



Ilmub alates  
1989. aastast  
VIII aastakäik

# MEREMEES

Nr. 12-13 (165-166)

Kolmapäev, 18. juuni 1997

Hind 5 krooni

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Konteinerite peasadam lk. 5
- ☛ Läänemere parim lk. 6
- ☛ MEREPÄÄSTJA lk. 7-10
- ☛ Veel üks agentuur lk. 11
- ☛ Viisatagatist hankimas II lk. 12
- ☛ Pagulasviikingeid II lk. 13
- ☛ Laevanduse aastaraamat lk. 14
- ☛ Suvejutt XII lk. 15



Kes on tugevam laevade ja meremeeste probleemidest jagu saama? Lähemalt lk. 2-5.

## "Suur Tõll" vaba rannarahva merendussümboliks

10. mail 1997 toimus jäämurdja "Suur Tõll" päev. Laeva pardale oli Eesti Sinise Erakonna ja Soome Sõjaveteranide Eesti Ühenduse kutsel kogunenud üle 70 inimese, kes konstateerisid laeva tähtsust Eesti ajaloomälestisena ning tema restaureerimise kiirendamise vajadust. Koosolijad otsustasid teha alljärgneva pöördumise Eesti üldsusele:

**Eesti rahvussümboliteks on suitsupääsuke, rukkilill ja pae-kivi. Pikk Hermann lehviva rahvuslipuga kehastab meie vabadust, teater "Estonia" vaimset kultuuri. Eesti on mereriik, mille rannajoon on oluliselt pikem maapiirist. Eesti väärikaks merendussümboliks võiks olla sellel sajandil Eesti ajaloole keerdkärke kaasa teinud ja ainsana Vabadussõjast säilinud aurik "Suur Tõll".**

1914. aastal ehitatud ja läbi kahe maailmasõja säilinud jäämurdja "Suur Tõll" pidas melle elutähtsat mereühendust Vabadussõja raskeimal ajal. Aastail 1922-1940 oli ta Eesti suurim ja auväärsem riigilaev.

Järgnevat aastakümneil oli see laev, nagu kogu Eesti rahvas, võõra võimu all. Eesti Meremuuseumi aastatepikkuste taotluste tulemusena õnnestus "Suur Tõll" 1988. aastal Eestisse tagasi saada. Laev on muutunud üheks Eesti vabadusvõitluse sümboliks, olles kahte iseseisvusperioodi ühendavaks lüliks.

Eelöeldust lähtudes on jäämurdja "Suur Tõll" väärt, et teda tunnustada riiklikult Eesti rahvuslikuks merendussümboliks.

Sooviksime, et riik ja üldsus osutaksid jäämurdjale "Suur Tõll" väärtust tähelepanu. Vabariigi sümbol-laeva igakülgne korrasolek ja esinduslaevale väärtiline väljanägemine on mereriigi vääramatu kohustus. Tema hea maine peaks olema südame lähedane Eesti ametkondadele, kõigile merendusorganisatsioonidele, kogu Eesti rahvale.

Eesti Vabariigi 80. aastapäevaks peab jäämurdja "Suur Tõll" kui Eesti Vabadussõja päevilt säilinud ajaloomälestis olema eeskujulikkus korras ja täitma oma missiooni. Sel eesmärgil pöördume Eesti Valitsuse ning üldsuse poole, et riik, erafirmad ja üksikisikud toetaksid "Suure Tõllu" renoveerimistööd.

**Jaak Laas**  
Eesti Sinine Erakond  
**Raul Kuutma**  
Soome Sõjaveteranide Eesti Ühendus  
**Mart Aru**  
Eesti Muinsuskaitse Selts  
**Sulev Roosma**  
Eesti Mereturismi Assotsiatsioon  
**Rein Elnasto**  
Eesti Paellit

**Elmar Veinberg**  
Eesti Mereväelaste Kogu  
**Arvo Valton**  
kirjanik  
**Hubert Veldermann**  
raadioajakirjanik  
**Olaf Vaarmaa**  
Jäämurdja "Suur Tõll"

Eesti Meremuuseumi a/a 1020136082, Holupank, märgusõna "Suur Tõll". Kõik annetajad kantakse laeva auruamatusse.

## 11. juunil kell 13

Erastamisagentuuris, "Tööstusprojekti" remontimata hoone IV korrusel, vineervaheseina ja määratud vaippõrandaga taas, projekteerijate aegse lagunenu laua tagant anti 11. juunil kell 13.15 üldsusele teada, mida Eesti Erastamisagentuuri nõukogu otsustas Eesti suurima erastamistehingu asjus.

Majandusminister Jaak

Leimann teatas nõukogu otsuse.

**Eesti Erastamisagentuuri nõukogu koosoleku protokoll nr. 13 11. juunist 1997** on öeldud, et AS-i Eesti Merelaevandus erastamise parima pakkumise kindlaksmääramise küsimuses nõukogu otsustas:

1. Tunnistada AS-i Eesti Merelaevandus erastamiseks esitatud pakkumistest

parimaks AS-i ESCO Holding pakkumine.

2. Tunnistada OÜ Arbonale pakkumine paremuselt teiseks.

3. Volitada Eesti Erastamisagentuuri peadirektorit sõlmima erastamisleping AS-iga ESCO Holding, või juhul, kui AS ESCO Holding ei sõlmi tema poolt pakutud tingimustel 10. juuliks 1997. aastal erastamislepingut, OÜ-ga Arbonale.

## Ministrikommentaari

Transpordi- ja sideminister **RAIVO VARE**, vastates 11. juunil Eesti Erastamisagentuuri pressikonverentsil küsimustele:

See erastamine oli esimene pääsuke suuremate infrastruktuuri erastamise projektide seas, ja loodetavasti mitte viimane.

Võistlejad olid teinud väga põhjalikku tööd konkreetsete pakkumiste kokkupanemisel. Lõpptulemusena kujunesid mõlemad pakkumised üsna võrdset tasemel.

Riigi seisukohalt oli tagatud üks kindel asjaolu kogu pakkumissüsteemi endaga - 400 miljonit krooni riigieelarvesse.

Sisuliselt hindas nõukogu äriplaane ja nõ. hüpoteese tuleviku suhtes. Ehk nagu esimees püstitas ülesande: vaatame, mis juhtuks 5 aasta pärast.

Arutelu tulemusena võeti valdava häälteenamusega vastu see otsus.

Mis sai hääletamisel määravaks, on raske kommenteerida, sest see eeldaks iga hääletaja subjektiivse motivatsiooni põhjalikku analüüsi, mida ma kindlasti teha ei saa.

Otsuse 3. punkt tehti eesmärgiga mitte tulla küsimuse juurde uuesti tagasi, kui miskipärast lepingu sõlmimine ESCO Holdinguga ei peaks õnnestuma. See annab võimaluse vastavalt reeglitele teiseks jäänuga leping sõlmida, mis peaks olema esimeseks fulnule täiendav stiimul võimalikult kiiresti toimetada. Ega suuri takistusi lepingu sõlmimisel olla ei saa, sest pakkumissüsteem oli üles ehitatud ettevalmistatud lepingu aktsepteerimisele - seega mingeid lepingulõpibirääkimisi ei tohiks nüüd ette tulla. Kui, siis ainult rahaküsimus.

Aga kuna pakkujad garanteerivad raha laekumise, ei peaks ka see takistuseks osutama.

Rohkem kui kahe tunni arutelu oli vaidlusobjektiks seotus maismaal asuvate infrastruktuuridega. Arutati terminaali küsimust. Räägiti ka turuprognosist, sellest, kuidas realiseerub äriplaani mõni vastav aktsent seoses turu muudatustega.

## Möödunud nädalal

11. juunil peeti Eesti kapteni Klubi aruandlus-valimis koosolek. Senisel presidendil Igor Gnezdillovil sai täis kolmas põhikirjaga lubatud ametiaeg. Ainsaks kandidaadiks sellele kohale esitati "Regina Baltica" kapten Erich Moik. Valmistulemused selguvad augustis, kui ka kõik kirja teel hääletajad on jõudnud oma otsuse teha. Koosolekul kõneldust lähemalt järgmises lehenumbri.

# 29. mail kell 15

Tähtaeg, mil pakkumised AS-i Eesti Merelaevandus 70% aktsiate ostuks Eesti Erastamisagentuuri pidid jõudma, oli 29. mail kell 14. Tund aega hiljem tutvustas OÜ Arbonale oma erastamiskava ajakirjanikele. Tavapärasele pressiulevaatele oli lisatud ka üllatuspaber: Arbonale OÜ plangil, sama, 29. mai kuupäeva kandev ingliskeelne kiri kohal viibivate Nomura Plc direktori **Claus Mansfeldti** ja Arbonale OÜ peadirektori **Toomas Reisenbuki** allkirjadega.

Kirjas oli öeldud, et "Arbonale" ja selle konsortsiumi liikmed on andnud ESCO asjus üle võistleva pakkumise. Erastamispakkumise võidu korral "Arbonale" ega selle konsortsiumi liikmed ei osale ei Läti Merelaevanduse ega Leedu Merelaevanduse erastamises. Kui Eesti riik peaks aga tahtma, et ESCO osaleks mõnesse piirkondlikku laevandusse investeerimises ja nende ühendamisega, siis "Arbonale" kaalub selle tegemist viisil, mis oleks kasuks ESCO-le.

OÜ Arbonale esindab pakkumise tegemiseks mõeldud konsortsiumi, millesse kuuluvad **AS Hansa Investments**, juhtivad investeerimispannandusega tegelevaid ettevõtteid Balti riikides, mille peakorter asub Tallinnas ning tütarettevõtteid Riias, Vilniuses ja Peterburis; **Nomura International Plc**, mis on registreeritud Inglismaal ja kuulub firmale **Nomura European Holding Plc**, mis on omakorda **Nomura Securities Co Ltd**

tütartfirma; **Talinvest**, Eesti juhtivad investeerimispannandusega tegelevaid firmasid ning **Jinhui Shipping and Transportation Ltd**, Bermuudal registreeritud laevandusettevõtte, mille enamusaktsiad kuuluvad Hongkongis registreeritud haldusettevõttele **Jinhui Holding Company Ltd**.

OÜ Arbonale on eesmärgiks seadnud "muuta Eesti Merelaevandus" oskusliku juhtimisega integreeritud transpordiettevõtteks, mis täiendaks firma praegust põhitegevust laevandust. Nii peaks "Eesti Merelaevandus" saama kogu piirkonna juhtivaks transpordifirmaks, mis suunab Balti riikidesse ja riikidest tulevaid kaubavoogusid, kasutades ära Eesti kui transiitma potentsiaali. On lubatud "jätta Eesti Merelaevandus" Eesti juhtkonna all tegutsevaks Eesti ettevõtteks, mille peakorter asub Tallinnas ning mille laevad sõidavad Eesti lipu all ja Eesti meeskonnaga.

"Selle plaani elluviimiseks vajalik ettevõtlikkus, ideed ja oskused" on olemas, rääkimata "Arbonale aktsionäride käsutuses olevaist sündikaat- ja finantseerimisvõimalustest, mille-ga garanteeritakse Eesti laevanduse edasine kasu."

Eelisarendamist lubatakse viies valdkonnas.

Turundusfunktsiooni tugevdamine - "hetkel on Eesti Merelaevandus" loovutanud selle üliolulise valdkonna komisjonitase alusel töötavate agentide kätte. Kui võrd turustus on liiga tähtis element, et seda väljapoole ettevõtet jätta, soovib "Arbonale", et "Eesti Merelaevandus" muutuks "strateegiliseks partneriks mõnele suurele rahvusvahelisele transpordi- ja logistikagrupile, mille häärtifunktsioneerivad turunduskannalid võimaldaksid Merelaevandusel välja arendada omaenda efektiivne turundustegevus."

Teenuse kvaliteedi tõstmise vertikaalse



Endel Siff, Jaak Roosipuu, Toomas Reisenbuk, Peter Andersland, Claus Mansfelt.

Priit Simsoni foto

integratsiooni abil - muuta praegune sadamast-sadamasse teenus tõeliseks uksest-ukseni teenuseks, et firma enda väärtus seeläbi suureneks. "Teenuse kvaliteeti tõstetakse samuti logistikaüksuse

loomisega koostöös Eesti juhtivate selle ala firmadega, mis hõlmaks terminaalteenused, kauba ladustamise ja kaubaveo nii maanteed kui ka raudteed mööda."

Strateegiline firma-

juhtimine Eesti tippude käe all - "Arbonale" arvates sobib selleks Eesti tippjuhtide meeskond koos konsultantide rühmaga. Nii tahetakse liita Eesti tegevjuhtide pikema perspektiiviga tegevus ning

## "Nomura Securities" skandaalis

Nädalakiri "Asia Weekly" avaldas hiljaegu, enne praegusi suuremaid paljastusi pikema artikli Tim Healy sulest "Nomura Security" ümber seonduvatest skandaalidest.

"Nomura Securities Ltd" esitleb end kui vaieldamatut Jaapani kindlustusturu liider ja prominentne rahvusvaheline investeerija, mille käes on võtmerollid maailmaturu erinevates sektorites. Firma osutab laialdasi finantsteenuseid, sealhulgas investeringute uuringute ja *managemendi*, liisingute ning kompuuterteenuste alal.

"Nomura" Euroopa peakorter asub Londonis ning jälgitakse nii lokaalset Euroopat kui ka selle seost ülemaailmse turuga, eriti Kaug-Ida ja USA omaga.

Firma on koostanud ja publitseerinud ülevaate Eesti ja Tallinna linna majandusest. Ülevaade on tehtud erinevatele allikatele toetudes ja on üsna põhjalik, mis puudutab avaldatut. Kui võrrelda täiuslikum on tegelik andmebaas, annab vaid oletada. Arvestades grupeeringu elavat huvi kogu Balti regioonist vastu, on tehtud põhjalik eeltöö siinsesse majandusse sulandumiseks, et mitte öelda selle mõjutamiseks.

Ainuüksi publitseeringu sisukord näitab tõsist lähenevust probleemile nimega Eesti. Siin on ära toodud Eesti poliitiline ülevaade, sealhulgas eraldi suhted Venemaaga, majanduse struktuur, rahanduspoliitika, pangandus, privatiseerimise käik, sealhulgas välismaiste investeringute osa, ja sellele järgneb kokkuvõte, milles väidetakse, et ehkki Eesti pole veel täielikult vabanenud seotusest endise Nõukogude Liidu majandussüsteemiga, võib seda arvestada kui üht edukamat riiki üleilmneku turumajandusele (kui muidugi plaanitud reforme suudetakse edukalt ellu viia).

Tallinnast on antud sama laadne ülevaade, võrreldud meie pealinna teiste oluliste

eksnõukogulike keskustega, kuni selleni välja, et ära on toodud linna võtmeisikute (küll linnapea Jaak Tamme aegsed) vastutuselad ning kogu eelnev ametikäik, et teada, kes, kust (1990-ndatest alates) ja milleks linna juhtima tulnud. Näiteks linnaametniku Neeme Jõgi kohta, keda aasta tagasi siinmaal veel ei tuntud, antakse teada, et ta on oma tööel alustanud margariinitehase insenerina.

Mis puutub Tim Healy artiklisse, siis selles on asutud tagasi vaatama kuni aastasse 1990, mil esimesed märguanded "Nomura" ümber koonduvat skandaalset ilmsiks said. Ajendiks käesoleva aasta 6. märtsi pressikonverentsil "Nomura" asepresidendi Saito Atsushi väljaõeldu, et on "tõsine kahtlus, et firma ametimehed on seadusi rikkunud ja segatud aktsioonidesse, mis on olnud seadusevastased" vähemalt aastast 1993. Kaubandusest saadud tulused kanti üle kolmandate isikute pangavarvetele, ilma et tegelikud kliendid sellest teadlikud oleksid olnud. Ajakirjanikud seostasid seda Jaapanis tegutsevate *sokaiya*-gangsteritega, kes pressivad firmadelt raha välja, kasutades oma teadmisi maksupettustest või aktsionäride koosoleku eest varjulpeetava info kohta. Neile maksmine on Jaapanis seadusevastane. Arvestati välja, et "Nomura" oleks võinud neile maksta üle 400 000 \$, kuid seni ei ole firma poolt seda arvu kommenteeritud.

Pärast selliseid avalikustamisi andsid lahkumisavalduse kaks juhtametnikku, kuid firma aadrilaskmine sellega ei lõppenud. "Nomura" eesistuja Suzuki Masashi loobus oma postist Jaapani tööstuse kindlustusassotsiatsiooni esimehena ja kompanii president lubas ameti maha panna, juhul kui tõestatakse tema tegudes vastuolu seadustega. Selle kõige tulemusena langesid "Nomura" aktsiad börsil katastroofiliselt. Finantsringkondades hakati

rääkima sellest, et firma *managerid* on jaganud oma kasumit kuritegelike ringkondadega.

Skandaalid puudutasid mitte ainult Jaapanis tegutsejaid, vaid jõudsid välja ka USA-s asuvate pensionikindlustusfondide tegevuse kahtluse alla seadmiseni.

1991. aastal olid tagasi astunud kõrgemad ametnikud, kes olid segatud altkäemaksuafääradesse, olles "kompenseerinud" suuremate klientide börsikaotusi. Selliste firmade hulgas olid ka teise kriminaalse grupeeringu, *yakuza* mõju all olevad firmad. Läks natuke aega mööda, ja samad ametnikud võeti 1995. aastal uuesti "Nomura" juhtkonda.

*Sokaiya*-maffial on tavaks osta ära teatav hulk firma aktsiaid, et sel teel pääseda juhatuse ning seal istudes ähvardada paljastustega juhtkonna aadressil, kui see on neile kasulik; teisalt aga on neid võimalik kasutada kriitika alla- ja oma tahte läbisurumiseks, kui firma bossid neile selle eest korralikult maksavad.

Jaapanis on alustatud sellise korruptsiooni paljastamist ja vastavalt sealsetele tavadele mõistetakse see hukka, firma aga loetakse ebausaldatavate hulka, kui selliseid meetodeid kasutatakse. Hullem veel, mõned juhid isegi areteeritakse.

Tänapäeval ON võimalik ilma eriliste uuringuteta saada teatavat informatsiooni oma loodetavate partnerite kohta ka mujalt kui nende väljaantavast reklaammaterjalidest, kus kõik suurepärase paistab. Kui me siin Eestimaal arvame ülihästi teadvat, kes me omandest kui aus või ebaaus on, sageli ka kuulujuttude põhjal, siis tõsiseks äritegevuseks partnerite otsimisel tuleks tutvuda ka sellega, mis informatsioon nende kohta liigub, ja alles igakülge kaalutlemise põhjal otsustada. Raha ei ole päris kõik.

Reet Naber

Läänes järeleproovitud firma-juhtimistehnika ja rahvusvahelised laevanduskogemused.

Organisatsiooni efektiivsuse tõstmise - selleks kavandatakse firma töötajate head informeeritust, tulemustel ja motivatsiooni põhinevat töökultuuri, koolitusprogramme ning "töötajate õiguste tagamist Merelaevanduses saadud positiivsete kogemuste valguses".

