaoks midagi uut, kuid praktilist osa ei olnud ma kunagi teinud. Ka mina ei ole kunagi vette hüpanud ega tuld kustutanud.

Ainult ma ei saanud aru, miks pidi seda tegema "Arzamassil", miks pidi sinna nii palju raha kulutama. See kõik oleks tulnud ehitada uue merekoolihoone juurde. Kogu maailmas on valmendid kaldal, seal võib täpselt samasugused tingimused luua, aga pole vajadust roostega sõdida ja ei pea kaugele sadamasse minema. Merekooli õppureile on see samuti vajalik. Me lihtsalt ei loe oma raha. Kui hakati rääkima peremehetundest, vaatasin sõnaraamatust järele: *peremees* — see on *omanik*. Oleks seal algusest peale olnud peremees (nüüd on merehariduskeskus), oleks ta valmendikompleksi ehitanud kaldale.

"Transestonia" kapten ERICH MOIK, ühisettevõte "Tallink":

"Arzamassil" on see, mida me tegelikult elus ei näe: kogu see võitlus inimelude pärast peaks andma mingisuguse praktilise kogemuse. Üks meie mehi ütles, et ei kujutanud üldse ette, et võib olla nii raske hüpata vette või minna tulle ja võidelda seal oma olemasolu, oma elu pärast; temale oli see andnud väga palju. Võin enda kohta samuti öelda. Olen üle 20 aasta merd sõitnud, aga Fortuuna on mind seni hoidnud, pole juhtunud õnnetusi, kus inimelud oleksid ohtu sattunud. Nüüd puutusin esimest korda elus kokku sedalaadi praktilise tegevusega ja leian, et see täidab oma ülesannet.

Kas selline programm on õige või ei, selle kohta on väga erinevaid arvamusi. Arutasime, et kolm nädalat on võib-olla palju, aga viis päeva jällegi liiga vähe. Üksnes päästevahendite kasutamisele peaks pühendama 2—3 päeva: millal neid tarvis võib minna, seda me ju ette ei tea. On vaja kujundada vilumust. Seal on ju kõik valmis pandud: ainult võta ja kasuta. Tegelikkuses tuleb ju kõikvõimalikud vahendid välja otsida ja ette valmistada. Kui ollakse harjunud ja teatakse, kuidas neid kasutada, on seegi suur asi. Muidugi oli see ka väsitav, need viis päeva olid hullemad kui kuu aega tööd.

Madli Vitismann

Väikesed meremehed suurel laeval

Paljassaare kant pole Tallinnas just meeldivamaid: suvel tolm ja sügisel pori, tehaste müra ja kalalõhn, veokite vingugaas ja vanarauaga palistatud mereäär... Ometi on siin juba 10 aastat endale tegevuse leidnud umbes tuhandeline noorteväg. Mis neid siia tõmbab? Laev! Päris oma, kunagine "valge laev", mis aastail 1965–1980 pidas ühendust Tallinna ja Helsinki vahel. Eesti Noorte Mereklubile kaubeldi "Tallinn" pärast selle asendamist "Georg Otsaga".

Mereklubi juht on juba 1959.a alates Tõnu Meltsas, praeguse ametinimetusega "Tallinna" kapten-direktor. Noortega hakkas ta tegelema kohe pärast Leningradi Kõrgemast Merekoolist meretranspordi ekspluatatsiooni inseneri diplomi saamist. Klubis on usinasti viljeldud laevamodellismi, juht ise aga on jõudnud oma hobiga meistersportlase tiitlinigi.

Alustanud Tallinna ja Koolinoorte Palee tiiva all, iseseisvus Noorte Mereklubi 1972.a. Õppelaevu on klubil ikka olnud – praegu isegi 6 väiksemat raudlaeva, lugemata purje- ja võistlusmootorpaate. Mida aga tehakse niisugusel suurel alusel, nagu on "Tallinn" – laste jõud ja tarkus vist sellest üle ei käi? Kuidas niisugune uhke laev üldse mereklubi kätte sattus?

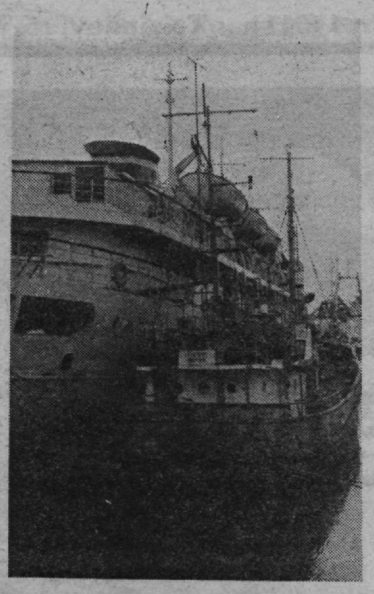
"Muidugi, ega see kerge olnud," muheleb Tõnu Meltsas. "Kümme kuud andis võidelda – "Tallinnale" pretendeerisid Murmanski ja Arhangelski merelaevandus, Tallinna Merekool, Teaduste Akadeemia ja vetelpääste. Mul aga oli oma "sorgede" süsteem – kogu aeg teadsime, missuguse ülemuse käes ja millise resolutsiooniga avaldusepaber parajasti on – lõpuks oli võit meie.