Pikaajalised finantsallikad - need peab tagama minek mitte ainult Tallinna väärtpaberibörsile, vaid ka Londonisse, Stockholmile või Oslosse.

OÜ Arbonale juhatuse esimees **Toomas Reisenbuk** selgitas konsortsiumi koosseisu muutust: *Konsortsiumis algselt olnutele, (Hansa Investments, Nomura International ja Jinhui Shipping) on lisandunud "Talinvest"*, kes toob kaasa ka Eesti kapitali osaluse suurenemise meie pakkumises. Pakkumise taga on ka "N-Terminaal", kes peaks suuresti kaasa aitama ka sellele, et pakkumise taga olev konsortsium suudab oma plaanid teoks teha.

AS-i N-Terminaal juht **Endel Siff**, kelle firma ei kuulu OÜ-sse Arbonale, selgitas, miks "N-Terminaal" otsustas Arbonale pakkumist toetada:

Alustanud logistikafirma ja analüüsides Eesti logistikavaldkonna arengut nägime teatavaid probleeme. Üks neist see, kui meie naaberriigid, näiteks Soome, arendavad ja propageerivad

oma riike kui transiidikoridore. Hinnates ESCO erastamises osalenud firmasid, oli "Arbonale" ainus firma, kes ei piirdunud "Eesti Merelaevanduse" kui suure ettevõtte probleemidega, vaid võttis asja märksa laiemalt.

Nagu Eesti sadamad, nii ka "Eesti Merelaevandus" on liiga suur, et teenindada ainult Eestit. Selleks et õigustada oma eksisteerimist, omada arenguvõime ja arenguvõimalusi, peab olema läbi rajatud ja rajatud transiidikoridor. Ilmselt saame realseerida oma ajaloolise võimaluse olla vahelülis kaubavoogude teel Venemaalt Euroopasse ja vastassuunas.

See ei tähenda üksnes laevade kui mingite metallkonstruktsioonide olemasolu ja nende korralikku ekspuatareerimist. See tähendab veel suuremat tähelepanu kaubavoogude leidmiseks, nende kinnistamiseks ja suunamiseks läbi Eesti, märksa suuremal määral osalemist kalda infrastruktuuris. "Arbonale" algaktsionäridega saime täieliku teineteisemõistmises selles, et "Eesti Merelaevandus" võiks olla kui kristalliseerimiskeskus, mille ümber rajada kogu transiidikoridori kontseptsioon koos kaubaterminaalide ja raudteeoperaatoritega. Tuleb leida uued kaubavood, sest viimaste aastatega on neid rohkem kaotatud kui leitud.

Oleme koos seetõttu, et meie ideoloogia ja filosoofilised vaated äritele ja transiidile ühtisid.

**Jaak Roosipuu** Talinvestist iseloomustas "Talinvesti" ja "Arbonale" ühendatud pakkumist kui kõige põhjalikumalt, millega on kokku puutunud.

Ajakirjanike küsimuste põhjal lisati täpsustusi.

"N-Terminaali" osalus **E. Siff**: "Arbonale" ja "N-Terminaali" vahel sõlmitud leping näeb ette strateegilist koostööd juhul, kui ESCO erastamine "Arbonalel" edukalt toimub. Koostöö on eeskätt kaubavoo-

Algus lk. 2

gude kättevõitmisel ja kaldaloo-  
gistika väljaarendamisel, leping  
näeb ette ka saavutada "N-Ter-  
minaali" osalemine ESCO-s.  
See tähendab, et tegu on opt-  
siooniga: "N-Terminaali" on  
võimalus osta kindel osa "Arbo-  
nale" aktsiaid.

**Kui suur osa?**

Me oleme omal ajal kokku lep-  
pinud, et enne erastamise lõppu  
me neid kindlaid osi ei avalikus-  
ta, kuid see oleks "N-Terminaali"  
jaoks strateegiline investee-  
ring.

**Kas olete tuttav oma konkure-  
ntide, ESCO Holdingu ja  
Cresco ühispaigutamisega?**

Väga täpselt küll mitte. Teame  
vaid tausta ja seniseid pakkumisi,  
nagu need varem olid. Kui nad  
otsustasid oma pakkumiseid  
ühendada, siis see oli tõenäoliselt  
sellepärast, et luua üks ja tugev  
pakkumine selleks, et "Arbonalega"  
konkureerida. Leiame, et me oleme  
nii tugevad nagu oleme – kõik elemendid,  
mis tugevaks pakkumiseks vaja, on  
"Arbonales" esindatud.

**Miks "Nomura" loobub Läti  
Merelaevanduse erastamisel  
osalemast?**

**C. Mansfeldt:** "Nomura" on  
väga rõõmus, et on võimalus  
jätkata oma investeringuid  
Balti riikidesse, eriti Eestisse.  
Eesti eripära on see, et "Eesti  
Merelaevandus" on juba praegu  
väga konkurentsivõimeline ettevõte,  
aga nad soovivad panustada  
just nende oskuste ja võimaluste  
optimeerimiseks, mis "Eesti  
Merelaevanduses" olemas on.  
"Nomura" on saanud pakkumise  
ette valmistades ettekujutuse  
"Eesti Merelaevanduse" praegusest  
olukorrast ja võimalustest. Kahjuks  
ilmnes ka väga eredalt huvi konflikt  
erastamise puhul, mis eriti puudutab  
"Eesti Merelaevanduse" juhtkonda.  
Praegune tase avaldas "Nomurale"  
siiski piisavalt muljet, et finantseerida  
Balti riikide kõige konkurentsivõimeli-  
semat ettevõtet transiidi valdkonnas.  
Edu saadab seda, kes esimesena  
saavutab kõige parema kvaliteedi  
juhtimise valdkonnas, et asendada  
olematu riigi, nõukogude firma-  
kultuuri (soviet style managements),  
rahvusvahelisega.

**Kui palju oleks vaja investe-  
erida, et viia "Eesti Merelaevandus"  
rahvusvahelisele tasemele ja konkureerida  
edukalt naaberriikide merelaevandustega?**

Nii palju, kui on vaja, et saada  
transpordi-, mitte ainult laeva-  
kompaniiks.

Esimese sammuna algab  
meie strateegia sellest, et muuta  
"Eesti Merelaevandus" uuesti  
konkurentsivõimeliseks ja kasumit  
tootvaks ettevõtteks. On teada, et  
kontsern lõpetas 80 miljoni krooni  
kahjumiga ja me suuname oma jõu-  
pingutused selle kahjumi tootmise  
lõpetamiseks.

Esmalähenduses on see summa  
1 miljard Eesti krooni, mis oleks  
"Eesti Merelaevanduse" konkurentsivõimeli-  
suseks vaja praegu.

Järgmine väga vajalik etapp  
on konteineriterminaali rajamine  
Muugale. Praegu näiteks ei saa  
kraana töötada, kui tuul on liiga  
tugev. See nõuab suuri investeeringuid.  
Oleme seda juba sadama juhtkonnaga  
arutanud, juttu on olnud 25-aasta-  
sest rendilepingust. Juhul, kui  
meie pakkumine võidab, teeb  
"Eesti Merelaevandus" pakkumise  
konteineriterminaali ehitamiseks  
Muugale, mille mak-

## Why is a ship called "she"?

*A ship is called a "she" because there is always a great deal of bustle around her; there is usually a gang of men about; she has a waist and stays; it takes a lot of paint to keep her good looking; it is not the initial expense that breaks you, it is the upkeep; she can be all decked out; it takes an experienced man to handle her correctly; and without a man at the helm, she is absolutely uncontrollable. She shows her topsides, hides her bottom and, when coming into port, always heads for the buoys.*

**Miks on laev naissoost?**

Laev on sellepärast naine, et tema ümber on alati palju sagimist; ikka ümbritseb teda meestejõuk. Tal on piht ja korsett. Ta vajab palju värvi, et hea välja näha, ja see ei ole mitte ühekordne kulutus, mis teid murrab, vaid kogu ülalpidamine – ta tuleb tervenisti üles lüüa. On vaja kogunud meest, et teda korrektselt käsitseda; meheta tüüri juures on ta täiesti kontrollimatu. Ta näitab oma ülaosa, ent peidab alumist poolt, ja sadamasse tulles võtab alati suuna poistele.

Inglise keelest tõlkinud

Eesti merenduse

Grand Old Man **Kalju Toomara**

sumuseks võib olla 800 miljonit  
kuni 1,5 miljardit krooni.

Järgmiseks on tulemas ka  
Eesti Raudtee erastamine, ehkki  
seal on palju ka lahtisi otsi,  
seetõttu pole praegu nimetada  
mingisuguseid arve. Juhul, kui  
"Arbonale" pakkumist loetakse  
kõige paremaks, siis "Eesti  
Merelaevandus", mis soovib saada  
integreeritud transiidifirmaks,  
teeb selleks ka oma pakkumise.

Meie käsutuses on väga suured  
finantsvõimalused ja väga suured  
ressursid ja me tahame muuta  
"Eesti Merelaevanduse", mis on  
suhteliselt väike laevandusfirma,  
suurte transiitkaubanduse  
kogemustega "N-Terminaali"  
abiga suureks ja tugevaks  
integreeritud transiidifirmaks.  
See on meie pakkumise eelis  
meie konkurentide ees.

**Milles seisnes erastamist  
ette valmistades huvi konflikt  
ESCO Holdinguga?**

Nagu teada, on teine pakkuja  
ja üks pakkujaid varasematel  
etappidel olnud ESCO Holding,  
milles on ka "Eesti Merelaevanduse"  
juhtkond. Selge, et sellises  
olukorras on konfliktid, lihtsalt  
huvi konfliktid kergemad  
juhtuma, kui inimene peab korraga  
kandama kaht mütsi: olema  
erastatava ettevõtte direktor ja  
samal ajal pakkuja. Siit tulenevad  
asjad, mis ei tee protsessi  
lihtsamaks.

**Näiteks?**

Näiteks see, millist infot on  
võimalik saada, kui kiiresti ja  
kui efektiivselt. Milliste inimestega  
on võimalik, millest ja kuidas  
rääkida.

**Milline oli teie pakkumises  
ostuhind ja millised olid investee-  
ringud?**

Pakkumise suurust oleme ot-  
sustanud sel etapil mitte avaliku-  
stada. Ettevõttest väljapoole  
suunduvate investeringute  
puhul peab muidugi ütlema, et  
need on kõik seotud teatavate  
tingimuste täitmisega. Ei ole  
võimalik juriidiliselt pädevalt

kirjutada, et investeerime näi-  
teks konteineriterminaali ehi-  
tusse mijoneid kroone, kui seda  
konkurssi ei ole välja kuuluta-  
tud. Praegu ei ole isegi võimalik  
sellist pakkumist esitada, am-  
mugi pole kindel, kes selle pak-  
kumise võidab.

**Kas on kava jätkata kontei-  
nervedude arendamist või  
sooviksite osta ka nafatatan-  
kereid?**

**Peter Andersland:** Praegu on  
"Eesti Merelaevanduse" käsu-  
tuses 42 laeva, millele lisandub  
osalus reisislaevades. Tuleb sil-  
mas pidada, et kuivlastilaevad  
ei ole selle firmastrateegia juu-  
res kõige otstarbekamad, just  
nimelt seda transiidikoridori  
silmas pidades. Nendest 11 lae-  
va võib nimetada liinilaevadeks,  
ülejäanud töötavad tellimiste  
alusel.

Täna on palju rohkem laevu  
kui kliente, seetõttu võiks "Ar-  
bonale" panustada liinilaevanduse  
arengusse. Tuleks avada  
kontorid Euroopas, mis oleksid  
euroliinide teenistuses, tramp-  
laevade asemel aga panna kõik  
laevad kindlatele liinidele.

Laevaliinid oleksid seal, kus  
on võimalik kasumit saada, see  
teeks "Eesti Merelaevanduse"  
kasumit tootvaks ettevõtteks.  
Praegune marketingitegevus on  
puudulik, see on delegeeritud  
eri maade agentidele. Marketingi  
tegemata on väga raske laevanduses  
raha teenida. Kindlasti on vaja  
seda töhustada, vastasel juhul  
kaob kontroll oma firma  
tegevuse üle. Kindlasti soovib  
firma suurendada konteinerlaevade  
ja ro-ro-laevade hulka.

Reisislaevanduses on meil  
väga selged plaanid, mida tahame  
seal taotleda. Tuleb märkida,  
et ülevaate saamine sellest,  
mida tähendab "Eesti Merelaevanduse"  
osa reisislaevanduses, oli  
väga raske. Osaliselt "Hansatee"  
probleemide pärast ja osaliselt  
seetõttu, et "Nordström &

Thulin" ei andnud meile seda  
informatsiooni, mida oleksime  
tahtnud.

Me ei tea, mis me seal leiame,  
mitte nii hästi kui teistes äri-  
valdkondades. Kui praegu on  
"Eesti Merelaevandus" selline  
vaikiv partner, siis tuleb otsus-  
tavalit seda olukorda muuta,  
mitte ainult saada tulu sellest,  
et liisida laevu "Hansateele" või  
"Estline'ile", vaid saada tegelik  
kontroll selle tegevuse üle. Prae-



Endel Siff, Peter Andersland ja Claus Mansfeldt.

gu teeb "Nordström & Thulin"  
kogu töö, ESCO annab vaid laeva.  
Selles valdkonnas on võimalik  
suuri kasumeid saada. Me teame  
väga täpselt, mida tahame, ja  
tegutseme selles suunas.

**Kes on teie vastas, kas see  
on poliitiline või majanduslik  
grupp?**

Kindlustaks töö oma töötajatele.  
Praeguse juhtkonna all ettevõte  
jätkab oma kahjumi tootmist ja  
võib arvata, et on riigile sellise-  
na kahjulik. Idee on selles, et  
tuua sisse teadmisi ja oskust  
väljastpoolt Norra laevandus-  
spetsialistide näol, selle mees-  
konna juht on Peter Andersland.

**Kas "Eesti Merelaevanduse"  
praegune juhtkond tuleb välja  
vahetada, et nagu toodab kah-  
jumit?**

**P. Andersland:** Kindlasti on  
"Eesti Merelaevanduses" tööil  
väga palju häid töötajaid ja väga  
häid juhte. Probleemina näeme  
praegust juhtimist: see on väga  
autokraatne, väga militaarne  
stiil. Inimesi on väga raske kü-  
sitleda – keegi ei tea, kes millegi  
eest vastutab. Meie eesmärgiks  
on hoida häid töötajaid ja häid  
juhte ja panna firma jaoks tulu  
tooma. Tahame ise olla konsul-  
tandid, kes näiteks kahe aasta  
jooksul aitaksid "Eesti Merelaevandus-  
t" konkurentsivõimeli-  
suseks areneda. Tahame, et  
ESCO-s töötaksid eesti juhid,  
noored eesti juhid, kes oleksid  
suunatud tulemuse saavutamisele.  
Aga me ei ütle, et tahame  
praegust juhtkonda välja vaheta-  
da. Me tahame olla "Eesti Merelaevandusele"  
parimad võimalikest konsultantidest.  
Pakume 2-3 aastat konsultantide  
teenuseid. Või nii kaua kui on  
vaja.

Madli Vitismann

## "Meremehe" küsimus

**Kas Eesti osapoolt ei ole häi-  
rinud skandaalid "Nomura"  
juhtkonnas?**

**T. Reisenbuk:** Niipalju, kui  
meile teada, on sellel, mis toimu-  
b või õieti toimus Tokios, väga  
tugev Jaapani kultuuriline  
tagapõhi. Kes on viitsinud sellesse  
süveneda, mis seal siis õieti  
juhtus, see näeb, et mingist  
vaatevinklist, kasvõi siit  
Eestist vaadates ei olegi õieti  
midagi juhtunud. Kui keegi tahab,  
saab ka siin üle küsida, mis seal  
siis õieti oli. See on asi, mis on  
juhtunud. Me ei omista sellele  
kuigi suurt tähtsust, me oleme  
oma kokkulepped teinud ja peame  
neist kinni. Ühtlasi arvame,  
et igal juhul tasuks inimestel  
luga ja mõelda, mis seal juhtus,  
mis on selle kultuuritaust ja  
kuidas seda lahti mõtestada.

**E. Siff:** Mida tähendab investee-  
rimispanga käitumismall? Investee-  
rimispank võtab osa

mingist projektist, näiteks eras-  
tamisest. Kui ta võidab, siis ta  
investeerib sellesse projekti ja  
töötab selle nimel, et selle eras-  
tatud või omandatud firma  
väärtus ja selle aktsiate turu-  
väärtus kasvaks. Kasutab selleks  
ära oma kogemusi ja finantsvõimeli-  
susi ja parimat maailmakogemust,  
mida on võimalik saada. Ja järgmine  
etapp on investeerimispanka töö-  
praktikas väljumine sellest projek-  
tist aktsiate müügi teel näiteks  
kasvõi Tallinna börsil. Selles  
mõttes, strateegiliselt, on "Nomura"  
selles projektis, eks nad ise  
täpsustas, kaks-kolm aastat.  
Just selle kriitiliselt ajal, kui on  
vaja anda "Eesti Merelaevandusele"  
pöördumatu hoog.

Ja see on ka kõik. Sest "Nomura"  
kui investeerimispank, kui lugeda  
"Financial Timesi", on siiski üks  
maailma agressivsemaid ja professionaalsemaid  
panku.

# 3. juunil kell 12



Toomas Kõuhkna, Ain Hanschmidt, Toivo Ninnas, Felix Tschudi ja Olev Schults. Pildilt puudub vist Helsingisse pidama jäänud Connor Olev Martin O'Brian. Isi Trapido foto

3. juunil tutvustas AS ESCO Holding ajakirjanikele oma "Eesti Merelaevanduse" erastamise kava. See oli pressis jaoks lühendatud ja kena väljanägemisega (sees kahjuks firmades toodetavale tekstidele ikka nii üldomane häda - trüki- ja kirjavead) trükiseks vormistatud. Juhataja Olev Schults täpsustas ja avas sealõeldu sisu.

"ESCO Holdingu" aktsionärid on niisil 50%-ga Norra laevandusprojektide arendusfirma Tschudi & Eitzen AS, mis kuulub suurde Tschudi & Eitzen gruppi; 12%-ga Eesti Ühispanga investeerimis-panganduse ettevõtte Ühisinvesteringud; 10%-ga kolm osalejat - New York'i investeerimisfirma Stanton Capital Corporation, Eesti investeerimis-panganduse ettevõtte Balti Cresco Investeringusgrupp ja 7 eraisikut valdavalt "Eesti Merelaevanduse" tegevjuhtkonnast - ning 8%-ga Eesti toiduainete tootja- ja turustajafirma AS Epeks.

70% "Eesti Merelaevanduse" aktsiate ostmiseks pakutakse 700 miljonit krooni ja kahe aasta jooksul investeringuid 3,16 miljardit krooni.

Osa erastamisprojektist finantseeritakse laenudega. Laen on ostuhinnast 1/7, ja see tuleb Eesti Ühispangast. Investeringud tulevad valdavalt Läänest, lühiajaliste ja väiksemate investeringute puhul kaasatakse ka Eesti kapitalituru võimalusi. Siin saavad kaasa lüüa Cresco, Ühisinvesteringud ja pangad. 800 miljoni ulatuses investeringud garanteeritakse.

Põhirõhk on "Eesti Merelaevanduse" enda vajadustel, millest peamine on laevastiku uuendamine. Investeerimis-plaan näeb ette kahe aasta jooksul olemasolevale kaubalaevastikule kulutada 150 miljonit; uued kuivlastilaevad ja - nota bene! - tankerid lähevad maksma 1,3 miljardit. Reisiparvlaevadesse tahetakse panna 1,36 miljardit. Maismaal asuvale infrastruktuuridele (eelkõige konteineriterminal Muuga sadamas) kulub 250 miljonit, turundustegevusele ja väljaõppele mõlemale 50 miljonit.

Erastamiskavas on öeldud, et see on "realistlik ja tasakaalustatud plaan Eesti Merelaevanduse jätkuva arengu tagamiseks. ESCO Holding'u pakumise ühendab tugeva laevandustraditsioonidega strateegilise partneri, rahvusvahelise investori ning Eesti investorite huvid tagamaks ettevõtte enda ja Eesti transpordi- ning transiiditõotuse vajaduste ja eesmärkide parima tootuse". Eesmärkide-na nimetatakse nii integreeritud kommertstranspordi kui ka transiitkaubanduse arendamist, samuti suuremat ja põhjalikumalt läbimõeldud osavõtet Läänemere reisilaevandusest. Firma tahetakse muuta "rahvusvaheliselt tunnustatuks, konkurentsivõimeliseks ja tulutoovaks Eesti juhtivaks laevandusettevõtteks Eesti lipu all, ületamatuks veovahendite, teenuste, usaldatavuse, reputatsiooni, ohutuse ning keskkonnasõbralikkuse poolest." Ehk nagu ütles Olev Schults, on prioriteediks iseseisev, väga konkurentsivõimeline firma, kes arendab transiitkaubandust ja reisilaevandust Eesti lipu all.

Äriplaani teesides on kõigepealt juttu transiitkaubandusest. Sel erastajal ei ole ambitsiooni kogu transiidikoridor - raudtee, sadam, operaatorid - ära osta. Seda lihtsalt ei peeta heaks ideeks ning arvatakse, et igaks tegeglu oma asjaga ja tehku teistega koostööd, siis saadakse õige tulemus.

Transiitvedude logistikasse tahetakse kaasata ka Tschudi & Eitzeni Taani firma(d).

Dokument ütleb, et "regionaalsete transiidikoridoride tegevuses on plaanis saavutada laevafirmade hulgas juhtiv positsioon." Millele Olev Schults lisas, et Eestil on Läti ja Leedu ees praegu selleks veel eelseid, aga mitte kauaks.

Transiidi arendamisega seoses kavatakse Muuga sadama konteineriterminali investeerida kindlasti mitte rohkem kui veerand miljardit ja imestatakse, et ei tea, kas sinna palju enam raha paigutada lubanud konkurendid teevad platsi asfaldi asemel kullast. Asfalteeritud platsile lisaks oleval vaja vaid veel kaks rida liipreid, mille peal sõidab kraana, ja ongi enam-vähem kõik.

Tankerid tekivad laevastikku sellepärast, et suurim ja ainsana pidevalt kasvanud transiiditarkel on meil naftasaadused. Loodeatakse koostööle kõigi selle ala firmade, ka konkurentidega ühinenud N-Terminaliga. Ning lisaks on T & E rahvusvahelisel tankeriturul ju suuremate tegijate hulgas.

Laevastiku moderniseerimine peaks jätkuma juba toimiva plaani alusel.

Reisilaevanduse arendamise kohta arvatakse, et Läänemerele on

konkurents ruumi oma turuosa suurendamiseks.

Finants- ja üldjuhtimine rahvusvahelisele tasemele on järgmine tees. Lubatakse lihtsamat ja efektiivsemat juhtimisstruktuuri. Finantsjuhtimise oskus on Stantonil ja Crescol, laevanduse külge tunneb välispartnerist suurepäraselt T & E.

Turunduse ja müügioskuse kiire kaasajastamine on väga oluline; ka selles on T & E-l suuri kogemusi. Ning lisaks sobivad tema tütarfirmad Taanis vahepeatusteks transiidi teel Idast üle ookeani.

Aktsiate noteerimine Tallinna börsil (korraldab Cresco) ja Oslo börsil (korraldab Stanton) on samuti üks oluline kavatsus.

Ja ega tahtmine koos Norra valitsusega Eesti Kaubandusliku Meresõidu Akadeemia loomisele kaasa aidata ka just väheoluline ole. Üldisemas mõttes ja kaugema-

leulatavas tähenduses võiks tänapäevase merehariduse võimaldamine Eestis meie jaoks olla just üks tähtsamaid asju.

Teisena kõnelenud Felix H. Tschudi püüdis äärmiselt viisakalt, ent põhjalikult ümber lükata "viimasel ajal Eesti ajakirjanduses avaldatud ebatõeseid ja eksiteele viivaid artikleid, mis käimasolevas "Eesti Merelaevanduse" erastamise käigus annavad väärinformatsiooni." Ehk lühidalt öeldes: "Eesti Merelaevanduse" erastamises osaleb Tschudi & Eitzen AS, mitte kogu grupp, mitte ka eraldi holdingfirma, samuti mitte Oslo börsil juba noteeritud Tschudi & Eitzen Shipping ASA. Mis ei tähenda, et kogu grupi mõju ja võimalusi vajadusel ei kasutataks. On ju T & E grupi ettevõtete aktsiad 325 miljonit norra krooni ulatuses 100% kahe võrdse partneri, Axel C. Eitzeni ja Felix H. Tschudi isiklikus omanduses. Ettevõtte kuulub neile kahele perekonnale juba neljandat põlve, alates 1883.

aastast. "Lloyd's List" ütleb tänavu 23. jaanuaril, et T & E-st on viimase kümne aastaga saanud Norra tähtsaim laevaomanik ning "Lloyd's Shipping Economist", avaldades detsembris 1995 põhjaliku analüüsi T & E kohta, väidab, et tegemist on maailma ühe kõige kiiremini areneva laevakompaniiga. Tema laevastiku väärtus on umbes miljard dollarit. Ühel peamisel ettevõttel T & E AS-il on Oslos 31 töötajat; teisel, T & E International AS-il on Kopenhaagenis 31 töötajat. Mõlema pealinna kontorid annavad tööd ka veel umbes 220 Skandinaavia vanemohvitserile ning enam kui 1000 välismaalast nooremohvitserile ja meeskonnaliikmele. Opereeritakse 36 laevaga; on nii suuri tankerid kui kuivlastilaevu; dedveit kokku on 2,4 miljonit tonni. Tütarfirmasid ja esindusi on üle maailma - Kopenhaagenis, New Yorkis, Buenos Aireses, Hongkongis.

AS-i ESCO Holding nõukogu esimees Toivo Ninnas:

"Ei ole meid tabanud "Ookeani" ega ka osa endiste N.Liidu laevanduste saatus, ja seda loen kõigi meie laevanduse inimeste ning ka praeguse juhtkonna teeneks. "Eesti Merelaevandus" on elus ja pakub paljudele huvi, tema eest võideldakse. Temasse ollakse valmis investeerima suuri summasid, nagu kuulsite. Järelikult on ettevõtte perspektiiv ja arenguvõimalusi.

Laevanduse juhatuses ja nõukogus on viimaste aastate jooksul inimesed vahetunud, valitsused on muutunud, aga mina, olles küll riigiturru töötaja, olen kogu aeg pooldanud meie ettevõtte erastamist.

ESCO Holdinguga alustades oli meie peamine ülesanne leida tööline partner, kes ei mõtleks kohe kõigepealt oma kasumi, vaid laevanduse ja selle arendamise peale.

Meil oli nõupidamisi väga paljude kompaniidega, mille nimed ei tahaks öelda - poleks eetilise. Aga enamik neist mõtles vaid, kuidas j a g a d a, kuidas s a a d a, midagi ise sisse panemata. Oli firmasid, kes tahtsid kohe praegu olemasolevat jagama hakata. Oli neid, kes oleksid tahtnud meie suuremad laevad maha müüa ja meid panna ostma neid laevu, mida olid saanud omal ajal Balti Merelaevanduse pankroti kaudu.

Üks vähesed arengu peale mõtlejad firmasid oli T & E.

Meile kui väikesele riigile laevandusele on tohutult tähtis, et oleksime rahvusvahelised - saaksime igale poole rahvusvaheliste turgudele sisse. Meil on vaja sirna sisse minna, ehkki oleme seda ka juba teinud. Partnerita, kes seda tõeliselt teha aitaks, on see väga- väga raske. Sellepärast olen väga rõõmus, et oleme sellise partneri leidnud.

Ma tõesti loodan, et erastamisagentuur näitab üles riiklikku tarkust ja meil on võimalik, kõik koos, vastavalt iga partneri osalusele, laevandust edasi arendada.

Vastused ajakirjanike küsimustele täpsustasid veel üht-teist.

## Kust ikkagi raha tuleb?

Olev Schults: Loomulikult Läänest, Eestist ei ole mitte lõviosa. Tänu T & E heale nimele ei ole sellega probleeme. Ja Stanton Capital Corporation on ise küll väike, aga opereerib väga suurte rahadega, koguni nii suurtega, et võib küsida, miks nad üldse Eestisse sattusid. Asi on väga lihtne: firma juht Connor Olev Martin O'Brian (esindas Eestit 1992. aasta olümpiamängudel mäesuusatamises - toim.) on ema poolt eestlane. Firmal on suured kogemused edukal investeerimisel ning erastamisel Põhja- ja Lõuna-Ameerikas. Stanton pakub pikaajalisi investeringuid, mis muidu Ameerikas

järg lk 5

## "Meremehe" viktoriin

1. küsimus: Missugune märksõna kordus kõige sagedamini?

- "On teada, et kontserni lõpetas 80 miljonit kroonise kahjumiga. Praeguse juhtkonna all Eesti Merelaevandus jätkab oma kahjumi tootmist ja võib arvata, et riigile tuleb sellest kahju."

- "Nagu teada, praegune teine pakkuja, üks pakkujaid varasematel etappidel on olnud ESCO Holding, milles on ka Eesti Merelaevanduse juhtkond. Selge, et olukorras, kui inimene peab korraga olema erastatava ettevõtte direktor ja samal ajal pakkuja, on huvide konfliktid kergemad juhtuma."

- "On näha, et Eesti Merelaevandusel endal ei ole praegu mingit marketingi, nad kasutavad agente. Laevanduses on väga raske marketingi tegemata raha teenida."

- "Ülevaate saamine sellest, mida tähendab Eesti Merelaevanduse osa reisilaevanduses, oli väga raske. Osaliselt Hansatee probleemide pärast, osaliselt selle pärast, et Nordström & Thulin ei andnud seda informatsiooni."

- "Pakkumise tegid ESCO juhtkond ja tundmatud finantseerijad, keda keegi ei suuda täpselt nimetada."

- "On väga autokraatne, väga militaarne stiil. Keegi ei tea, kes millelegi eest vastutab."

2. Arvuta miinuspunktid kokku.

3. küsimus: Keda tähendab märksõna 7 eraisikut "Eesti Merelaevanduse" juhtkonnast?

Vastus: Sergei Debel  
Toomas Hüdma  
Jaan Kalmus  
Heiki Lindpere  
Keijo Mehtonen  
Toivo Ninnas  
Enn Pant

4. küsimus: Mitu neist on täna AS-i Eesti Merelaevanduse juhtkonnast?

5. küsimus: Kui suur on iga järgneva ärilehete reklaampinnal ilmunud lause omahind:

"Äripäev", 9. juuni: "Tuginedes maailma laevandusturu süvaanalüüsile, näeb Arbonale äriplaan ette, et Eesti Merelaevandus keskendub kaubaveudele SRÜ riikide ja Euroopa vahel, kasutades Eestit transiitmaana."

"Arbonale äriplaan elluviimise tulemusel hakkavad suurema Eestisse tehtavad investeringud, mille tulemuseks on kasvaksid omakorda Eesti riigile laekuvad maksutulud."

"Eesti Päevaleht" ja "Äripäev", 10. juuni: "Erinevalt Escos Holdingust on Arbonale tugev, Eestis pikaajalist kogemust omav tuumikinvestor, Nomura International."

"Arbonale kavatses tuua EML-i tagasi kasumisse, tugevdades turustustegevust. Seejuures tahame toetuda EML-i praegusele tuulevale keskastme juhtkonnale ning täiendada seda vajadusel oma ala parimate Lääne spetsialistidega. Arbonale analüüs näitavad üheselt, et EML suudaks korraliku juhtimise all rentaabliit töötada."

"Arbonale tahab anda oma panuse nii Eesti Merelaevanduse kui Eesti riigi uuendamisse."

"Äripäev", 10. juuni: Eesti Merelaevanduse tüüri juurde on astumas senine Tallinkitegevusdirektor Enn Pant: "Ma tahan Eesti Merelaevandusest kujundada maailmahaardega firma, mille turg on püramatu."

"Minu arvates on märkimisväärne ka see, et firma omanikud on korduvalt käinud ise Eestis, samal ajal kui kommunistliku Hiina eksliidri väimehe juhitud Eesti Merelaevanduse erastajat pole Eestis kordagi nähtud. Merelaevanduse omanik peab olema ikka samal kontinendil, mitte teisel pool maakera."

"Meie suudame tagada parimate laevanduslaste kogemustega eestimeelse ja eesti-keelse firma juhtimise, mis omakorda tagab riigile tema aktsiate väärtuse tõusu ja võimaldab eestlastel tulevikus paigutada oma EVP-sid eduks ja perspektiivika ettevõtte aktsiatesse."

"ESCO Holding teeb oma panuse mitte ainult Eesti Merelaevandusele kui firmale, vaid Eesti majandusele tervikuna ning selle arendamiseks."

6. küsimus: Mitu krooni kulutasid erastamispretendid ühe Eesti Erastamisagentuuri nõukogu liikme hääle peale?

Vastus: Loe reede, 13. juuni "Äripäevast" sellekohast kommentaari.

Edukat vastajat, kes suudab leida ka viktoriini viimase osa lauseist samapalju plusspunkte, kui kogus esimese osa eest miinuspunkte, premeerib toimetuse ühe EVP-ga.

# Konteinerite peasadam Balti regioonis

Balti regiooni konteinerikaubandus Põhja-Ameerika ning Aasiaga tundub üha hoogu juurde saavat. Et neisse piirkondadesse konteinerid vedada, tuleb need Lääne-Euroopa peasadamais ümber laadida, kust need suurte ookeanilaevadega edasi toimetatakse. 1995. aastal transportis Eesti 1 975, Läti 9 108, Leedu 770, Soome 271 184, Venemaa 22 820 ja Poola 59 613 TEU (kokku 356 470 TEU) Põhja Ameerikasse ja Aasiasse läbi Hamburgi ja Bremen/Bremerhaveni sadamate. Kahjuks ei ole teada, kui palju konteinerid veeti teiste Lääne-Euroopa peasadamate: Rotterdami, Amsterdami, Le Havre'i, Felixstowe' ja Göteborgi kaudu. Kuigi lõviosa Baltimaade, Soome, Venemaa ja Poola konteinerikaubandusest on Euroopa-sisene, on Euroopavälise kaubanduse areng palju otsustavama tähtsusega, sest võib kaasa tuua peasadama tekke Balti regioonis, mis omakorda oluliselt mõjutab konteineriäri olemaid sadamaid ning laevafirmasid.

Kui ühel sadamal on võimalus saada peasadamaks, siis teeb ta selle nimel kõik mis võimalik, sest see suurendab olulisel määral tema konteinerikäivet. Selle kohta võib tuua väga lihtsustatud näite. Konteinerlaev läheb sadamasse, pardal 2000 TEU, millest 500 on selle maa jaoks, kus sadam asub, ning 1500 naabermaade jaoks. Kui see sadam on peasadam, siis lossitakse seal kõik 2000 TEU (millest 1500 laaditakse hiljem toitelaevalde naabermaade tarvis) ning laaditakse uued 2000 TEU (millest 1500 on eelnevalt saabunud toitelaevaldega naabermaadest). Seega on sadama konteinerikäive 7000 TEU, toitesadamana olnuks vaid 1000 TEU.

Balti regioonis võib konteinerikaubandus areneda kahes suunas:

\* Toitelaevald ja -sadamad muutuvad efektiivsemaks ning jätkavad Lääne-Euroopa peasadamate varustamist konteineritega;

\* Regioon muutub atraktiivseks emalaevadele, mistõttu kaob vajadus konteinerid läbi Lääne-Euroopa vedada.

Transshipmenttegevus võib omakorda areneda kahe stsenaariumi järgi:

## Laevaliinid Lääne-Euroopa sadamatesse pikendavad marsruuti Balti regiooni

Vastavalt sellele kontseptioonile kalduvad emalaevad põhikursist kõrvale ning külastavad regulaarselt (vähemalt kord nädalas) lisaks Lääne-Euroopa sadamatele 2-4 Lääne-Euroopa sadamatesse. Sel juhul veetakse nii Euroopa-siseseid konteinerid kui ka suurt osa Balti regiooni siseseid konteinerid emalaevadega, sest neil on konteineri veohind madalam. Toitelaevald ja sadamad, mida emalaevad ei külasta, oleksid konteineriärist väljas.

Suured konteinerlaevad on väga kapitalimahukad. Näiteks III põlvkonna konteinerlaev (2 000-3 000 TEU) võib laevomanikule maksma minna kuni 30 000 \$ päevas, kui laev seisab sadamas. Seepärast püüavad laevomanikud vähendada nii laevade seisuaja sadamais kui ka külastatavate sadamate arvu.

Kui emalaevad külastaksid Balti regiooni sadamaid, tähendaks see hoopis sadamate arvu suurendamist. Et firmal on vaja säilitada sama teenindustase, püsivaks konkurentsis, peab ta ostma uusi laevu ja konteinerid. Küsimus on, kas selline investeering tasub end ära.