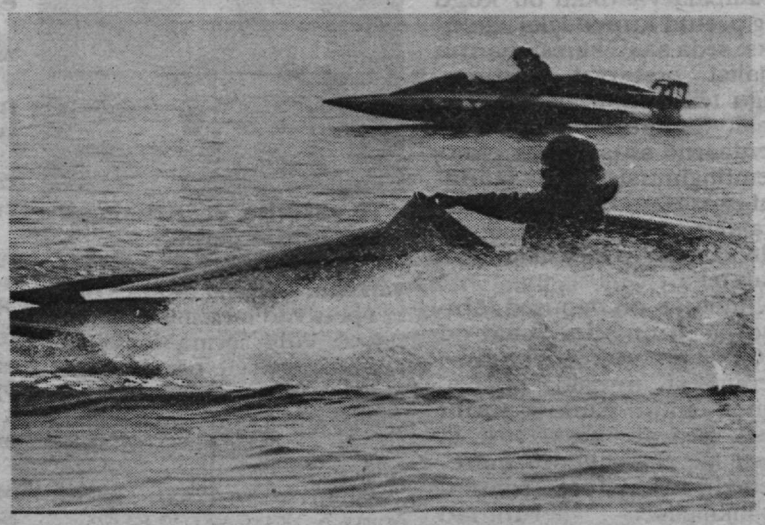
Kõige enam oli meil oma ringitöödeks ruume tarvis. Nüüdsele 3500 m² laevapinnale mahuvad lähedasti ära nii laevamodellistid, veemootorisportlased, raadiotehnikud, foto- ja kinohuvilised, kunstnikud ja bioloogid. Laevaruume tuli laste tarbeks küll ümber kohendada – kolme kajuti vahelt seinu kõrvaldades saadi sobiva suurusega õppeklassid. Laevamehaanikute ja -juhtide ringitööks poleks aga paremaid tingimusi olnud leida: laev on sõidukorras, töötavad nii jõumasinad kui ka roolimehhanismid, on päästevahendid ja sideseadmed. Kõike saab oma käega katsuda ja katsetada. Poisid ei räägi, et nad tulevad klubisse, vaid laeva. Võiksime "Tallinnaga" merereisegi teha, see aga läheks meile liiga kalliks – meeskonna palgad, lootside ja sadamakohtade maksud käiksid üle jõu.

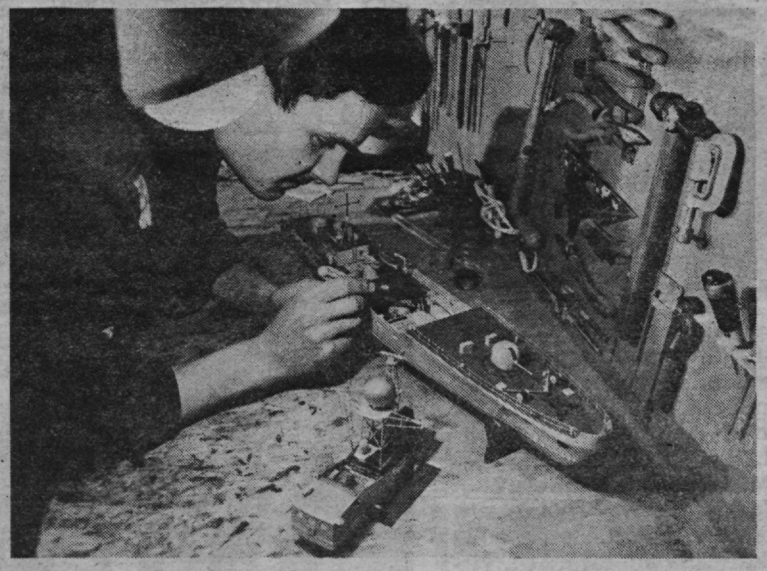
Sõidus käivad meie väiksemad õppelaevad – purjekad "Suurlaid" ja "Juku" ning mootorlaev "Junga". Remonti ootavad seni "Morjak", "Nurme" ja "Ats". Poisid saavad siit tõelise merehariduse alused. Proovitakse, kuidas keha ja hing meresõitu kannatavad: kõikumine ja ruumikitsikus laevas, meeskonnamiste ja -oskuste vastu, mida tavakoolist ei saa. Klubide aineline varustus ja õpetus peaksid nendele nõudmistele vastama, olema üldhariduskoolide omast tunduvalt kvaliteetsem, seega ka kallim. Õpetama tuleb kutsuda ju parimaid spetsialiste, et laste huvi eriala vastu ei kustuks. Paraku on meil noori toetatud rohkem sõnades kui tegudes. Neile läheb see, mis täiskasvanuile enam ei kõlba. Viimasel ajal kipub ka bisnes lapsi kõrvale tõrjuma.

Mereklubil õnneks abilistest puudust ei ole. Kui Haridusministeerium ei suuda noori meremehi küllaldaselt finantrustust. Aastas kulutab mereklubi ju oma 400 000 rubla."