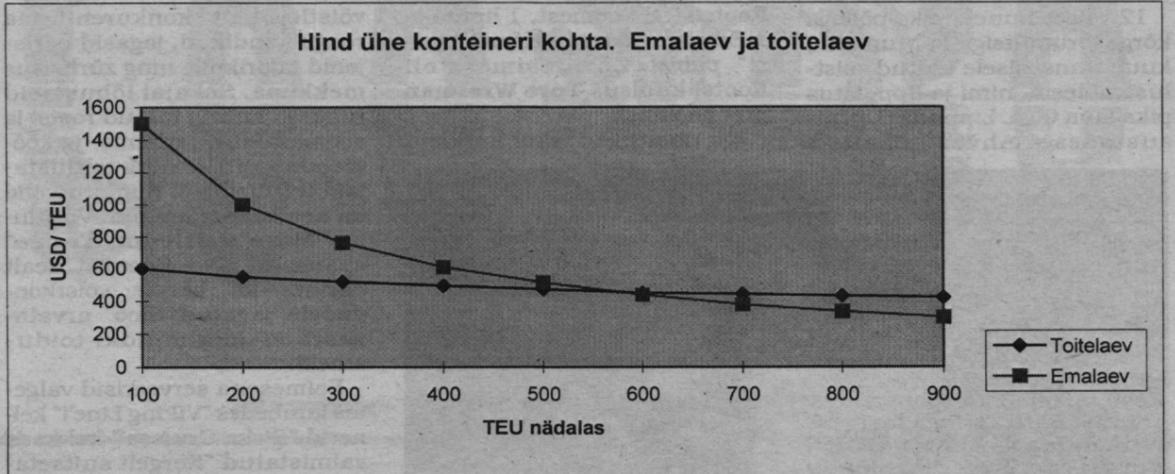
On oluline analüüsida emalaevade ja toitelaevalde kulusid. Laevade kuld võib jaotada kaheks:

1. **Püsikulud**, mis ei sõltu konteinerikäibest (kütuse-, meeskonna-, kindlustus-, remondi- ja administratiivkulud, sadamamaksud laevadele ning kapitalimaksud);

2. **Muutuvad kulud**, mis on otsesõltuvuses konteinerikäibest (sadamamaksud kaupadele, konteinerite töötlemine ja hoidmine).

Püsikulud on emalaevadel palju suuremad kui toitelaevaldel. Konteinerikoguste suurenemisel vähenevad emalaevade muutuvad kulud palju kiiremini kui toitelaevalde omad. See tähendab, et ka kogukulud vähenevad kiiremini ning mingist punktist alates suudab emalaev pakkuda odavamalt konteineri ülevõhinda kui toitelaevald.

Aasias on läbi viidud uuring, mis võrdleb vastavalt konteinerikogusele emalaevade ja toitelaevalde kulusid konteineri kohta.



Aasia kohta võib öelda, et kui konteinerite arv mingis sadamas ületab 600 TEU nädalas, siis on majanduslikult põhjendatud seda sadamat emalaevadega teenindada. Aasia näide on esitatud, et illustreerida hinna kujunemist vastavalt konteinerikäibe, kuid see ei käi ei Tallinna Sadama ega ka selle konkurentide kohta, sest kulude struktuur ei ole võrreldav. Samuti on kõrvalekalde pikkus erinev. Milline peaks olema nädalane konteinerikäive Tallinnas ja/või teistes sadamates, et Lääne-Euroopat teenindavate emalaevade omanikud

hakkaksid nende vastu huvi tundma - seda võiks uurida.

## Asutatakse uued laevaliinid, et ühendada Balti regioon otse Põhja-Ameerika ja/või Aasiaga

Emalaevad, mis külastavad Läänemere peasadamaid, võtavad peale täislaadungi ning suunduvad otse Põhja-Ameerikasse ja/või Aasiasse, jättes vahele Lääne-Euroopa sadamad. Eeltingimus on regiooni üldine nii kõrge majandustase, genereerimaks vajaliku arvu konteinerid, et täita III põlvkonna konteinerlaev vähemalt kord

seda läbi Tallinna, sest Tallinnal on otseühendus USA-ga. On kaks võimalust konteinerid Tallinna vedada: toitelaevaldega ja/või maismaatranspordiga. Arvatavasti kasutatakse mõlemat võimalust, mis tähendab, et Peterburi sadama käive väheneks nende konteinerite võrra, mida veetakse maitsi.

Väga pealiskaudselt ja puudulikult informatsioonist on tuletatud, et kogu Balti regiooni konteinerikäive nii Põhja-Ameerika kui ka Aasiaga oli 1995. aastal umbes 82 000 TEU.

Aastane konteinerikäive, mida on vaja, et laadida 2 500 TEU suurune laev kord nädalas, on arvatav järgmiselt:

2500 × 0,75 × 52 × 2 = 195 000 TEU,  
 kus 2500 — laeva suurus;  
 0,75 — kasutustegur;  
 52 — nädalate arv aastas;  
 2 — kahesuunaline konteinerikäive.

Seega tuleb oodata, kuni konteinerikäive Põhja-Ameerika ja Aasiaga suureneb rohkem kui kaks korda, enne kui emalaevadel on mõtet otse Balti regiooni tulla.

Ei ole teada, kui kiiresti areneb Balti regiooni konteinerikaubandus Põhja-Ameerika ning Aasiaga, kuid võttes arvesse, et Balti mere sadamate kaalutud keskmine kasvutempo on umbes 14%, võib oletada, et umbes 10 aasta pärast on piirkonnas küllalt konteinerid, et laadida III põlvkonna konteinerlaev nii Põhja-Ameerikasse kui ka Aasiasse. 10% konteinerid, mis lähevad Euroopast välja, kuid mitte Põhja-Ameerikasse ega Aasiasse, tuleb ikka läbi Lääne-Euroopa peasadamate vedada.

Kas sadamast saab peasadam või jääb see toitesadamaks, seda otsustavad põhiliselt emalaevomanikud, võttes arvesse järgmisi tegureid: vee sügavust kai ääres, sobilikku sissesõidukanalit, maismaatranspordi infrastruktuuri ja kvaliteeti, sadama töö efektiivsust, sadamatarife, rahvastiku kontsentratsiooni, konteinerite arvu kindlustatud tagamaal ja ühisel tagamaal, sadama territooriumi suurust ja arenguvõimalusi. Kui sadama füüsilised võimalused ei võimalda emalaevadel sadamasse siseneda, võib see ülejäänud näitajate osas ükskõik kui hea olla, kuid ei saa iialgi peasadamaks.

III põlvkonna konteinerlaeva mõõtmed on: pikkus 290m, laius 32m ja süvis 12m. Tallinna ja Kotka sissesõidukanalid on vastavalt 17,7m ja 15,3m, ülejäänud eelmainitud sadamail aga alla 12m. "Lloyd's Listi" andmeil kavatakse Riga Sadamat süvendada 11m-st 12,5m-ni (19. aprill 1996). Seega on Läänemere idakaldal potentsiaalsed peasadamad oma plusside-minussidega Tallinn, Riga ja Kotka. Kellel neist õnnestub (kui üldse õnnestub) tulevikus emalaevu sadamasse meelitada, seda näitab aeg.



Konteinerid ei laadita mitte üksnes Muugal. Ujuvkraana ja kahe troppija abil tekib toitesadamaid ka Kopli lahe äärde. Madli Vitismanni foto

## Algus lk. 4

moes ei ole. Ka on O'Brian töötanud juhtivais investeerimispankades Merrill Lynch ja J. F. Morgan, millega firma koostööd teeb.

Ühispannga president **Ain Hanschmidt**: Eesti riigis on see aeg läbi, kui oli karta, et raha ei tule, ja on vaja tingimata välismaiseid vahendajaid. 700 miljoni andis garantii Christiania Bank.

## Kuidas ikkagi on lood "Eesti Merelaevanduse" suure kahjumiga?

**Toivo Ninnas**: Meie ettevõtte on konsortsium, mida ametlikult Eesti riigi seaduste järgi nagu olemaski ei ole - tal on üle 20 tütarettevõtte. Kõik laenu, näiteks laevade ehitamiseks, on võetud dollarites. Aga laen on Eestis bilansis üleval, ja summat tehakse kogu aeg ümber vastavalt dollari kursile. Kui ma võtsin teilt 2 aastat tagasi 100 dollarit laenu ja te panite selle oma bilanssi üles, oli see umbes 1100 krooni. Täna on see 1370 krooni. Kui dollarikurs läheks alla, oleks asi teistpidi: ilmneks kasum, mida keegi teeninud ei ole. Nii tekkis üks osa kahjumist - 55,6 miljonit.

Teine suur osa tekkis järgmiselt. Meie audiitor soovitas meil mõõdnud aastal maha kanda "Tallinki" müügist tuleneva või-

maliku raamatupidamisliku kahjumi. Kirja sai pandud 47 miljonit. Rõhutan **võimaliku**, sest laev on siiani müümata, ehkki otsus sai tehtud mõõdnud aastal.

Peale selle läksid kogu selles kontsernis mangu need rahad, mille reserveerisime "Estonia" võimaliku kohtuprotsessi jaoks. Ja 30 miljonit maksime välja hukkunud meeskonnaliikmete omastele: see oli vahe kollektiivlepinguga ettenähtu

(mille maksis *Skuld*) ja suurema, reisijate puhul makstud summa vahel.

Peale selle tehti seoses laevanduse erastamisega reservid, mis on seotud kollektiivlepinguga: näiteks kui kõik üle viiekümnesed laevanduse töötajad läheksid praegu pensionile, oleksid neil selle tõttu teatud pensionieelised.

Nii kogu see raamatupidamislik kahjum tekkis. Kokkuvõttes ei ole kahjum ohtlik, sest nii meie kui meie konkurendid oleme seda asja väga põhjalikult uurinud.

## Mille poolest ikkagi ollakse konkurentidest paremad?

**Olev Schults**: Väga oluliseks peame, et oma huvid on ühendanud edukas ja hea strateegiline Norra partner ning Eesti investorid. Meil on kindlus, et parem osa firma juhtkonnast teeb meiega koostööd. Oleme veen-

dunud, et arendades eelkõige merelaevandust, on meie osalus Eesti transiidikoridori arengus optimaalne. Tankerid on kindlasti paljulubav lisa "Eesti Merelaevanduse" senisele tegevusele ja see annab omakorda lisa Eesti transiidi üldisele arengule. Ja lisaks on meie pakkumise taga ka *pehmem* pool - pakume Eesti riigile oma ja Norra abi meresõiduakadeemia ülesehitamisel.

Mari Vamba

## "Meremehe" küsimus

Mida võidu korral teistsiti teeksite kui seni?

**Toivo Ninnas**: Siis on tegemist aktsiaseltsiga, ja sellel tuleb oma juhtkond. Kõik küsimused, mis võitjal ette tulevad, on maha pandud erastamislepingus: nõukogu koosneb 5 liikmest, neist 3 erastaja poolt ja 2 riigi poolt. Firma on igal juhu kaks aastat riigi kontrolli all.

Nõukogu paneb paika tegevjuhtkonna. Kes ka ei võidaks, igal juhul kutsuvad erastamine firmas esile juhtkonna ja kõige muu seeguse suure ümberõhutamise.

**Aga mida sisulist, olulist teistsiti teeksite - kas on midagi niisugust, mida tahaks ja peaks tegema, aga enne ei olnud võimalik?**

Arvan, et ühest küljest läheb asi keerulisemaks, sest otsusta-

nädalas. Euroopa-sisest ja osa regioonisisest kaubandust teenindavad väiksemad laevad. Sadamad, mida emalaevad ei külasta, kaotavad osa oma konteinerikäibest, sest konteinerid, mida on vaja Euroopast välja toimetada, võib vedada maitsi peasadamani. Oletame näiteks, et Peterburi on toitesadam ja Tallinn peasadam ning Peterburis ja selle lähikonnas on palju konteinerid, mis on vaja USA-sse transportida. Kiireim ja odavam viis on teha

misõigus ja vastutus suurenevad. Aga teisest küljest, vähemalt kahe aasta pärast ei sõltu firma enam nii palju igasugustest poliitilistest tuultest. Ka hakkab firma riigiasutustega suhtlema võib-olla palju konkreetsemalt - alluvussuhtel enam ei ole. Võtame või viimase, "Kurkse" näite: võib ju asja ka hoopis teistmoodi paika panna: võrdsete prahijindade juures ei saa merel kaubelda, kui su laev on 18% kallim kui teistel.

Aga ma ei saa ka öelda, et riik oleks meid kuidagi suuresti ja otse seganud. Olgugi, et riik vahetab kogu aeg oma esindajat, on selles mõttes sellegipoolest olnud küllalt rahulik elu. Läti laevandus spetsialiseeruski selle peale, et võitles kogu aeg riigiga. Meil ei ole eriti võitlust olnud, oleme temaga osanud rahulikult läbi saada.

23. mail võistlesid "Regina Baltica" viie Läänemere laevaliini kokad ja kelnerid. Kutsu- tuist jäi tulemata "Eestin Lin- jat".

12 valges kuues, pika põlle ja kõrge torumütsiga kohtunikku, kuue rinnaesisele tikitud võist- luseembleem, nimi ja lipp, istus pika laua taga. Lippude järgi ot- sustades 4 Ahvenamaalt, 3

## Läänemere parim

Rootsist, 3 Soomest, 1 liputa ja 1 Eestist - Margus Kürsa "Aht- ri" pubist. Žürii esimees oli Rootsi kuulsus Tore Wretman Stockholmist.

Iga pooltunni järel kandsid

võistlejad ette konkurentfirma roaga kandikud, jagasid ports- jonid taldrikuile ning žürii asus mekkima. Sel ajal lõbustasid rohkesti kohale tulnud rootsi ja soome kodu-, tarbimis- ja köö- gjajakirjanikke ning toitlusta- jaid teadustajad. Kutsutud olid ka Eesti ajakirjanikud. Võistlu- se "Mare Balticumi Trofee" sponsorid olid Rootsist, seal- pärines ka kõigile võistkonda- dedele jagatud filee, arvata- vasti enamik muidki toidu- aineid.

Esimesena serveerisid valgetes kuubedes "Viking Line'i" kel- nerid "Birka Cruises" kokkade valmistatud "Kergelt suitseta- tud täidetud pihvirullil šampin- jonipesas timjanileeme ja kar- tuli-zuccinimbaliiga".

Vahepeal seletasid teadusta- jad, et esitletakse roogi, mida on ühevõrra kerge valmistada nii neljale kui neljasajale inimesele. Ega olegi keeruline: retsept sisaldab 16 toiduainet, suit- suahju ja õpetuse "Keeda leem kokku. Lisa punane vein, mait- sesta hakitud timjaniga".

Vestiga kostüümides "Birka" ettekandjad serveerisid järgmi- seks "Silja Line'i" rooga "Grill- pihv juurviljatimbali ja dijon- si- nepikastmega". Teadustajad se- letasid, et ettekandjate juures hinnatakse peale serveerimis- oskuse ka riietust, meiki ja par- füümi.

"Silja Line'i" pikkade valgete põlledega kelnerid kandisid ko- hale "Tallinki" kokkade töö "Grillpihv jogurti-röstikartuli- ga, juurviljarull, veinis keede- tud artišokipõhi ja madeira- piprakaste".

Teadustajad seletasid, et žü- riitöö on väga kurnav, enamasti tuleb proovida rohkem kui vaid viit rooga. Lohutuseks oli iga žüriiliikme ees pudel "Ram- lösat".

"Tallinki" vormis kelnerid ser- veerisid "Estline'i" kokkade "Grillpihvi tangu-kartulikoogi- ga, madeirakastet ja tomatizat- zikit". Kelnerite noorus põhjus- tas žüriiliikmete elevust ning neilt küsiti, mis vein selle toidu kõrval sobiks. Vastus "punane kuiv hispaania vein" teenis kindlasti lisapunkti, samuti kui julge esinemine ja maitsekas fir- mavärvides riietus.

Lõpusirgel žürii palus soovita- tud veini.

Pärast veinipausi, viimasena kandisid "Estline'i" noored kel- nerid kohale "Viking Line'i" roa "Ürditaidisega pihv punaveini- kastmes, artišok marineeritud tomatiga, seene- ja tangutaidi- sega röstirull". Esitlesid toitu nii

eesti kui rootsi keeles, veinisoo- vitus oli: Lõuna-Aafrika.

Seejärel läks žürii järele mõt- lema, ajakirjanikele pakuti sel ajal võimalust oma lemmikute poolt rahatähga hääletada. Anti teada ka võistluse auhin- nad: I koht 20 000 SEK ja kuns- titeos, II koht 10 000 SEK ja III koht 5000 SEK.

Näinud, mida ja kuidas "Tal- linki" ja "Estline'i" kelneriilt kü- siti - teised serveerisid valkides -, oli raske uskuda, et mõni auhind võiks Eestisse jääda. Seda üllatavam oli žürii tea- daanne: nii kokkade kui ka kel- nerite esikoht "Estline'ile", kel- nerite kolmas koht "Tallinkile".

Kokkadele tuli teisele kohale "Silja Line'i" ja kolmandale "Vi- king Line'i" võistkond, kelnerit- test teisele kohale "Birka Cruis- es" - niisii, igaühele midagi. Võitjad järgmisel aastal osaleda ei voi.

Setse aastat "Estline'is" pea- kokk olnud žüriiliige Per-Erik leidis, et otsus oli õiglane: "Oli suurepärase kvaliteet ja mait- ses hästi. Ettekandjad oskasid kaht keelt, olid hästi riides ja serveerisid kenasti."

Kuid teistelt ei küsitud kaht keelt, ometi peab seda oskama igal lünil?

"Jah, seda küll, aga nad olid väga professionaalsed."

Nüüsi küdate oma firmat?

"Siiski mitte: ükski laevaliini ei võinud omasid hinnata, võis hääletada vaid teiste poolt. Nii ei saanud ka mina "Estline'i" poolt hääletada. Aga toit oli väga hea, olen nende üle väga uhke."

Võitjad olid "Regina Baltica" kokad Teet Laur ja Rene Uus- mees ning kelnerid Kristiina Kruusmaa ja Jaanus Pärn. "Tallinki" kolmanda koha väärilised kelnerid olid Jana Raun ja Raivo Päästlane "Meloodialt".

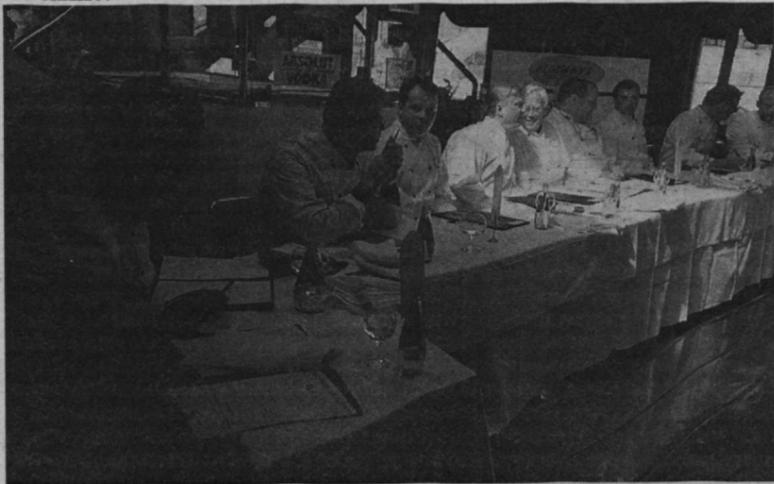
Kõigile osalejale kingiti "Ab- solut Book", kaanel viinapudel. Kahetsema ei pidanud ka kind- lalt omadesse uskunud kolleeg "Õhtulehest", kes "Estline'i" peale pandud 40 EEKi eest 320 SEK'i sai.

Et võistlusest ka praktiline kasu on, võib kuulda raadiost - reisireklaami toetab tugeva argumendina "Läänemere parim laevaköök".

Madli Vitismann



"Regina Baltica" kambüüsis oli territoorium võistlejate vahel ära jaotatud. Esiplaanil "Tallinki" kokad Eveli Limbach ja Maris Vainio.



Žürii lauale paberite vahele tõsteti taldrikuid. Vasakult neljas Eesti kohtunik Margus Kürsa.



Serveerib "Viking Line", tähelepanelikult jälgivad Ahvenamaa ja Soome kohtunikud.

Aurulaev "Admiral" on Admi- raliteedi basseini servas ületal- ve elanud. Uksekell trepi otsas kutsub kohale šveitseri, laeva- koridoris võib näha madruse- pluusis kelnereid. Pererahvas võtab vastu telefonitsi saabu- vaid lauategelid ja kokkade töölepaikkumisi. Tullakse püsti- vusarvutuste asjus nõustama: proovisõidule tahetakse ikkagi minna. Masin on korras, kuigi probleeme võib muidugi ilmne- da.

Ehkki see laev sai valmis enne maksujulise publiku ilmu- mist, on hea, et jõuti õige aeg ära oodata - nüüd on "Admiral" esimesena paigas, kus, kui va- data naabermaade sadamaid, on söögilaevu edaspidi rivis. Menüü on sobiv nii kala- ja liha- sõpradele kui ka maiasmokka- dele ja lastele.

Perenaise Natalia Grojiči sõ- nul käib neil just selline selts- kond, nagu avamisel oodatigi: on sünnipäevi, juubeleid, küla-

## Armastusega kambüüsis

liste võorustajaid, ärimehi küla- liste ja kolleegidega. Turistid "Admiralil" ei käi, ilmselt söö- vad-joovad kesklinnas. Laev end veel ise ülal ei pea, kaks aastat tehtud remonti tuleb ka tasuda kaks aastat.

Koka töölevõtmine on aga probleem. Natalia Grojič leiab, et lihtsalt kuulutuse peale tul- nu ei pruugi veel hea kokk olla: "Algab kõik ikka perest. Prae- gustes peredes keegi enam õieti süüa ei tee, lapsed kasvavad konservide ja valmistoidu peal üles. Varem olid vanaemad, kes keetsid moosi ja küpsetasid pi- rukaid. Meilgi oli kodus puhke- päeviti palju külalisi vanaema pirukaid söömas. Lapsed seal kõrval õpivadki, muidu ei tunne muud kui pakisuppi ja makarone. Praegused noored aga vist õpivadki sellepärast kokaks, et üldse kuhugi minna. Harva võib

kohata sellist, kes teab, mida tahab. Meie aga vajame neid, kes tahaksid siia tulla ja oma-



"Admiral" on soodsas kohas esimesena paigal.

inimesed olla, mitte üksnes pal- ga pärast töötada.

Sellises kohas kui siin peab end kogu aeg vormis hoidma. Lõdvaks lasta ei tohi, sest taha- me taset hoida sellisena, nagu

oli alguses. Piinlik ju, kui inime- ne tuleb kindla lootusega, et teab, mida saab, aga ... Tagasi- side on meil hea, sest paljud kliendid on niipalju tuttavad, et informeerivad meid, kui miski pole õige. Ka valik peab restora- nis olema. Menüüd nii väikeses kohas suuremaks teha ei saa, aga väiksem see ka olla ei või. Seetõttu muudame seda aeg- ajalt.

Hästi süüa teha polegi nii liht- ne, toit peab olema armastuse- ga tehtud - ega asjata öelda, et armastus käib kõhu kaudu. On ju nii, et peres, kus on hea õhk- kond, on kõige tavalisemadki asjad väga maitssvad. Või vastu- pidi, ka kõige kallimad asjad, aga hingetud, pole taldrikul hu- vitavad ega maitssvad. Ka resto- ranikülalastajad tunnevad vahet. Kui kokale ta töö meeldib, siis tuleb hästi välja."

Kokad aga muudkui helista- vad ...

Madli Vitismann

Võitjad kunstiteosega: Teet Laur ja Rene Uusmees "Regina Baltical".



III koht "Meloodiale": Jana Raun ja Raivo Päästlane.

# MEREPÄÄSTAJA

Nr. 3 (8)

«Meremehe» lisaväljaanne

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kindral kaptenitega kõrvu lk. 8
- ☛ Veel kord päästejaamadest lk. 9
- ☛ Õlireostuse alane konverents lk. 9
- ☛ 10 aastat sinilipu liikumist lk. 9
- ☛ Õnnetusjuhtumi kohta on alustatud juurdlust lk. 10



"Lindalt" evakueeritud "reisijad" püüavad endast märku anda.

## 13 laeva, 3 kopterit ja lennuk

Tänavuses rahvusvahelises merepäästeõppuses "Pakri '97" osales lisaks varasemale koostööle Soome ja Venemaaga ka Rootsi. Eesti osapoole korraldu-

sel toimus õppus 3. juunil Pakri saarte lähedal 6X6 miilisel alal. Stsenaariumi kohaselt ei andnud tanker teed reisilaevale, mis tõi senistel õppustel ol-

nud tulekustutuse ja nukkude otsimise kõrvale reostustõrje ja päästetute identifitseerimise. Naftareostus ja suure hulga pääsnute otsimine ning abistamine võimaldasid kaasata hulga sellega eri viisil seotud ametkondi. Nii toimus erinevalt senistest hulk tegevust kaldalgi ja peale Eesti Piirivalveameti eri üksuste osalesid Riigi Päästeameti juhtimiskeskus, Mustamäe tehniline komando, katastroofimeditsiinikeskus, Tallinna Tuletõrje- ja Päästeamet, Mustamäe erikomando, Harjumaa Päästeamet, Paldiski tuletõrjekomando. Teistest ametkondadest osalesid Paldiski politsei, Tallinna Lennujaam, Keila haigla, Kaitsejõudude meditsiiniteenistus, Eesti Mereinspeksioon, Eesti Veeteede Amet ja Merekaitseliit.

Eesti laevadest olid reisilaeva rollis PVL-108 "Linda" ja tankeri rollis PVL-104 "Tiir", päästmisel osalesid PVL-103 "Pikker", PVL-107 "Kõu", PVL-106 "Maru" ja kiirkaater ning kopter MI-8. Venemaalt olid "Baikal" ja "Vyborg" ning kopter K-27. Soomest tuli patrull-laev "Kiisla" ja kopter HEL-M. Rootsi Rannavalve sõitis kohale reostustõrjelaevaga "KBV-010", uute kiirete patrull-laevadega "KBV-302" ja "KBV-305" ning rannavalvelennukiga.

Legendi kohaselt oli merehädas 40 reisijat, 10 reisilaeva ja 6 tankeri laevaperelliiget, kokku 56 inimest. Osa tuli evakueerida laevalt, osa parvedest. Vees olid ka nukkud, silt diagnoosiga rinnal.

Paldiskis tuli pääsenud identifitseerida ja neile abi osutada. Tankeri põhjustatud naftalaik tuli piirata ja asuda veepinnalt

naftat koguma. Osa nukke tuli kaldal üles leida.

Pärast suitsu, tuld ja tuletõrjet merel võis Paldiski Põhjasadamasa näha tuletõrjeautosid, reanimobiili ja rataskanderaamidega jooksuvalmis parameedikuid. Rõivis olid laigulised punaristiautod, maha oli pandud kopteritähis. Politsei ootas terveid pääsnuid bussiga, mille juures hakati saabunuid laevarolliga sobitama ja dokumente kontrollima.

Hulga kannatanud nukke tõi sadamasse "Pikker". Seejärel toodi termokottides nukud kanderaamidega kaile, kaeti teki ja kaitsejõudude punaristiautod sõidutasid need üksteise järel minema.

Kui tegevus merel otsa sai, selgitas Riigi Politsei ameti peadirektori asetäitja Ralf Palo õppuse uudsemat osa: "Politsei täitis piisavalt mitmekülgeid ülesandeid: otsiti pääsnuid ja

hukkunuid 25 km pikkuselt rannajoonel. Oluline oli menetluslik pool, milleks moodustati uurimis-operatiivgrupp. Selles osalesid keskkriminaalpolitsei, Harju politsei uurimisbüroo, kohtumeditiinibüroo. Kui õppus poleks juba läbi, tehtaks praegu laevade ülevaatus ja identifitseeritaks hukkunuid. Ka õppuse liiklusohutuse ja avaliku korra tagamine oli meie ülesanne, kokku oli õppusega hõlmatud 100 inimest."

Meditsiiniteenistuse eest vastutava Rein Paberiti sõnul oli peale Keila haigla ja Kaitsejõudude meditsiiniteenistuse kohal ka Mustamäe haigla reanimobiil ja selle järelvagun ning Harju kiirabi. Kuid puudu jäi sidest - sidevahendeid jäi väheks, aga neidki ei osatud kasutada.

Eesti tuli sedavõrd keerulisel ja ulatuslikul õppusel korraldajaosaga toime, ju oli kodune ettevalmistus hea. Aga kuidas tuldaks toime ootamatult korraldatud rahvusvahelise õppusega, on siiski raske arvata.

Madli Vitismann



Reisijaid evakueeriti "Lindalt", laeval puhkes ka tulekahju.



"Reisijaid" oli vees väljaspool päästeparve.



Paldiskis ootasid abistajad "päästetuid"

# Kindralid kaptenitega kõrvu

Pärast merepääste ühisõppust istusid ühispressikonverentsil ajakirjanike ees nelja riigi piirivalveülemad:

Vene Föderatsiooni Piirivalveteenistuse direktor armeekindral **Andrei Nikolajev**,

Soome Piirivalve ülem kindralleitnant **Matti Antio**,

Rootsi Rannavalve operatiivteenistuse ülem mereväekapten **Staffan Kvarnström**,

Riigi Piirivalvemeeti peadirektor mereväekapten **Tarmo Kõuts**.

Ja merevalveülemad:

Vene Piirivalve Looderingkonna Merejõudude ülem kontradmiral **Boriss Bogdanov**,

Soomelahe Piirivalvepiirkonna ülem mereväekapten **Hannu Äyräväinen**,

Rootsi Rannavalve Idapiirkonna operatiivteenistuse ülem **Rolf Bergström**.

Õppuse üldjuht, Riigi Piirivalvemeeti mereosakonna ülem kaptenmajor **Jaan Kapp**.

**Tarmo Kõuts:** Täna õppus toimus plaanipäraselt kolmandana: esimest õppust juhtisid meie Soome kolleegid, teise viisid läbi Vene kolleegid ja seekordse meie. Õppust plaanides arvestasime: et meil on juba rohkem kogemusi, siis püüaksime ka õppusel enam kui vaid mereharjutused. Seepärast kaasasime kaldaüksused alates politseist kuni Keila haiglani. Kohal oli neli riiki laevade ja lennukasinatega. Vaatlejatena olid kaasatud veel Läti, Leedu, Taani ja ka mitmed Rootsi ametkonnad. Õppus oli tõene, ilm osutus heaks, ütleksin, et õppuse jaoks liiga heaks. Küll sai Neptuniga kokku lepitud, et oleks natuke tuult. Tulemused olid positiivsed – kõik inimesed on päästetud, nukud leitud ja lõppkokkuvõttes võime õppusega rahule jääda. Loomulikult korraldame selletaolisi õppusi edaspidigi ja tundub, et nende mastaaip aina laieneb. Näitab ju "Estonia" hukk, et selletaoliste katastroofide puhul ei ole ainuüksi üks riik võimeline abi osutama. Seepärast on meie kolmepoolsest koostööst välja arenenud üle-Läänemerealine koostöö saanud väga heaks näiteks, kuidas eri riikide ametkonnad peaksid koostööd tegema ja saavad teha.

**Andrei Nikolajev:** Tahaksin kõigi siinviibijate tähelepanu pöörata mõnede momentidele, mis melle eriti tähtsana paistavad. Esmajoones õppustest osavõtjate laienev ring: osa võttis 4 riiki, vaatlejaina 3 riiki. Mõni päev tagasi, 27. mail toimus Helsingis väga tähtis sündmus, ütleksin isegi, et ajaloolise tähtsusega – esimest korda oli koos konverents, millel kõigi Läänemere riikide piirivalvurid otsustasid ühendada oma jõupingutused võitluseks kõige ohtlikumate ilmingutega, mis segavad meie inimesi, meie ühiskondi. Ühineda võitluseks organiseeritud kuritegevusega, migratsiooniga, keskkonnakaitsetes ja merepääste küsimustes – selles seoses tundub tänane õppus mulle eriti tähtis. Ring on täis ja kolmepoolse koostöö plaani alusel võiksime järgmistel õppustel minna kaugemale, lülitades neisse peale merepääste ka küsimusi, mis puudutavad keskkonnakaitset, ebaseadusliku migratsiooni ja teiste õigusvastaste tegude ärahoidmist, nagu narkootikumide ja relvade salakaubavedu Läänemerele. On kasvanud riikide koostöövõime Balti piirkonnas ohtlikumate ilmingutega võitlemiseks. Eriti tähtis on seegi, et



Andrei Nikolajev, Tarmo Kõuts, Matti Antio, Staffan Kvarnström.

igalt õppuselt saame järgmiseks tubli kogemuse juurde. Meie aluvad õppisid töötama ühise juhtimise all ning juhtima ühiseid vahendeid, mis kuuluvad eri riikidele. Neil õppustel töötatakse läbi uus kogemus, kasutades merepäästes omandatud võtteid ja kasutusse saabuvat uut tehnikat. Vene pool demonstreeris täna uut modifitseeritud kopterit K27PS, mis on spetsiaalselt varustatud inimeste päästmiseks. Arvan, et mu kolleegid veendusid selle tehnika efektiivsuses. Tahaksin liituda õppuse käigus avaldatud arvamusega, et järgmistel õppustel võiksime osavõtjate ringi veelgi laiendada.

**Matti Antio:** Liiklus Soome lähel suureneb iga aastaga, näiteks reisirajoon Tallinn-Helsinki on 5 miljonit inimest. Üha uusi laevu tuleb liinile, kasvab ka liiklus idast läände ja vastupidi. Valvelolek õnnetusteks peab arvestama suurte laevadega, mille pardal on suured reisirühmad. Meilt nõutakse valmisolekut abiks mistahes ilmagi. Mind rõõmustab kolme aastaga toimunud progress – valmisolek suureneb pidevalt. Iga osalev riik on muretsenud uusi laevu, koptereid on vintsid, eriti rõõmustav aga, et osapooled on kõvasti harjutanud. Praegu ainult harjutame, varem väljatöötatud skeemi järgi. Samm edasi, mille peame astuma, on säärase õppuste korraldamine ette hoiatamata. Tahan rõhutada just seda, et neil õppustel on järg, peame harjutama mitte üksnes oma territooriumal, vaid ka koos rahvusvahelistes vetes. Täna harjutus Eesti juhtimisel läks kenasti korda.

**Staffan Kvarnström:** Olen rõõmus tänase rahvusvahelise kootöö üle. Rootsi peab keskkonnakaitset alati loomulikuks, aga valmisolek hõlmab alati ka merepääste. Merepäästega tegeleb Rootsis meresõiduamet. Rannavalve, mis iga päev siiski merepäästeprobleemidega tegeleb, ei ole seetõttu varem ühisõppustel osalenud, meie koostöö naaberriikidega on olnud teistes valdkondades. Täna harjutus oli meile loomulikult vajalik, sest puudub meilegi tööd. Treeningu poolt rääkis tänane ilm, aga meresõidurahvas peab hakkama saama iga ilmagi. Sellise õppusega toimetulekuks on vaja loomulikult eeltööd, mida Eesti on teinud väga tublisti. Õppusel harjutame kasutama ühiseid vahendeid, ühist keelt ja mõtlema ühtviisi.

**Jaan Kapp:** "Estonia" õnnetus pani meid mõtlema, et see enam ei korduks. See kohustab igat merepäästega seotud üksust ja iga riiki koostööks valmis olema. Seepärast valisime ka selle päästeõppuse stsena-

ariumiks suurõnnetuse lähedase olukorra: hädas oli kaks laeva ja 56 inimest olid ohus. Eelplaneeringut oli kolme riigi kogunud kolleegide abil üsna lihtne teha ja õppuse juhtimine oli veel lihtsam, sest õppusel osalevad üksused olid professionaalselt ette valmistatud. Meil ei olnud eesmärki teha õppust spordivõitlusena, vaid igaüks täitis oma ülesannet ja oma kohust ning seepärast ei saa rääkida tulemustest, kuipalju keegi päästis või kes päästis rohkem. See oli ühistöö ja igal üksusel ei olnudki ülesannet päästa inimesi, vaid likvideerida teisi ohtlikke tagajärgi. Usun, et järgmistel aastatel teevad kolleegid veel paremaid õppusi, sest leidsime, et viime iga aastal sisse järjest rohkem erinevaid elemente ja õppused muutuvad keerukamaks. Usun ka, et iga aastaga tuleb Läänemere äärest juurde osalevaid maid ja mida rohkem me treenime, seda rohkem oleme valmis suurõnnetusi ära hoidma.

Vene ajakirjanikud küsisid Balti koostöö kohta.

**Matti Antio:** Tahtsime kokku koguda kõik piirivalvejuhid, kes vastutavad Läänemerele merepiiri eest ja otsustasime asutada piirivalvemeete konverentsi, mis käib kord aastaks koos. Tuleb ka spetsialistide töörühm, mis valmistab küsimused ette konverentsil arutamiseks. Konverentsi omakorda kannab ette Läänemere nõukogu. Soome korraldas selle konverentsi esimesel korral, sügisel on spetsialistide kokkusaamine. Järgmise konverentsi korraldamine läheb edasi vastupäeva, siis Rootsi. Esimesel etapil on info- ja kogemustevahetus, edaspidises püüame ühiselt piire kontrollida. Kuidas see õnnestub, näitab aeg.

**Piirilepingut pole**, kuidas korraldatakse Eesti-Vene koostööd?

**Andrei Nikolajev:** Et riikide vahel pole piirilepingut, pole muidugi normaalne. Poliitilise heakskiitu sai koostööleping, mille 1994. aastal Eesti kolleegidega alla kirjutasime. Piir on inimeste jaoks ja meie riikidel tuleb tagada kõik vajalik. Selle dokumendi alusel kirjutati alla järgmine dokument, milles määrasime poolte piirivolinikud, kes tegelevad piiritöös tekitavate küsimustega. Arvestame, et Eesti-Vene piirileping, mis on kõrges valmidusastmes, kirjutatakse lähimal ajal alla ning see loob meie piirivalvete koostööks soodsad tingimused.

**Milline on koostöö** võitluses organiseeritud kuritegevusega, ebaseadusliku migratsiooniga, narkobisnise ja kuidas piirivalvurid abistavad majanduslikku koostööd?



Jaan Kapp, tõlk Toivo Nikopousius, Hannu Äyräväinen, Rolf Bergström, lennusalga ülem Arvo Palumäe.