Üldhariduskoolides ümbritsevad õpilasi peamiselt naised, siin on lugu teisiti: klubi 56 töötajast on naisi vaid neli ja neistki puutub lastega kokku ainult üks. Õhkkond on mehelik. Kapteni-direktori arvates ei saa kasvatamine piirduda vaid lillutamisega, vahel on ka terrorit vaja. "Makarenkogi andnud kord poisile vastu kõrvu. Tõsi, tema hiljem kahetses seda, meie aga mitte! Kui ikka suuremad poisid väiksemaid kiusavad, tuleb jõud maksma panna. Oli kord lugu, kus vanemad sellid suvelaagris nooremailt komme







Huvikoolid ja -klubid tegelevad lastega, kel suurem tõmme mitmesuguste eriteadkaaslaste tunnetamine ja enese eest hoolitsemine. Roostekloppimine, värvimine ja nõudepesu tuleb kõik endal teha. Meie õppelaevadel saavad sõita ka merekoolide kursandid.

Mereklubi on tulevastele merekooli pürgijatele tihe filter. Ega siit väga palju pärismeremehi välja kasvanud polegi – igaühele ei peagi see amet sobima. Ometi saab laevast oskusi kogu eluks. Õpitakse köögitöid, värvimist, põrandate ja rõivaste pesu. Mõneski kodus on kaasa haaratud kogu perekond: lapsed teevad võidusõitu, isad timmivad mootoreid, emad aitavad purjesid õmmelda.

seerida, on kala- ja kaubalaevastiku juhid ikka toetanud, annetanud nii raha kui ka va-

välja pressisid. Kes ei andnud, pidi öösel 100 kükki tegema. Muidugi oli see täiskasvanuile läbi telgiseinte kuulda. Poisse hoiatati – ei mõjunud. Siis rivistati pahategijad õuele üles ja saadeti ükshaaval puuriida taha asju klaarima. Mis riida taga tehti, sellest ajalugu vaikib, aga hiljem tulid needsamad poisid linna peal vastu ja võtsid tervitades isegi mütsi maha... Asi läks korda. Kui jutt ei aita ja ikka kiputakse kurja tegema, siis peab terror olema. Vanglagi on ju terror... "(Huvitav, mida poiste vanemad sellest arvavad, kui klubi meesteväg marakrattidega ilma kehalise jõuta hakkama ei saa?! T.R.)" Väikestel õppelaevadel pole selliseid probleeme. Seal on kohe näha, kes teeb korralikult tööd, kes viilib. Saab poisse õigel ajal korrale kutsuda."

Eesti Noorte Mereklubis saab tegelda ka purjetamise, allvee-spordi, merebioloogia, kunstiga. Need alad huvitavad tüdrukuidki. Allveespordiga on praegu raskusi – alati ei saa sobivaks ajaks basseini üürida. Senine juhendaja läks välismaale tööle, uut aga pole praeguse palgaga lihtne leida.

Purjetamine on suveala, alused laaditakse õppelaevadele ja sõidetakse sobivasse kohta laagrisse. Seni on kõige enam purjetatud Väikeses väinas, klubi filiaalid töötavad ka Orissaares, Orjakul ja Viljandis. Merebioloogid rõn-

gastavad Matsalus veelinde, on tehtud õppereise Kura säärele, Murmanskisse, Novaja Zemljale, kõrbesse. Tegeldakse ka akvaristikaga.

Tulevik? Tõnu Meltsas vastab naljaga pooleks: "Kunagi võetakse ka "Georg Ots" liinilt maha, ehk saame siis endale veel suurema laeva! Üritame panna merehariduse laiema aluse. Meremehele ei piisa vaid õigete väntade keeramise oskusest, selleks pole vaja neli aastat merekoolis käia. Iga härrasmees peaks oskama lipsusõlme siduda, viisakalt vestelda (keeled peaksid suus olema!), daamile teed pakkuda, teda tantsule kutsuda...

Järgmiseks aastaks lubati "Tallinnale" uut seisupaika vanas kalasadamas. Kavas on koondada sinna laevanduse ajalooline kompleks: "Krusenstern", "Suur Tõll", "Lembitu", "Vega", meie laevad. Perspektiiv on küll veidi ähmane, ärilised ettevõtted tungivad peale, pole enam kindel, kas meie alustele seal ikka kohta jääb."

Ajutises sadamas seistes pole nähtavasti õiget peremehetunnet. Laeva seisupaiga ümbruses pildistamisnurka otsides võis vana rauakola vahel koivad murda. Nagu pilkeks vedeles aia ääres ka sidemega lahas... Vastu "Tallinna" ühte poorti on kurvalt vajunud viltune "Morjak", teises poordis kössitab roostes "Nurme". Kuhu neid, vaesekesi, enne remonti ikka panna? Sealsamas silduvale sõidukorras "Jungale" pole küll midagi ette heita.