**Andrei Nikolajev:** Me ei ole tee alguses, koostöö on ka Soomega. 1993. aastast on Soomega koostöölepe. Koostöögrupp on end õigustanud ja võtnud enda peale kõik riigipiiri probleemidesse puutuvad jooksvad küsimused. Ei tahaks peatuda üksiknäidetel, kuid Vene Föderatsioon on võtnud vastu otsuse võimaluse kohta avada läbipääsupunkt Vene-Soome piiril piirivalvejuhtide läbipääsuks. Ühegi teise riigiga meil sellist ei ole. Usaldust Soomega kolleegide vastu võib hinnata kõrgeks. Palju on tehtud piirikontrollipunktide korraldamiseks, infovahetuseks, sh. ka kuritegeliku elemendi kohta, kes tegutseb üle riigipiiride. On väga tähtis, et kurjategija, kes on ühel või teisel pool piiri toime pannud kuriteo, on mõlemal pool piiri kurjategija. Seetõttu on piirivalveteenistuses ja teistes korra- ja kaitseteenistustes piiril üksteisemõistmine ja info ülevõtte otsustavaks ja info ülevõtte otsustavaks. Peaegu sama on meil Eesti kolleegidega aastast 1994. On kümneid juhtumeid väga tähtsa info kohta, mis viisid salakauba, sh. ka relvade või varustatud autode kin- nipidamisele. Samal moel on koostöö ka Läti, Leedu, Rootsi ja Poola kolleegidega. Seatakse sisse suhteid ka Taani ja Norra kolleegidega, peatselt kirjutatakse alla lepe Saksa kolleegidega.

Eesti ajakirjanikud küsisid päästeõppuse kohta.

Millest Eestil kõige enam puudu jäi?

**Tarmo Kõuts:** Operatsioonid arutelu alles tuleb, kuid kõik kulges plaanipäraselt ja sujuvalt. Eesti tehnilistest puudustest võib nimetada, et meie laevastik ei ole väga moodne – laevad vajavad uuendamist. Uuendamist vajavad ka lennumas-



Õppus on selleks korraks möödas, nukud jäävad järgmist ootama.

nad ja nende vastav varustus. Sel aastal õnnestub meil üks kopter varustada õige aparatuuriga. Need on need puhttehnilised punktid, mis meid kui merepäästega tegelevat riiki peaksid murelikuks tegema.

Kuidas sujus maapealne koostöö?

**Jaan Kapp:** Ise olin merel, meil merevalvekeskuse ja kriisi reguleerimise töögrupiga sujus infovahetus hästi, kuid ma ei saa vastata kriisi reguleerimise grupi ja kaldaüksuste vahelise koostöö kohta.

**Jüri Kreek:** Kaldal sujus töö normaalselt ja kõik ülesanded täideti, töögrupp oli väga üksmeelne. Järgmine kord arvestame halba sidet ja püüame rohkem telefoninumbreid muretseda.

Millise hinnangu saavad Eesti võimalused reostuskorjela abi osutamisel õhust?

**Andrei Nikolajev:** Eesti kolleegid on niisuguse kogemusega, et maksimaalselt hõlmates jõude ja vahendeid tulid nende jõudude ja vahendite juhtimisega hästi toime. Enamgi veel, minu arvates ilmnestid nende jõudude ja vahendite kasutamisel ja ühiste ülesannete lahendamisel uued vormid, mida eelmistes õppustes ei kasutatud. Nii õppuse ettevalmistus kui ka läbiviimine oli väga hea.

**Matti Antio:** Töötasid nagu professionaalid. Kõige raskem selles õppuses oli üldjuhtimine läbiviimine, see oli suurepärase.

Tõlke puudulikkuse tõttu jäi Rootsi Rannavalve hinnang saamata: tõlk ei suutnud küsimust tõlkida.

Madli Vitismann



Artikkel päästejaamadest mõni lehenumber tagasi oli kirjutatud südamevaluga ja tekitas mõtte sõna sekka õelda. Et merepääste on tõsine ja keeruline ettevõtmine, siis mida rohkem arvamused avaldusi, seda parem vast asjade käigule.

\*\*\*

Minu ees on raamat "Eesti tulitornade, meremärkide ja päästejaamade nimekiri", väljaandjaks Veeteede Valitsus 1935. aastal. Tekst on eesti ja inglise keeles.

Leheküljelt 72 loen päästejaamadest. Neid on nimekirjas 28, esimene neist Narva-Jõesuus ja viimane Haapsalus. Haaratud on kogu rannikuala ja peamised saared. Tabelis on päästejaamade kirjeldus, olemasolevad päästeabinõud ja lähem telefon. Selgub, et päästepatide kõrval on palju jääpaate ja kahes jaamas raketiaparaat.

Lapsepõlves oli mul lähemaid kokkupuuteid ühe päästejaamaga, mis on raamatutes kantud 17. numbril all. "Kollingi, Undva neemest S pool, 58°29,8'N, 21°55,0'Ost, pääste-paat, Kihelkonna 4-1, Undva postijaentuur."

Käisin korduvalt selles päästejaamas, sest see oli meie kodu lähedal ja isa oli seal paadimeeskonnas. See võis olla aastail nii umbes 1935-1939. Päästejaam oli ehitatud üsna kapitaalset. 3-5 m sild oli lõhatud raudkivist, keskel oli rullikutega kanal, mida mööda paat alla lasti ja üles tõmmati. Sild võis

## Veel kord päästejaamadest

olla 15-20 m pikk, kallak 20°-30°. Silla otsas oli punane paadikuur, nii et paat läks kuurist otse vette ja tagasi. Kalapaatidega võrreldes tundus see paat üsna suur olevat. Kuuris oli veel igasugust varustust ning tormiriideid, ja mis poisikestele eriti meeldis - väike kahur (suurtükki). Räägiti, et see töötab ad-ruga, arvatavasti troppida eest. See oli mõeldud paugu tegemiseks, et meeskond kohale kutsuda.

Meeskonnas olid kohalikud kalurid ning täitsid päästmis-kohustust vist tasuta ja hea meelega. Viibisin paar korda seal, kui nad õppusele läksid. Meid kaasa ei võetud. On meelde jäänud, et nad võtsid osa ka mingeist päästeoperatsioonidest, aga vist suuremate päästelaevade abiliseks. Nad olid kindlasti osa võtnud ka väga suurtest päästeoperatsioonidest, sest isal oli kodus hõbedast medal, mis välja antud Saksa riigi poolt enne Hitleri võimuletulekut. Medaliga oli kaasas nimeline suurte kotkaste ja pitsatitega aukiri ja väga uhke medalilindi pael. Medal on praegugi alles. Arvatavasti ei antud seda ainult minu isale, vaid kogu meeskonnale. Aga isa suri küllalt varakult ja ma ei mäleta, et ta oleks sellest päästeloost rääkinud.

Mitmes riigis kuuluvad praegugi kalurid uhkusega ja vaba-

tahtlikult merepäästeorganisatsioonidesse ning täidavad seda rasket ülesannet edukalt. Olgu siis stiimiliks ühine ettevõtmine, vorm või muu.

\*\*\*

Alates 1995. aasta veebruarist on mereotsingute ja merepäästetööde korraldamine, mis enne seda kuulus veeteede ameti pädevusse, pandud piirivalvele. Mulle tundub, et tollane Eesti riik jõudis 10-15 aastaga merepääste alal küllalt palju ära teha, ehitades päästejaamu ja haarates kalureid päästetöödele. Viimase 6 aastaga tehtust pole vist selle kõrvale suurt panna. Üht-teist on ära tehtud suurte sadamate ja avamere päästeteenistusega, aga rannikualadel on see asi küll alles päris alguses. Nagu ka kalurite kirjandest oli lugeda, on uppuga päästmine enam-vähem uppuga enda asi. Oleme kõik sellega päri, et lähiaastatel suureneb paatide, kaatrite ja jahtide hulk ning kindlasti tuleb üha rohkem ka väliskülalisi oma alustega, iseäranis peale viisavabaduse saabumist ja teeninduse paranemist. Ning pärast päästeteenistuse paremat korraldamist...

Tänapäeval pole muidugi mõtet ehitada endisaegseid kapitaalsetid päästejaamu, sest aeg on edasi läinud ja tehnika are-

nenud, kuid kogu rannikuala haarav päästeteenistuse süsteem peaks küll olema paika pandud. Praegu, mil rahapuu-dus igal pool kummitab, saab palju ära teha ka lihtsalt organisatsioonilisel teel. Kala- ja paadimehi saaks ühendada rühmadesse ning õpetada neile tänapäevaseid pääste- ning sidevahendeid, rahvusvahelisi hädasignaale, pürotehnikat, looduskaitses tödesid (veereostus!) jne. Palju aitaks vastavate videote ja slaidide näitamine. Merepäästealane õppekabinet peaks olema igas mereäärse maakonnas, kasvõi üldise päästeteenistuse õpivõimaluse osana. Õppeotstarbelist tehnikat võiks esialgu saada kasvõi suurtelt mereorganisatsioonidelt, kui need midagi välja vahetavad või maha kannavad.

\*\*\*

Piirivalve otsene ja püha kohus on muidugi riigipiiri valve ja kaitse nii maal kui merel. Kala-kaitse, veereostus ja merepääste on piirivalvele külge kleebitud. Ma ei ütle, et nad ei võiks liisulesannetega hästi hakkama saada. Nagu Pärnus kalurite päästmine näitas, olid peamised tegutsejad just piirivalve ja politsei. Minu teada on piirivalves vähemalt 5-6 kogenud kaugsõidukaptenit, kes hea tahtmise juures tõesti palju või-

vad ära teha. Aga muidugi peaks piirivalvet selles töös toetama ka mereinspektor, veeteede amet, politsei, kohalikud vallavalitsused ja muudki organisatsioonid.

Ministeeriumi andmeil on Eestis kokku umbes 150 mitmesugust sadamat. Nende kõigiga peaks keegi tegelema, peremees olema. Nii riigikontrolli aktist kui enda kogemustest võib järeldada, et see kaugelki nii ei ole. 4-5 aastat tagasi hakkas veeteede amet sadamaid passistama. Kas see töö on lõpetatud?

Natuke rohkem kui paar aastat tagasi, veel töö olles, käisin ma kõik väikesadamad Virtsust kuni Läti piirini paar korda põhjalikult läbi. Pilt oli üsna troostitu. Mitmel ei leidnud peremest; need sadamad olid lagunemas. Hea komme sadamast välja minnes ja sisse tulles end žurnalis kirja panna oli kadunud. Selleta on aga õnnetuse korral päästmist väga raske korraldada: ei tea ju, keda ja mida otsid. Ka sidepidamine oli lõpetatud. Kas praegu on võimalik abi kutsuda ja tormihoiatust edasi anda? Kas igas piirkonnas on ujuvvhahend, mida võiks karidel või madalikul istuvale alusele appi saata?

Nagu statistika näitab, on viimasel ajal õnnetused paatide ja kaluritega sagedasemad. Siit järeldus: ühiste jõududega on merepääste osas vaja veel palju ära teha. Tegijaile selleks tuult purjedesse!

Kaugõidukapten H. Heinlaid

## Õlireostuse alane konverents

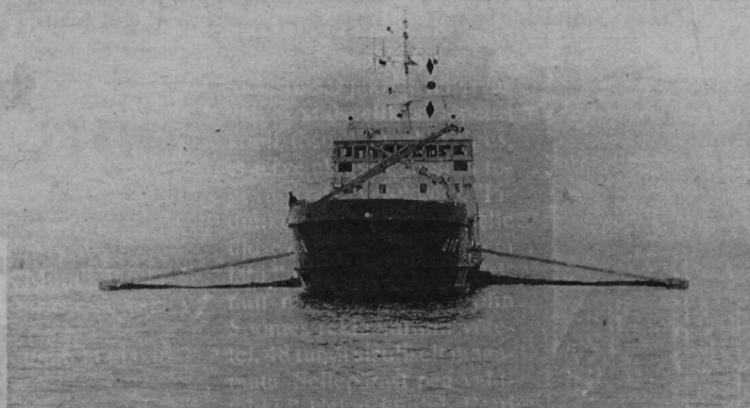
Rahvusvaheline *International Oil Spill Conference*, arvult 15., toimus aprillis Fort Lauderdale's Floridas. Alates 1969. aastast on ekspordid iga kahe aasta tagant kogunenud rahvusvahelisele õlikonverentsile, et arutada ühiseid probleeme ja muresid ning jagada teistega oma teadmisi. Järgmine konverents toimub 1999. aastal Seattle'is.

Tänavuse konverentsi teema oli "Keskkonnakaitse alase tegevuse parandamine: areng, kitsaskohad ja vastutus".

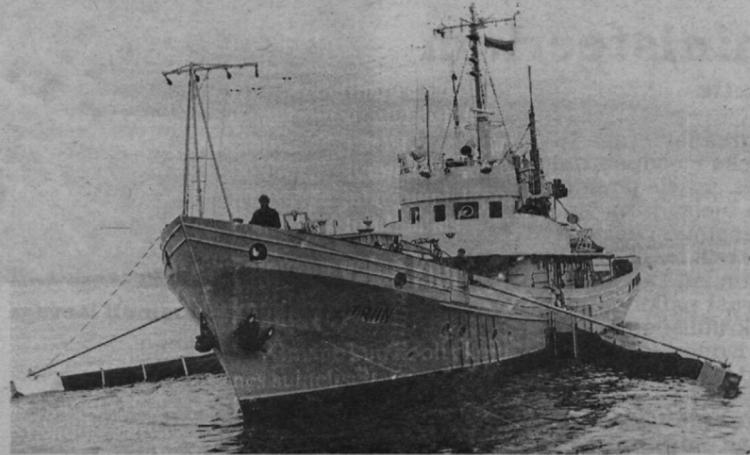
Osavõtjaid oli umbes 3000 inimest 40 riigist. Oma toodangu ja tehnoloogiat demonstree-ris näitusel enam kui 250 firmat.

Konverentsi arutelude peamised märksõnad olid:

- \* planeerimine - kuidas vältida planeerimist vaid planeerimise pärast?
- \* arusaamad - kuidas luua sild üle kuristiku erinevate arusaamad vahel?
- \* tehnoloogia, uuringud ja areng - mida sa oled viimasel ajal teinud keskkonna heaks?
- \* õnnetuste ennetamine - kas me teeme selleks piisavalt?
- \* õlikorjete töde korraldus - mida on vaja, et seda paremini korraldada?
- \* vastutus - kas me anname endast parima?
- \* mõju keskkonnale - kuidas hindame keskkonnale toimivate mõjutuste määra ja keskkonna taastamiseks vajalikke kriteeriume?
- \* juhtumite uurimised - mida me oleme suutelised õppima?
- \* koostöö ja väljaõpe - kuidas saavutada tasemel väljaõpet ja jääda vormis?
- Põhilised arutlusteemad olid:
  - erinevused riski tajumisel - kui puhas on puhas?
  - rahvusvaheline vastutus - tööstusriikide ja arenevate riikide vahel
  - dispersantide kasutamine - takistuste ületamine dispersantide kasutamisel õlireostuse likvideerimisel;
  - õlireostuse sotsiaal-majanduslikud mõjud ühiskonnas.



Reostustõrjeks ehitatud laev - Rootsi rannavalve "KBV" 010.



Reostustõrjeks kohandatud laev - Eesti Mereinspeksiooni "Triin".

kus Fort Lauderdale'i konverentsikeskuses, kus oli piisavalt ruumi näituse korraldamiseks, erinevate sektioonide üheaegselt tööks ja õlireostuse teemaliseks filmifestivaliks.

Eestit esindasid mereinspeksiooni peadirektor Aado Luksepp, veeteede ameti peadirektori asetäitja Arvo Veskimets, Hedro Balti AS-i direktor Torbjörn Hedrenius ja töödjuhataja Vaino Kaunissaar. Eestiga seo-

tust pälvis üldist tähelepanu Soome keskkonnaspetsialistide tehtud 20-minutine videofilm, milles näidati mootorlaeva "Estonia" tankidest kütuse ja määrdeõlide väljapumpamise operatsiooni läbiviimist. Näitusel esitas Soome firma "Lamor Corporation AB" spetsiaalselt Eesti jaoks tehtud avamere õlikorjeseadet. Näitus-akustlastajate kommentaaride ja pideva huvi põhjal võib öelda,

## 10 aastat Sinilipu liikumist

Sinilipu liikumise eesmärk on keskkonnasõbralike sadamate propageerimine ning keskkonnakaitse alase koolituse korraldamine ja informatsiooni väljastamine.

Liikumine sai alguse 1987. a. Prantsusmaal. Tänavu 5. juunil toimunud ülemaailmsel keskkonnakaitsepäeval heisati Sinilipp 18 Euroopa riigis, 1822 rannas ja 502 sadamas. Nende hulgas olid 6 Eesti sadamat: "Kalevi" jahtklubi, Tallinna Olümpiapurjespordikeskus, Pärnu jahtklubi, Haapsalu jahtklubi, Nasva jahtklubi ja Lohusalu sadam. Viimase keskkonnasõbralikkus paistab eriti silma. Eestis heisati esimesed sinilipud 1994. aastal Pärnu jahtklubis ja Tallinna Olümpiapurjespordikeskuses.

Euroopas toimub Sinilipu liikumine FEEE (*Foundation for Environmental Education in Europe*) egiidi all. Baltimaadest ühines esimesena FEEE-ga VU "Hoiu Eesti merd!", sest selliste ühingute põhimõtted ja tegevussuunad kattuvad. Sinilipu liikumise populaarsus Euroopas on äratanud huvi paljudes maailma riikides. FEEE tutvustab oma projekte järjekindlalt ka teistel mandritel. Koostöö ja üksteisemõistmine on saavuta-

tud ka ÜRO Keskkonnaprogrammi koordinaatoritega.

VU "Hoiu Eesti merd!" vanematekogu liige Eduard Hunt



Sadamat aitab puhtana hoida, kui toimitakse kiiresti ja vahendid on käepärast.

et Eesti saab endale igati tänapäevase ja efektiivse õlikorjeseademe.

Tundub, et praegusel hetkel on õlireostuse likvideerimisel peatähelepanu keskendunud organisatsiooniliste küsimuste lahendamisele ning erinevate osapoolte kaasamisele ja keskkonnaprobleemide lahendamisele merel.

Põhimõtteliselt uusi lahendusi õlireostuse tehnoloogia alal välja ei pakutud. Näitusel välja pandud seadmed olid enamasti juba tuttavad. Laienenud oli sorbentide osatähtsus reostuskorjete tödel. Arengut oli märgata keskkonna monitooringu-

süsteemide alal merel (merekeskonna seisundit jälgivad poid).

Võib arvata, et perspektiivne areng õlireostuse likvideerimise tehnoloogias on suunatud reostuse võimalikult varajasele avastamisele ning kiirele reostuse lokaliseerimisele. Selle tagamiseks on paljudes riikides tähelepanu pööratud VTS-i (laevaliikluse juhtimise süsteem) väljaarendamisele ning selle seostamisele keskkonnakaitsega. Võimaliku arenguna võib ette näha keskkonnale vähemoholike dispersantide kasutamist.