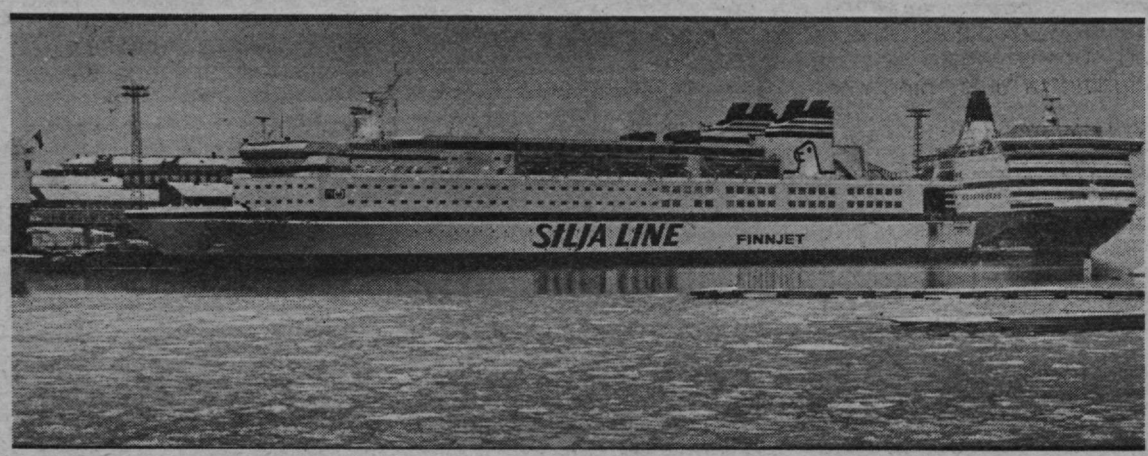
"Tallinna" ahtris lehvib, nagu muistegi, punalipp. Kas värve vahetada veel ei saa? "Kahjuks peame ootama Eesti uue meresõidukoodeksi valmimist. Esialgu on laevapatendis koduriigina kirjas "SSSR". Ahtrilipp tagab laevale selle riigi kaitse, kellele ta kuulub..." tunnistab kapten-direktor.

TIIT RUMMO
"Õpetajate Leht",
15. detsember 1990

• MEREHARIDUS EESTIS • MEREHARIDUS EESTIS •

"Wärtsilä" sildi all

Helsinki Läänesadamas paistavad kaugele sinihallid tehasehooned, katusel kiri "Wärtsilä". Ehitatakse hiigelsuurt reisilaeva, suvest saadik on sel ka nimi — "Ecstasy". Kuid "Wärtsilä" olevat läinud pankrotti? Läkski. 9. novembril 1989, kaks nädalat pärast aktsiaseltsi "Wärtsilä Meretehnika" pankroti väljakuulutamist asutati uus aktsiaselts "Masa-Yards", et lõpuni ehitada tellitud laevad ja säilitada Soome kvalifitseeritud laevaehitajate oskused. Nii said 4000 "Wärtsilä" laevaehitajat tööd vastloodud firmas.



"Masa-Yards" asutati 1989. a. novembris, et jätkata firmade "Wärtsilä" ja "Valmet" kuulsaid laevaehitustraditsioone. Ettevõtte eesmärk on äratada klientides usaldust Soome laevaehituse vastu ja seda hoida.

Firma töötajate erialased teadmised ja oskused on kõrgeimal tasemel. Ühendatuna kõrgtehnoloogial rajaneva tootmistehnikaga paneb see aluse efektiivsele tootmisele ja heale kvaliteedile.

"Masa-Yardsil" on kindel majandusbaas. See võimaldab arendada firmat perspektiivitundega. Suurimad aktsionärid on Soome riik, Soome Ühispank ja mitmed laevakompaniid. Otstarbekas majandamine ja tugevad organisatsioonid teevad ettevõttest usaldatava lepingupartneri.

"Masa-Yards" on spetsialiseerunud:

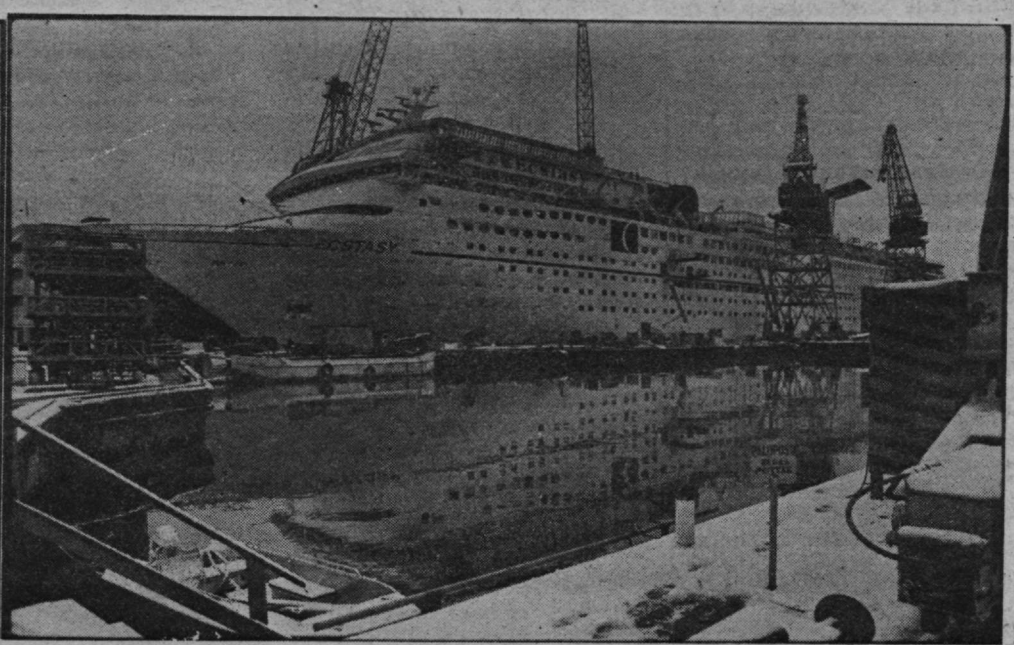
lõbusõidu- ja reisilaevadele;
jäälõhkujatele;
eriotstarbelistele jäälõhkujatele;
mitmesugustele laevadele, mis on varustatud eritehnikaga kõikvõimalikeks teeninduslõikideks ja vedudeks.

Laevade projekteerimisel lähtub ettevõte tellija äritegevuse vajadustest. Arvesse võetakse nii tellija praegusi kui ka tulevasi veovajadusi, meeskonna mugavust ja häid töötingimusi ning ohutust, unustamata seejuures laeva rentaablust.

"Masa-Yards" projekteerib laevu, mis vastavad 1990-nda'e aastate ja järgmise sajandi alguse laevasõidunõuetele.

"Masa-Yardsis" projekteeritakse ja ehitatakse ka mugavaid luks-klassi cruize'ilaevu. Üksnes sõiduks Soome ja Rootsi vahel väljub iga päev ligi 40 laeva, enamik neist ehitatud "Masa-Yardsis". Nagu rääkis "Masa-Yardsi" töötaja Pekka Laitinen, valmib Soomes projekteeritud 206 m pikkune "Ecstasy" 8. maiks. Siis saavad 2600 reisijat sõita sellel 970-liikmelise laevapere hoole all Kariibi mere cruize'idel. Praegu tegeldakse sisetöödega ja tehakse proovikäivitusi.

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod



MERLE

*D
Delta

demagneetimisseade, d e g a u s i n g, laeva indutseeritud magnetvälja kompenseeriv seade; kaitseb laeva magnet- ja induktsioonmiinide eest. Rõht-, kaare- ja baatakstasandites paiknevaisse mähiseisse juhitav alalisvool tekitab soovitud suuna ja tugevusega magnetvälja, mis kompenseerib Maa magnetvälja. Laeva alalise d-dme puudumisel kasut. mähisteta või ajutiste kaaremähistega d-t. D-med võeti kasutusele Teise maailmasõja ajal.

deratisatsioon (pr *dératisation* at 'rott'), rottide hävitamine mürkide, lõksude või fumigatsiooniga. Rotid olid nuhtluseks purje- ja aurulaevadel ning levisid meritsi sadamast sadamasse. Nüüdisajal on enamik laevu rotivabad. Vastavalt Pariisi rahvusv. sanitaarkonventsioonile (1926) kontrollitakse rottide esinemist laeval iga 6 kuu järel. Vajaduse korral tehakse d. ja väljastatakse "D-i tunnistus". Rottide puudumisel väljastatakse "Deratisatsioonist vabastamise tunnistus". Et sadamas rotid ei pääseks laevadele mööda kinnitustrosse, asetatakse viimastele metallist rõngad. Meremeeste ebausu järgi lahkuvat rotid laevalt enne laevahukku.

deviatsioon (ad *deviatio* 'kõrvalekalle' *de-* + *via* 'tee'), kompassi tundliku elemendi kõrvalekalle Maa magnetpooluse suunast (magnetkompassid) või geograafilise pooluse suunast (gürokompassid). Magnetkompassid. tekib Maa magnetvälja poolt magnetiseeritud esemete (nt. laeva teraskere) ja laeva elektrija raadioseadmete magnetväljade mõjul. D. hävitatakse [x]d-itöödel tehismagnetite abil, need tekitavad kompenseeriva magnetvälja. Magnetilisest mõjust vaba gürokompassi puhul nimet. d-ks hälvet, mis tekib laeva kiiruse, kursi ja asukoha geograafilise laiuse muutumisel (kiirusd.) laeva liikumise kiirenemisel (ballistiline d.) ja laeva lengerdamisel (veerandringd.). Gürokompassid-i kompenseeritakse korrektorite abil. *Jur* laeva kõrvalekalle tavalisest laevateest, antud reisil soodsaimast. D-i loetakse õigustatuks, kui see on seotud inimeste või laevade päästmise, ohtude vältimisega jms. Vastasel korral kannab laevaomanik vastutust prahtija ees ja võidakse tühistada merekindlustusleping. Vt. ka kallakdeviatsioon.

diferent, (lad *differens* 'erinev'), laeva pikikalle; vööri ja ahtri [x]süviste vahe, iseloomustab laeva [x]trimmi. Vööri ja ahtri võrdsete süviste puhul ujub laev "rõhtsal kiilul". D-i reguleeritakse lasti, ballasti ja varude vastava paigutusega piki laeva. Laeva kiirus, kursilpüsivus ja juhitavus on hrl. parimad ahtri mõnevõrra suurema süvise puhul vööriga võrreldes, s.t. kui laeval on d. ahtrisse. Mõningail väikelaevadel on konstrueeritud püsiv d. (konstruktsiooniline d.) ahtrisse. Laeva kiirel liikumisel, eriti madalas vees, suureneb ahtri süvis hüdrodünaamiliste jõudude mõjul — tekib k i i l r u s l i k d.

diiselelektrilaev, mootorlaev, mille peamasin on [x]diiselmootor ja käitureid panevad liikuma elektrimootorid ([x]elektriseadmed). Diiselmootor ja sellega võlli kaudu ühendatud [x]elektrigeneraator moodustavad d i i s e l g e n e r a a t o r i, mis annab elektrivoolu sõukruvi vms. käitavale elektrimootorile. Maailma esimene d. oli 1903 seadmestatud [x]"Vandal". Nüüdisajal on d-dena ehit. [x]jäämurdjaid, [x]puksiire, [x]ujuvkraanasid jt. laevu.