Arvo Veskimets

# Õnnetusjuhtumi kohta on alustatud juurdlust

## Eesti Veeteede Ameti koordinaatsioonikeskus

### Pressiteade

28. mail kell 16.43 läks Naissaare sadamast väljumisel ümber hüdrograafialaev "EVA-314". Laeval olud kuuest inimesest pääsesid viis. Laeva kaptenil ei õnnestunud uppuvat laevast väljuda.

17.22 teatati juhtunust Merevalvekeskusele ja Veeteede Ameti koordinaatsioonikeskusele. Avariikohale saabus hüdrograafialaev "EVA-318" ja piirivalvekaater. Laevakontrolli kaatri-

ga "EVA-010" saabusid Päästeameti parameedikud ja tuukrid.

19.22 töid tuukrid uppunud laevast välja kapteni. Parameedikute elustamiskatsed ei andnud tulemusi.

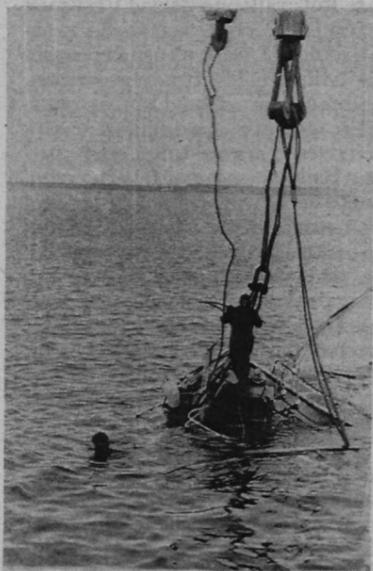
Päästeoperatsioonis osalevad ujukraana "Ramm" ning vedurlaevad "Taara" ja "Uku".

Hüdrograafialaev "EVA-314" kasutati põhiliselt transporditöödel väikesaarte ja üksikute

tuletornide varustamiseks. Tema pikkus on 20,3m, laius 5,3m ja maksimaalne süvis 1,5m. Laeva uppumiskohas oli veesügavus 5-6m, ilmastikutingimused olid head.

Õnnetusjuhtumi kohta on alustatud juurdlust.

Toimetusest. "EVA-314" kapten oli **Kalju Kalda**, (11. XII 1935 - 28. V 1997).



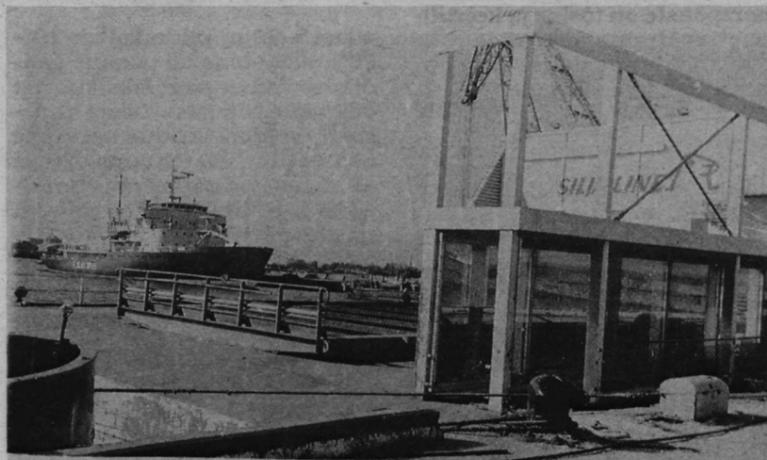
Tuukrid kinnitasid tropid.



"Sa pead tagasi minema."



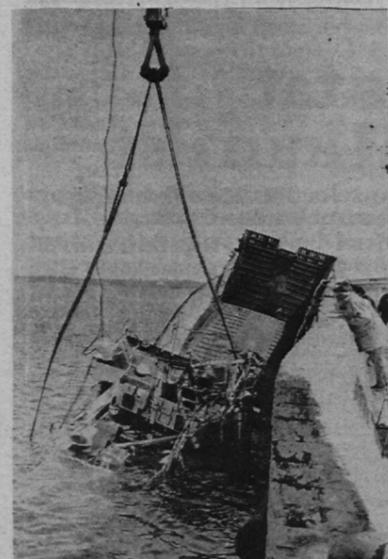
Vee all avati roolikambri uks.



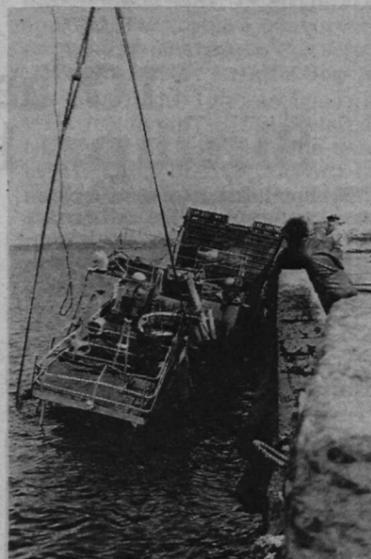
29. mail oli ujukraana "Silja" taga valmis.



30. mail on pukseeritud lainemurdja taha.



Mast murdus, lipp vajus vee alla.



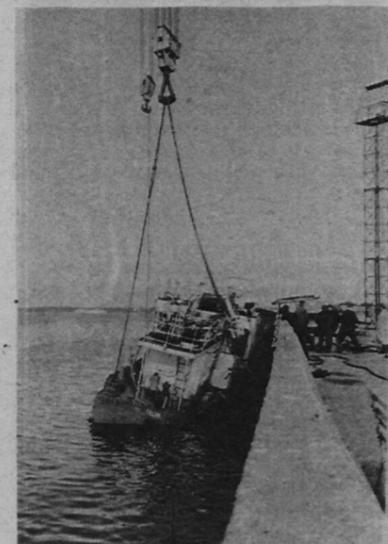
Roolikamber on veest väljas.



Vett pressib välja masinaruumist.



30. mail said kraana ja tuukrid pärast tuule vaibumist tööle asuda.



Veeft väljas on kodusadama nimi. Aga vee alt tulid välja ka nutrite ja isegi poltideda tankilugid.

## Teede- ja sideministerium

### Pressiteade

5. juuni

28. mail Naissaare lähedal hüdrograafialaevaga "EVA-314" toimunud laevaavarii põhjuste uurimiseks moodustatud ametkondliku juurdluste komisjon on jõudnud esialgsele järeldusele, et avari tekkimises mängis olulist rolli laeva ülelaadung ja aparelli deformatsioon, mille tõttu laeva püstivus ei olnud piisav.

Tunnistajate sõnul hakkas läbi aparelli tekile vett sisse imbuma kohe pärast Naissaare sadamast väljumist. Laadungi asetuse tõttu vajus laev algul vasakule ja siis, pärast palkide ümberpaigutust, paremale kreeni. Hinnates olukorra kriitilisust võttis kapten vastu otsuse pöörduda Naissaarele tagasi. Erinevalt levinud kuulujuttudest kinnitavad laeval olnud inimesed ja näitab tehniline uurimine, et õnnetus toimus pärast manöövrit sirgel kursil sadamale. Komisjoni juht Kaarli Noor kinnitab samuti, et kuigi laeva üks vint ei olnud töökorras, polnud sellel õnnetuse põhjustamisega märkimisväärselt seost.

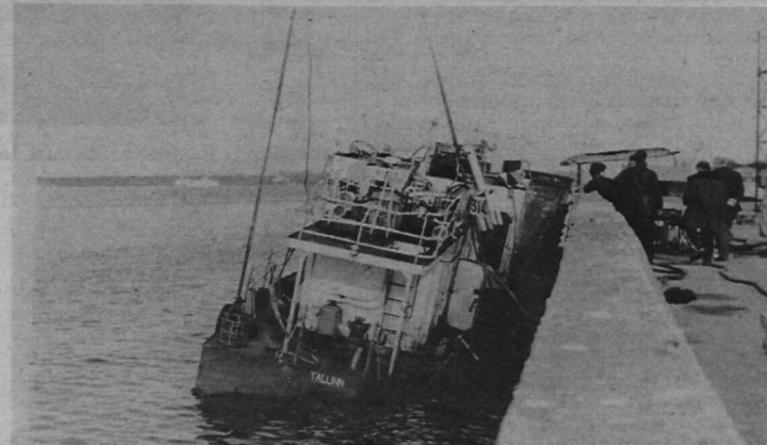
"EVA-314-le" oli antud tehnilisest korrasolekust lähtuv meresõidu luba kuni 14. juunini 1997. Viimati läbis laev tehnohoolduse aastavahetusel. Komisjoni esimehe kinnitusele uuritakse praegu, millistel asjaoludel ja millal kahjustati laeva visiiri. Komisjon jätkab oma tööd laeva tehnilise seisukorra uurimisel, õnnetuse tehniliste arvutuste ja ajagraafiku koostamisel. Kaarli Noore sõnul esitatakse komisjoni raport 18. juuniks.

Toimetusest. Õnnetus juhtus teiste laevaomanike laevu kontrolliva ametkonna laevaga. Seetõttu äratas see paljude meremeeste tähelepanu ja põhjustas tahtmise teada saada, mis siis ikkagi juhtus ja mispärast. Loodame sellest pärast juurdluskokkuvõtte valmimist lugejale teada anda.

Madli Vitismanni fotod



Last oli koos kummuli laevaga Tallinna jõudnud.



Õhtul kella 7-ks ei jõutud veel vett välja pumbata.

Eesti Meremeeste Liit  
"Meremehe"  
lisaväljaanne

"... et 22. mail alustas Eestis tegevust uus mereagentuur - CF & S Agentide AS. CF & S (Chartering Forwarding & Ship-agency) tegevusvaldkonnad on konteinerite ja väikesaadetiste rahvusvaheline transport, kaupade ekspedeerimine, laevade agenteerimine ja laevade prahtimine."

**Vastloodud firma nõukogu esimees TANEL NURMETALO, mis teid sundis uuesti otsast alustama?**

"Eesti Mereagentuur", mille peadirektor olin, jäi juba kitsaks. Arvestades minu iga arva-ti, et peaksin juba pensionile minema. Seetõttu ütlesin okey, pensionile ma veel ei lähe, aga koos me enam ei tööta. Kas lahkub üks pool, kelle aktsiad ostetakse ära, või teine. Seepärast lahkusin mina. Pealegi, ühel kohal olla üle kuue-seitsme aasta ei ole mõtet - kõik muutub rutini-seks, on tarvis uut verd, uusi mõtteid ja uut töölaadi.

**Võib arvata, et andsite tõuke kahe firma arengule: "Estma" pidi pärast seda, kui oma aktsiad tagasi müüsite, aru pidama, kuidas jätkata, ning uue firma loomine eeldab samuti põhjalikku arupidamist.**

Võib lisada, et firma juhtimisel tekkisid lahkavused. Ja siis on täiesti normaalne, et sel puhul minnakse lahku. Tõin "Estmasse" kaasa hulga kliente Euroopast ja mujaltki, ning lubaduse Tiit Vähile, kui ta oli transpordiminister: loome täiesti Eesti mereagentuuri ja õpetame välja uue põlvkonna eesti mereagente. Võisin talle ette kanda, kui ta oli linnavolikogu esimees, et selle lubaduse olen täitnud.

Arvasin, kui tunnen endal energiat ja jõudu jätkuvat, siis alustan midagi uut. Tutvus-ringkond on mul küllaltki suur, kontaktid alles ja loodan, et siit midagi tuleb. Praegu on meil küll 5 operatiivtöötajat, sekre-

## Meil on rõõm Teile teatada

tär ja raamatupidaja, ja sellest esialgu piisab. "Estmast" me kedagi ära pole võtnud. Tegevdi- rektor Ants Ratas töötab küll va- rem "Estma Terminaalis", kuid valisin pearaamatupidajat ja di- rektorit läbi "Ariko Reservi". Kui inimene andis avalduse sinna ning sealt meile esitati, siis vali- sin muidugi sellise inimese, keda juba tunnen ja kelle või- meid tean. Üks inimene siiski püüdis "Estmast" meile üle tul- la, aga teatas paari päeva pä- rast, et mõtles ümber.

Pigem võtame uued kõrghari- dusega noormehed ja koolitame välja uue põlvkonna. Arvan, et sellega saame hakkama.

**Kas teiega tuli kaasa klien- te?**

Neid me pole kaasa võtnud. Klient on vaba - kui tahab tulla, siis ka tuleb. Neid ei saagi võtta ega anda, nad valivad ise. Kui keegi tulebki "Estmast" ära ja hakkab meiega tööle, pole see ülevõtmine. Nagu kaupluseski - igaühel on vabadus osta sealt, kust tahab -, nii valib ka klient endale vahendaja. Kui mõni lae- vaomanik tahab meiega koos- tööd teha - *welcome!*, miks mit- te.

**Kas teil on mõni laevaliini?**

Veel ei ole, aga tuleb. Tulevad ka konteinerid - on pakkumisi -, ka maakleritööks on pak- kumisi. Üks pakkumine läks aga vett vedama, kaubasaatjad otsustasid ise laeva prahtida.

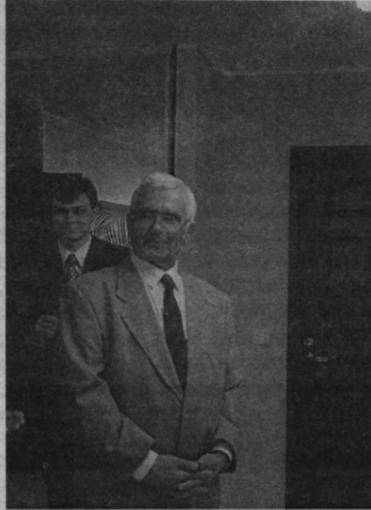
**Võtab aega, kuni telefoni- raamatusse satute, kuni teist teada saadakse - agente on tu- rul nii palju.**

Kaasaegsed sidevahendid aitavad. Oleme endast teada andnud juba üle maailma - saatsin faksi nelle, kes mind isiklikult tunnevad. Noorme- hed, kes meil töötavad, saatsid faksid neile, kes neid isiklikult tunnevad. Neil, kes otsustavad

meie kasuks, peaks olema tea- da, kellega tegu.

**"Estmale" jõudsite aastate jooksul nime teha ja pidasite selle nime head kuulust väga oluliseks. Praegust suhteliselt keerulist nime teadvustada poolteisesaja agendi hulgas on palju raskem. Mille põhjal kliendid valivad?**

Loomulikult ei jookse ükski



Tanel Nurmetalo ja Ants Ra- tas.

klient vihma käest räästa alla. Iga klient, kui ta tulebki siia, katsetab meid. Peame olema kõige paremad, kõige operatiiv- semad, kõige kiiremad. "Est- mas" muutusid inimesed juba mõnevõrra mugavaks. Siin ei saa keegi mugavust tunda, me peame kõik tööd tegema.

**Kas polegi tore, et töö saaks reeglitahtsaks ja mugavaks, et oleks teada, mis sind homme ootab ja millal lahti saad ning tööpäevad ei veni enam väga pikaks. Töötatakse ju edaspi- disse stabiilsuse nimel.**

Leian, et see on ühe agentuuri lõpp. See ei tähenda, et peaks magama, mobiil padja all. Aga kui klient tahab siia tulla kell 6 õhtul, siis inimesed, keda on vaja, peavad olema siin kell 6 õhtul. Samamoodi tegime ka omal ajal ka "Estmas".

Me ei vaata siin kella, töötame kella 6-7-ni või arutame proble- me. Meie eelis on, et eesti rahvas oskab tööd teha. Olen mitmele väliskülalisele öelnud, et me pole puu otsast tulnud, kui ta tuleb meile õpetama, et kaks korda kaks on neli. Olen öelnud: kas tõesti arvate, et nõukogude võim ei ole meile mi- dagi andnud. Eesti Vabariik an- dis meile juurde ainult ühe või- maluse: oma peaga mõelda. Bis- nis oli sama ja töö oli nõukogu- de ajal sama. Ka nõukogude ha- ridus oli hea haridus, kui mõ- ned üleaurused ained välja arva- ta.

**Saite tänava pensionieali- seks, kas lükkate sellisel kom- bel vananemist edasi?**

Loomulikult. Otsustasin kindlalt elada 5 aastat kauem. See annab elujõudu, kui inime- sel on töö ja ta peab kogu aeg mõtlema - see hoiab hallita- mast. Ma ei kujuta ette, et tõu- sen hommikul ja hakkam mõtle- ma: mida ma täna teeksin. Siin on mul täielik võimalus teha seda, mille näen vajaliku olevat: konsulteerin kaht tegevdi- rektorit, teine neist Tarmo Nurmeta- lo.

**Niisiis nõukogu esimehe koht võimaldab tempot maha võtta?**

Muidugi, ma mõtlen, et kui siin käima saan, siis võin oma energia suunata mõnda teise suunda - mul on ses osas veelgi mõtteid. Seda kompaniid väga suureks kasvatada ei tahaks. Tuleb teha seda, mida me suu- dame ja hästi oskame. Seda tu- leb teha hästi, sest kõrval on

meil kolleegid, ei tahaks öelda, et konkurente, väga palju. Eestis jagub tööd palju, selle jagamise- ga aitame vaid kliente. Sõda siinjuures ei aita, sest sel juhul pole võitjaid, ainult kaotajad. Võidab keegi kolmas, kes seisab kõrval.

**Teie sidemed turismijuhti- dega viitavad sellele, et tege- lete või hakkate tegelema rei- silaevadega.**

Ei ütleks väga kindlalt, aga hoiame n.ö. sõrme pulsil. Meil pole võtta eraldi meest ühe- kahe reisilaeva peale. Praeguse agentuuri voorus ongi see, et pakub väga mitmekesist tööd: nii agenteerimist kui ekspedeerimist, mõningal määral ka maakeritööd. Kui kasvame, siis spetsialiseerume veidi seal, kus töömaht kasvab kiiremini.

**Ei ole tavaline, et kontor on valmis enne, kui töö algab.**

Läksime uut teed: kui kõik alustavad kompaniid pliatsist, lauanurgast ja ühest telefonist, siis meie investeerisime esmalt, panime mööbli kohale, et igaüks, kes meile tööle tuleb, näeks juba oma töökohta ja teaks, kuhu tuleb.

Alustasime omal ajal "Est- maski" nii, et igaühel oli pliats ja minul vana "Lada". Nüüd kat- sume oma väikeses kompaniis alustada kvaliteedist - meie ees- märk pole rikastuda, vaid kas- vatada üles järgnev põlvkond. Paljud eestlased ei pääsenud 50 aastat merele ega lastud neid li- gigi, kui kuskil oli tegu välis- maalastega.

Nüüd oleme mõnedele juba ise välismaa. Loodame, et meie valitsus jõuab Venemaaga kok- kuleppele ja piirid natuke vaba- mad on. Selles osas on meie töö- põld suur - kui "Estma" sai ku- nagi agenteerimisleitsentsi nr. 1, siis meie oma on 158.