dispašš, (pr *dispache*), [x]dispašööri koostatud [x]üldavarii kahjude jaotus laeva- ja lastiomaniku vahel. D. sisaldab avarii kirjelduse, üldavariikahjude ja [x]kontributsiooniväärtuste määratluse ning üldavariikahjude jaotuse laeva, lasti ja prahiraha valdajate vahel. D-i võib vaidlustada kohtukorras.

dokivari, k a b a t o p o r t, ujuv seadis kuivdoki sulgemiseks: erilise konstruktsiooniga [x]pontoon, mis dokivärava vasse paigutatuna täidetakse ballastveega nii, et ta suleb värava. [x]Dokist vee eemaldamisel surutakse d. välisvee survega vastu dokivärava tugiraami.

dokk, (holl *dok*), **1.** rajatis laevade ehitamiseks ja nende veest väljatõstmiseks veealuse osa ülevaatamiseks ja remondi tarvis. K u i v d. on d-ivarjega suletav bassein (d-ikamber), millest pärast laeva sisenemist pumbatakse vesi välja. Laev jääb kuivale, toetudes põhjaga [x]kiilplokkidele. T ä i d e t a v d. on kuivd-i variant, milles laev paigutatakse sisenemiskanali kõrval asuvatele kiilplokkidele, basseinis veetaseme ajutise tõstmisega. U j u v d. on tankideks jagatud [x]pontoon ühe või kahe külgseina – torniga. Tankide täitmisel veega pontoon sukeldub, laev asetub tornide vahele. Vee väljapumpamisel tankidest ujuvd. kerkib, tõstes laeva nii, et laev jääb d-itekil (staapeltekil) asuvatele kiilplokkidele. Suurte ujuvd-de tõstevõime on kuni 100 000 t (pikkus 300 m, laius 60 m). Suurim kuivd. (pikkus 970 m, laius 100 m, sügavus 14,5 m) valmis 1972 Jaapanis ja on määratud kuni 1 mln. t dedveidiga laevade ehitamiseks. - **2.** lüüsi või d-ivarjega muust akvatooriumist eraldatud sadamabassein suurte tõusude ja mõõnadega piirkondades. D-s hoitakse veetase muutumatu. Lüüsi puudumisel avatakse d-ivari laevade liikluseks ajal, kui veetase d-s ja sellest väljaspool on võrdne.

Ära põlga *pommi* seisust...

Mida siis kujutab endast pomm? *Vanad merekarud vastavad, et see on puupaljas töötu meremees, kes elab mõne suurriigi sadamalinnas, magab kus juhtub, käib laevadelt toitu norimas ja ootab, kuni saab mõne tööotsa, olgu siis laevas või sadamas.* Pomme *leidub pea igas suuremas sadamalinnas. Juba minevikus oli nende pere rahvusvaheline. Esindatud olid skandinaavlased,* hispaanlased, *kreeklased ja muidugi ka eestlased.*

Üks Norra kapten rääkinud, et 1938. aastal tulnud Hamburgis neli meest laeva sööma. Lahkudes vastanud nad küsimise peale, mis rahvusest nad on — eestlased. Elatanud norra merehulgus küsinud siis: kui palju teid, eestlasi, üldse on? Vastus oli, et ligemale poolteist miljonit. Selle peale kratsinud kapten kukalt ja öelnud, et siis ma olen kõiki teie pomme *näinud.*

Pommide *eneste hulgas liikunud aga anekdoot, et kui lõunanabal avastatud uus maa-ala ja kaldale sõidetud, ilmunud jääpankade vahelt nähtavale kaks meest ja tulnud laevale* pommima. *Mõlemad olnud eestlased...*

Kuidas meremehest siis pomm *sai? Oli harilik asi, et suuremates sadamates lahkus laevadelt mehi, kes lootsid leida mõnd paremat otsa. Kui aga loodetud õnnemaad ei leidunud, otsiti sadamas üles nn.* pomskväärid, *et end seal töötute meremeeste hulka poetada. Selliste meeste tunnuseks oli tühi rahatasku ja* pommi *rahvusvaheline "esindusmunder" — tunkepüksid ning võidunud särk.*

Pommi *esimene mure oli muidugi toidu hankimine. Selles asjas olid kindlad traditsioonid välja kujunenud — laev lihtsalt pidi kehapidet andma. Kuhu siis tavaliselt kõhutäit lantima mindi? Marjamaaks olnud jänkide laevad. Söögiajaks kogunesid* pommid *laeva salongi ukse taha suutäisi ootama. Tehti ka laulu:*

Ära põlga pommi *seisust,*
ära sõpra unusta.
Kui sa tuled pikast reisust,
anna talle rüübata.
(Lauldi ka: viska teda naelaga — mõeldi inglise naelsterlingit.)
Elus juhtuda võib seda,
et ise kord oled pomm,
ja teistelt suitsu kerjata —
sa katsu kui kerge on...

Suitsul *oli siin laiem mõte, see ei tähendanud ainult tubakakaupa: õige* pommisõber *pakkus ka oma toidu ülejääki, mis kambüüsi tagasiviimise asemel sageli sadamakajakatele visati. Oli meeskond söönud, tuli kokaabi välja, luges* pommid *üle ja kattis neile tekile laua. Kõht täis, manguti veel peotäis tubakatki ja mindi siis kogunemispaika.*

Inglaste laevades ulatanud kokk näljastele köögiukse vahelt suure pangetäie suppi. Itaalia ja Hispaania laevade äärde mindi aga lataga. See oli sangaga margariinitõnu, millel nöör taga. Iga mehe lata olnud ühtlasi tema kõhu mõõt — kellel liitrine, kellel kahene või veelgi suurem. Nõu visatud laeva, kus siis kokk selle lobiga täitis ja taas nööriga alla laskis. Kui rüüded kippusid lagunema, pommiti *neidki laevadest. Leidus aga laevas omamaalasi — eestlasi, siis oli kindel, et lisaks kõigele sai ka pisut raha.*

Kõrvalepõikena olgu öeldud, et ka sõja päevil tunti pommimist, *seda peamiselt toidu suhtes. Meenub üks juhtum. Meditsiinitöötajana tuli mul sageli ka köögis valvekorras olla ja jälgida üldiste sanitaarreeglite täitmist. Kord peale lõunatoidu väljajagamist astus köögiuksele üks näljastest, kes lunis kokalt lisaportsu. Samal hetkel aga ilmus kööki kontrollima tulnud polguülem polkovnik Olav Mullas ta selja taha. Kokk püüdis küll mehele silmadega märku anda, et tule hiljem. Mees aga ei pannud seda tähele, vaid anus: "Kulla kokk, pane üks persetäis suppi katelokki!" Siis järsku sai olukorrast aru ja püüdis pageda. Kuid polkovnik lausus rahulikult: "Ära põgene kuhugi. Koka, pane talle see persetäis suppi, ma tahan ka näha, kui suur ports see õieti on." Nii saigi mees oma* pommiportsu — *triiki katelokitäie vedelat.*

Pommidel *oli veel üks eriline moodus raha teenimiseks — nn.* kuldkalad. *Jõudis sadamasse mõni laev, leidus sellel ka kindlasti mõni meremees, kes tegi oma esimese reisi võõrasse paika. Kohe pakkus* pomm *talle oma teeneid linna tutvustamisel. Pakutud abi piirdus tavaliselt sadamakõrtsidega, kus* kuldkala *arve maksis ja lahkudes teejuhile veel veidike rahagi pihku pistis.* Kuldkala *jahil käidi kordamööda ja saak jaotati omavahel.*

Oli aga sadamas vähe laevu, mindi linna kauplusi traalima. Näiteks Prantsusmaal läinud meremees, poolefrangiline peos, liha ostma. Selle rahanatukese eest ei osanud keegi talle midagi müüta. Korjati siis kokku kõik restid ja rupskid, tehti sellest kena pakk. Äriomanikud juba teadsid, kes see säärane ostja on.

Suitsunälja kustutamiseks korjati sigari- ja sigaretikonisid ehk snaipisid. *Kui paras hulk taskus oli, mindi sadamasse tagasi. Tubakas segati hästi läbi ja keerati plotskid. Niimoodi valmistatud suitsu nimetati* internatsionaaliks. *Sakslased andsid sellele nimeks* edelmischung *(õilis segu).*

Üks omapärasemaid ja huvitavamaid tüüpe olnud vanasti välismaa sadamates keegi Voldemar Väli. Mehe keelemurdest lähtudes arvatud, et mehe kodukoht on Hiiu- või Saaremaa. Teda nimetatud pommide kuningaks. *Eriti spets olnud Väli* kuldkalade *peale. Ka smugeldanud ta mehi teatava tasu eest laevadele.*

Sügisel, septembrikuus sõitnud Prantsusmaal viibivad pommid *tavaliselt Bordeaux' lähikonda, kus algas viinamarjalõikus. Farmide omanikud palganud mehi tööle ja* pommidel *olnud lausa paradiis. Saadud raha eest ostetud riideid ja tarbekaupu, kõigepealt aga korralik meremehekohver. Sadamasse naastes alustati taas* pommielu; *ostetud varandus müüdi tükkhaaval.*

Belgias olnud aga pommimine *väga riskantne. Tabamise korral saadetud seesugused mehed riiklikku töökolooniasse, nn.* maarsplaatsi, *kuhu olid kokku kogutud ka kodutud hulgused, nn.* landlooperid. *Siit enne tulema ei lastud, kui 150 franki oli välja teenitud.*

Palju pahandust ja peavalu teinud igasugused ringilonkijad, kes pommi *nime all laeva läksid ja sealt midagi hõlma alla sokutada püüdsid. Selline teguviis äratas tõelises* pommis *ääretut nördimust, sest ehtne* pomm *oli küll vaene, kuid läbi ja lõhki aus meremees. Rahvas on* pommimist *samastanud sageli näppamise või isegi vargusega. See on vale —* pomm *virutamisega ei tegelnud. Tuleb teadmiseks võtta, et* pomm *võrsus täisverelisest sadamamiljööst ja -romantikast.*

Harald Tammik

Vastloodud merendusalane aktsiaselts

H & V

kutsub tööle teotahtelisi, algatusvõimelisi

- **laevajuhte (nõutav inglise keele oskus),**
- **pootsmanit,**
- **madruseid,**
- **kokka.**

Teatada aadressil: 200 006 Tallinn, a/k 1658

Ootame ka huvitavaid ideid ja ettepanekuid merenduse arendamiseks.

Toimetuselt

Kui soovite tellida ajalehte "EESTI MEREMEES" 1991. aastaks, saatke rahakaardiga 4.- toimetuse aadressil, rahakaardi lõigendile aga märkige oma täpne aadress.

Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 14. jaanuar (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — teel Leningradist Quebeci
"70-LETIJE OKTJABRJA" — teel Conakryst Corpus Christisse
"VIKTOR BAKAJEV" — teel Port Cartier'ist Tallinna
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Tallinnast Quebeci
"VIKTOR KINGISSEPP" — teel Dunkerque'st Leningradi
"SKULPTOR MATVEJEV" — teel Tallinnast Kanadasse
"NIKOLAI JANSON" — teel Larnacast Doverisse
"BORISS BUVIN" — teel Santiago de Cubast Antwerpeni
"NIKOLAI VILKOV" — teel Dakarist Tallinna
"TIMUR FRUNZE" — teel Tallinnast Doualasse
"ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Mersinist Antwerpeni
"LENINSKAJA GVARDIJA" — teel Antwerpenist Bandjuli
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — teel Tallinnast Casablancasse
"ANDREI ANDREJEV" — Lomés
"MAKSIM LITVINOV" — Tallinnas
"PJOTR KRASSIKOV" — Tallinnas
"VASSILI ŠELGUNOV" — Pointe Noire'is
"JOSSIF DUBROVINSKI" — Freetownis
"NIKOLAI ŠVERNIK" — Saint Nazaire'is
"JOHANNES LAURISTIN" — Kotkas
"JAAN ANVELT" — Doualas
"OLGA VARENTSOVA" — teel Pandjangist Luandasse
"IVAN RUSSAKOV" — teel Las Palmasest Dakari
"PAVEL DAUGE" — Džiddas
"MIHHAIL KEDROV" — Rotterdamis
"IVAN BELOSTOTSKI" — Avilésis
"ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Mersinist Muscati
"VERA LEBEDEVA" — Warris
"IVAN POKROVSKI" — Tallinnas
"VILJANÕ" — Sarpsborgis
"GRUMANT" — teel Szczecinist Ceutasse
"GULBENE" — remondis Loksal
"KOHTLA" — Leningradis
"KÕPU" — Rijekas
"PAIDE" — Bremenis
"POVENETS" — Kaliningradis
"RISTNA" — Alexandrias
"HELTERMAA" — teel Tallinnast Londonisse
"SEGEŽA" — Gemlikis
"OSVALD TUUL" — teel Tallinnast Ceutasse
"HUDOŽNIK NESTEROV" — Dordrechtis
"IVAN RABTŠINSKI" — Hullis
"ARNOLD SOMMERLING" — teel Ceutast Kaliningradi
"HUDOŽNIK PIMENOV" — Tallinnas
"HUDOŽNIK KORIN" — teel Tallinnast Rochefort'i
"JURI KLEMENTJEV" — Århusis
"KAPTEN VOOLENS" — remondis Oskarshamnis
"MEHAANIK KRULL" — teel Københavnist Tallinna
"JUNÕI PARTIZAN" — teel Amsterdamist Tallinna
"KESSULAID" — teel Helsinkist Århusi
"VIIRELAID" — teel Tallinnast Fredericiasse
"MANILAID" — Tallinnas
"SUURLAID" — teel Århusist Helsinkisse
"HEINLAID" — teel Københavnist Helsinkisse
"VASSILI KUTŠER" — Karlstadis
"FRITZIS GAILIS" — Bremenis
"GLEB SEDIN" — teel Tallinnast Rotterdami
"FRITZIS ROZIN" — Bremenis
"AUGUST KULBERG" — Amsterdamis
"AMBLA" — Ventspilsis
"ANDJALFELD" — teel Leningradist Amsterdami
"AEGNA" — Moerdijkis
"KABONA" — teel Loksalt Leningradi
"MOHNI" — teel Greakerist Tallinna
"RAPLA" — Leningradis
"SEMJON ROŠAL" — teel Amsterdamist Tallinna
"TERIBERKA" — Hullis
"VIRTSU" — teel Ventspilsist Bordeaux'sse
"KARL KRUŠTEIN" — Gunnessis
"OSMUSSAAR" — teel Dordrechtist Tallinna
"OTEPÄÄ" — remondis Loksal
"TAHKUNA" — teel Tallinnast Ventspilssi
"ARNOLD VEIMER" — Tallinnas

Asutanud Eesti Merelaevandus
EESTI MEREMEES

Ajaleht ilmub teisipäeviti

TOIMETUSE AADRESS:
200001 Tallinn, Uus-Sadama 14
Telefonid:
43-05-09 ja 42-84-69 (korrespondendid ja vastutav sekretär), 42-56-44 (toimetaja)

EKP Keskkomitee Kirjastuse trükikoda
Ofsettrükk
Maht 2 trükipoognat
Tellimuse nr. 159
Tiraaz 2500

Toimetaja ROLAND TRUBETSKOI
Tegevtoimetaja MADLI VITISMANN