*"Kvaliteet, täpsus, kliendisõb- ralik teenindus ja professionaal- sed töötajad - need on märksõ- nad, mis iseloomustavad meie firma poliitikat."*

Madli Vitismann

17. juunil 1990 alustati Tallin- nast Stockholmi laevaliini ja juba viis kuud hiljem, 22. no- vembril tulid esimesed reisijad maale läbi vastse B-terminaali. Uskumatult kiiresti valminud hoone oli ehitatud, mõeldes just sellele laevaliinale. Selles oli Tal- linna esimene eskalaator, mui- de, kauni vaatega turismibussi- de rivile, kolm koridori laevale- minekuks, kassad, kohvik, pood ja "Estline-Eesti" siirmail uudse lahendusega kontoriruumid. Sa- dama tänava muutumine algas just sellest laevaliinist, samuti sadama muutumine atraktiivse- maks. Sestpeale on Lasnamäe veerulegi paistnud "Nord Estonia" voolujooneline korsten (see oli tollal kõrgeim laev sadamas), seejärel "Estonia" suur valge või "Mare Balticumi" suur sinine korsten. Misjärel "Regina Balti- ca" peeni, tagasihoidlikult halle korstnaid võis leida vaid see, kes teadis, kust otsida. Vasta- valt laevade suurenemisele pa- rendati kaid, tehti uus ramp ja paigaldati kõrged pollarid. Säärane pikk seitsme aasta taguste asjade meenusus on va-

## Rootsi terminaali enam ei ole

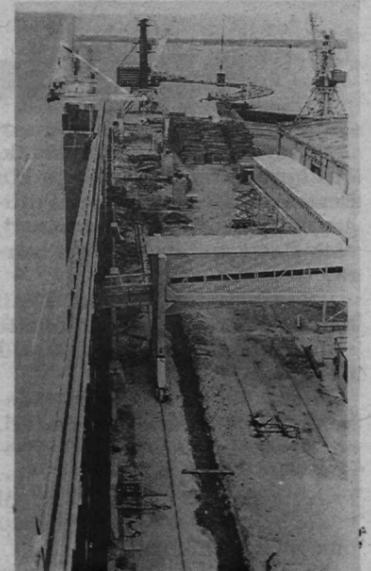
jalik seetõttu, et inimälu on uskumatult lühike: päev enne laevaliini väljakolimist B-ter- minaalist ilmunud "Eesti laevan- duse aastaraamatus" on ses as- jas eksitav viga.

Tänavu 31. mail käis "Regina Baltica" proovisildumas Vana- sadama 7. kalle ja

**2. juunil kolis Rootsi-liini üle D-terminaali.**

Skeptiline uudistaja proovib võrrelda. Jalakäijal pole tollele terminaali ligipääsu ühestki küljest. Narva maantee poolt tulles tuleb ületada Tuukri tä- nava takistusriba, Mere puies- teel tulles puuduvad õieti kõn- niteed, Sadama või Kai tänavalt pääseb ligi vaid pakkideta jalu- taja. Sellekski peab olema head tahtmist, sest kaunis kiviparke- rist kõnnitee D-terminaalist B- terminaali poole lõpeb põlvkõr- guse barjääriga.

Reisijatehoone uksest jõud- nul tuleb end üles manööverda-



Siit polegi palju maad Kad- riorgu.

da kahel eskalaatoril, et saabu- da ... "Silja" terminaali. Nurga tagant võib otsija leida ka "Estli- ne'i" kassad ja kitsukesed admini- stratoriruumid. Pileteid sam- mas hoones broneerida ei saa: selleks tuleb minna läbi esialgu lahkelt avatud augu võrkalase sadamasöökla naabrusesse. Kon- toriruumes selles hoones pole, nii et laevaliini kontor hakkab paiknema mujal.

Kes ühes kahest läbipääsust järjekorra ära seisnud, peab sü- gavalt hinge tõmbama: ees ootab sadu meetrit sadamakoridori. Kui langusel on mõnus kohvrit veeretada, siis tõusul on võimalus trennitust näidata. Lõ- puks laeva astunud, võib trepist

kaks korrust üles roninud reisi- ja end lohutada, et siis, kui ta ükskord Stockholmi jõuab, saab vähemalt eskalaatoriga alla tagasi sõita. Et laev Vanasada- dama kail kõrguava puiduvirna tagant vaevu paistab, on see- juures maitseasi.

\*\*\*

Eltoodu pole virisemine, sest vähemalt 2. juuni pärastlõunal sel teel kohatuist polnud keegi uue asukohaga rahul.

Üks ütleb, et piki koridori tu- leks rong käima panna. Teine leiab, et 300m koridori on liig, li- saks on seal langus ja, mis eriti hull, tõus.

Kolmas prognoosib võimalik- ke järjekordi, neljas raskusi fir- ma eraldi paiknevate osakonda- de vahel. Viies teatab, et ramp polegi nii väga hea, aga kuues leiab, et laeva sissesõit sada- masse on kergem.

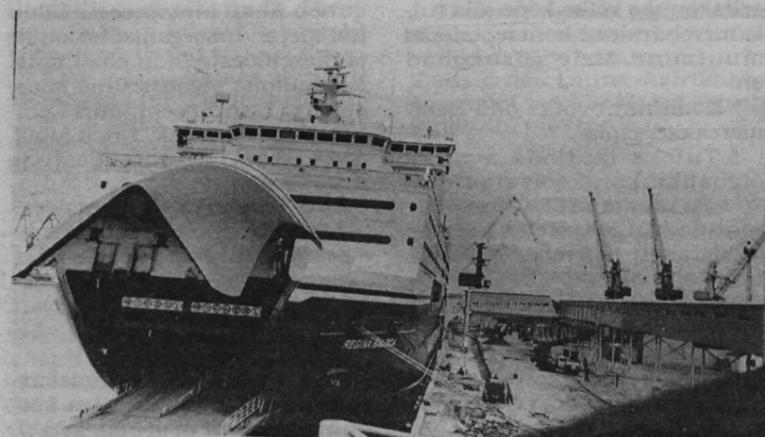
Sedaegu alustab teekonda piki koridori, mille lõpp sada-

mahoonesse ei paista, rühm pensionealisi kruisireisijaid. Mõõtnud ohatas pilguga ees- seisvat teekonda, alustab üks: "Aga kui me ükskord Kanaari- del käisime ..." ning tuletab tõe- näoliselt meelde muidki suurte lennuväljade koridore. Arvata- vasti jõuab lugu selleks ajaks lõpuni, kui daamid laeva jõua- vad.

Siiski ei saa kuidagi öelda, et reisijale poleks mõeldud. Kaht- lemata on nii suure laeva sõit 7. kai äärde tunduvalt ohutum, seetõttu aga kolimine ette võeti- gi. Ka meresõiduohutus on rei- sijaile mõtlemine. Niisiis, ohu- tus ennekõike! Muuga tuleb aga kohaneda. Tuleb arvestada, et lähimast ühissõidukipeatusest on laevani tubli kilomeeter, pla- neerida selleks aega ja trennida lihaseid ning loota, et kõnniteed ja sõidukipeatused ajapikku lähemal tulevad. Pealegi, harju- da võib kõigega, võtab vaid aega.

Endisesse Rootsi-terminaali kolib Tartu maanteelt veeteede amet.

Madli Vitismann



Sadamasse sõita on nüüd ohutum.



Lühem koridoriots on "Wasa Queeni" jaoks.

(Algus eelmises "Meremehes")

Nüüd oli siis üks sugulane ankeeti kirja panna. Väheks kip-pus jääma. Last oli juurde vaja. Tegemine käis kiirelt, tagajärge pidi ootama. Ikkagi tellimise peale. "Kaua tehtud, kaunike-ne!"...

Otamise käigus tutvusime Vladivostoki ja selle ümbruse üürrikorterite ning -tubade asukohtade ja hindadega. Tsentri peale ei tasunud mõeldagi - polnud ma ju enam **valuutamere-mees**. Palgast ei oleks aga pu-nast krossigi järele jäänud.

Veidike maad trammiga logis-tada. Seejärel sõita tõstukiga sopka otsa, kus pilve piiril **jaa-pani majakesed** asusid. Seal pidi meesuguste Eldorado ole-ma. Kui me lähemalt neid uurima läksime, siis tõstuk nimega **funikulöör** parajasti ei sõitnud. Katki! Mäkke suunduva kõvasti sissetallatud teeraja järgi otsus-tades võis see üpris tavaline olu-kord olla.

Otselkui meie mõttekäigu kin-nituseks kuuldus selja tagant sulaselges eesti keeles "Kurati! Alles üleile parandati!" ning meist põrutas mööda üks noorik, kes kiurturboga ülespoole liikus, Ei hakanud teda peatama, ei sõ-nake vestelda. Eestlane küll, kuid mina polnud üksinda.

Kui mäe otsas selgus, et pum-bakaevad talvel kinni külmutavad ja vett veetakse sinna üks kord nädalas - kui veetakse - paak-autoga, oli meie optimism am-mendatud ja me asusime tagasi-teele.

Elamise kohta me siiski leidsi-me - päris viisaka ühetoalise korteri suvitusrajoonis. Kütet läks müüdi omajagu. Ent hind oli paslik, ja mis peasi - omaet-te värk.

Põhitegevus käis siiski merel ja ega ta alati nii väga romantil-line olnudki. SOS oli see, mis meid kord Ohhoota merel kurssi muut-ma sundis. Maa oli kaugel ning me ei uskunud oma silmi, kui Kamtsatka väiketraaleri poordi võtsime. Kõigepealt otsad pea-

## Viisatagatist hankimas

le, siis võis vaatama hakata. Oli-me jõudnud tõepoolest viimasel hetkel. Pilt oli pehmelt õeldes masendav: tegu oli otsekui all-veepaadiga. Mehed olid vaeva-tud ja surmani väsinud. Nad olid juba paratamatusega leppinud. Jäätumisest nende jõud enam üle ei käinud. Kapten tõsteti meie pardale. Ta ütles **slava bogu** ja talutati meie kapteni ka-jutisse. Pool tundi hiljem läks ta tagasi oma aluse peale, kus pi-dulikult rietatud meeskond tema ka omaks tunnistas. Meeste uued mustad ülikonnad ja val-ged särvid olid katki ning veri-sed. Kuid silmad naersid!

Nad jäid tankeri poordi seniks, kuni sulatasime selle jää, mis tahtis nende hingi. Homnikuks torm veidi vaibus ja kumbki laev läks oma teed.

Sama torm viskas Petropav-lovsk-Kamtsatski reidil ümber neli samasugust väiketraalerit. Ohvreid õnneks ei olnud, kuigi üks mees tuli laevast välja keevi-tada. See oli mehaanik, kes pa-rajasti peamasinat oli remonti-nud. Õnneks oli masinaruumi üks kõvasti kinni ja ukse tihend pidas. Ja õnneks oli mees otse-kui rauast ning raudsete närvi-dega. Jäänud "tuukrikella", ei kaotanud ta lootust ja suutis end-ast märku anda.

Ohvriterohke oli aga samasse ajajärku jääv tragöödia, milles Kamtsatka rannikul uppus su-pertraaler. Vigastatuna karile paisatud suur laev pani oma hu-kule visalt vastu. Laeva ja mees-konna lootusetut surmaheitlust filminud USA kopter pakkus abi meeskonna evakueerimisel. Nõukogude kapten keeldus lae-va maha jätmast. Pärast seda, kui laev koos meeskonnaga oli mattunud lainesumma, oli ra-dio endiselt tumm...

Tankerite monopoliks oli merel töötavate kalalaevade varusta-

mine kütusega. See töö käis Ku-riilide läheduses, Ameerika la-hes ja Kanada rannikul. Kaasa pidi võtma valget viina. Mida rohkem, seda uhkem. Siis oli heeringat, sairat, krabi jne. laialt võtta. Trehvas punast kalamar-jagi. Vahetuskaubale visati alati mõni paltus peale, ja see kõik andis toidulauale sellise lisa, et vaatamata lahjale laevalobile keegi alatoitlustamise all ei kan-natanud. Vitamiinid aga tulid si-bulast ja kütuslaugust. Kui kõik neid tarbivad, ei saa arugi. Pole seal midagi peenutseda. Ham-baid vajab inimene surmani.

Tollal N. Liidus paltuse tööndusliku püügiga veel ei tegeldud. Ent mis meil sellest. **Japsid** sõid ja kiitsid. Nemad juba teadsid, mis hea on. Vaadati ju skumbria peale samuti tükk aega kõõrdi, enne kui kallale asuti. Vaese krabi peale kõõrdi ei vaadatud, ja asi lõppes sellega, et krabi püüti välja. Allesjäänud ek-sempларid pagesid Alaska ranni-kule eksili. **Krabikontor** likvi-deeriti ja laevad suundusid uue firma "Dalmorprodukt" sildi all krevetipüügile.

Baaslaevadel töötas palju Si-beri tüdrukuid, kes otsisid teos-tust oma unistustele - väljapää-su laia maailma. Kõik nad olid noored ja ilusad. Aga mitte kõik ei olnud merekatsumusteks pii-savalt tugevad. Oli näiteks üks naljakas vahejuhtum Kanada rannikul. Ühelt supertankerilt anti kaasa puruhaige puhvetipi-daja, kes oli hilja aegu laevale munsterdatud. Vahetati ju lae-val meeskondi ja nende liikmeid püügiretke kestelgi. Esialgu ei ol-nud tüdrukul häda midagi, nüüd, näe, aga juba nädal aega naa põdurakene teine. Ei sõõ midagi, oksendab ainult.

Doktor Vera võttis patsiendi oma hoole alla. Küllap arst seda naiste asja paremini tundis kui

hirmunud mehed, kes rasedust kahtlustasid. Lõppes torm ja lõp-pes haigus. Vastu tulnud vane-matele anti Vladivostokis üle lõ-bus ja kõbus, hea söögiisu ja hea väljanägemisega tütar. Kõik on hea, mis hästi lõpeb. Ei tea, kas neiukena enam laeva minekuga riskeeris. Siiski oli see erandlik juhtum. Üritajatest puudust ei tulnud, ja mõnel õnnestus isegi välissõitu pääseda.

Vahetevahel tuli ette ka mõne **portpunkti** varustamine. Eriti meeldiv see ei olnud, sest pea alati juhtus viperusi. Nagu seegi kord, kui meil Anadõris lõppes mage vesi. Laadungipumbad aga töötasid auruga. Toodi siis tuletõrjeautoga vett. Ainult "oma tarbeks". Niipea kui kaldal kütu-sevaru käes, lõppesid ka kohali-kud veevarud. Pika mungumise peale toodi siiski "viimane" paa-giitais, joogiveeks. Pool laadungit laiali vedamata. Mida teha? Mis sa suure ja mageda jõe suudmes ikka teed: võtsime mõõna ajal jõest. Soolsusega **oli nigu oli** - päeval valgust see ei kannata-nud. Hiljem pesime tankid, to-rustikud ja katlad ära ning asi vask. Selle kandi pealt ei juhtu-nud midagi hullu.

Küll oli aga hull lugu minu vae-se kolbaga. Ei tahtnud teine niigi enam juukseid kinni hoida, nüüd aga oli pealgi kärnas. Ega's muud, kui pea kaenlasse ja ummisjalu dispanseri poole: kas on veel rohtu, mis avitab? Võib-olla et oleks olnudki, aga ma ise rikkusin sehviti ära. Kaubamajas oli parajasti **importi** toodud. Paar aastat tagasi ei ol-nud poest sokkegi saada, muust suuremast rääkimata. Nüüd aga oli. Ja kuhjaga oli. Ning naistel paistis raha samuti kuhjaga ole-vat. Kaubareise tehti reeglina tööajast. Nagu nüüdki, mil minul kiire. Arsti puudumine ajas mu kämmase harja punaseks. Läksin

peaarstile kaebama. Aga kitumi-dest pole kunagi head nahka tul-nud. Ei tulnud seegi kord.

**Baabad** jõudsid tagasi. Üks neist vaatas vilksti minu poole ja kutsus kabinetti. Ometi polnud veel minu järjekord. Õhus oli tun-da elektrit. Mind äraolevalt kuul-lanud, kirjutas tohter retsepti välja ning juhatas apteeki, kus on ja kust saab.

Retseptuuri **devuška** vaatas retsepti, vaatas mind. Tegi "Hi-hii!" ja luges veel korra. Manas siis näole tõsise ilme ja küsis, milleks mul seda ravimit vaja on. Seletasin. Vahepeal oli ka teine neiu ligi astunud. Luges omakor-da ja tegi samuti "Hi-hii!" Kuna ma ikka sama kohtlase nõoga seal seisin, siis tehti kahtlase la-dinakeelse retsepti sisu mulle arusaadavaks. Elavhõbeda-salv! Seda tarvitati tüütute loomakete tõrjeks, kes tavatsesid pesitseda mitu korrast allpool...

Juba pikemat aega näitasid märgid, et mul on lootust isaks saada. Nädal pärast 1968. aas-ta saabumist sündiski tütar. An-keet oleks seega nagu komplek-teeritud olnud. Vastav iseloo-mustus-soovitus oli samuti juur-de lisatud. Võis minna **pamjat-niku** juurde, kus üjuvhotellina seisva reisilaeva "Sovetskii So-juz" pardal töötas kõrge eriko-misjon.

Enne Teist Maailmasõda tee-nis laev Suur-Saksamaad, kan-des nime "Adolf Hitler". Sõja ajal laskis võitja pool tema põhja ja pärast sõda tõstis omavõliliselt üles. Neutraalvetes oli see mere-piraatlus. Edaspidi võits suur laev kurseerida ainult N. Liidu territoriaalvetes. Õige kah, mis sa sellise nime ja reputatsiooni-ga väljamaale tikud! **Adolf Hit-ler - Sovetskii Sojuz**. Nutu või naera. Absurditeater!

Paberid said küll sisse antud, kuid võta näpust: asi ei edene-nud mitte üks raas. Ilmselt oli veel midagi, mis parteitegelasi ei rahuldanud...

Arvo Uuk

## Meri majas

4. juunil avati Meremuuseumis **Endla Tuutma** (s. 1948) pastellmaalide näitus.

Kunstnik on õppinud Tartu kunstikoolis dekoratsiooni ja Kunstiülikoolis metalli eriala, olnud Tartu "Arsi" peakunstnik ja Saare maakonna peakunst-nik. Maalib alates 1989. aastast; näitusi on olnud Haapsa-lus, Kuressaares, Tallinnas, Bornholmil, Vammalas ja Lapi-maal.

Meremuuseumi näitusel on välja pandud mereteemalised pastellmaalid, kokku 20 *laine portreed*: "Tasane algus", "Taly merel", "Valge õõ", "Kevad avamerel", "Laine"... Need on maalid, mis näivad tõesti märjad ja näitavad meile mere iseloomu. Siin on nii rahulikku merepinda kui mässavat lainemassi, on su-vist ja talvist merd.

Autori arvates on pastell ideaalne tehnika mere maalimiseks. Aga õige tehnika valik on kunstiteose puhul pool asja. Mõjuva lõpptulemuse saavuta-miseks peab olema müüdiugi suur oskus valitud tehnika või-malusi kasutada. Endla Tuut-mal on see õnnestunud. Klaasi-tud ja raamidud uhke Meri ise on nende maalidega meremu-useumisse tulnud. Astuge teiegi läbi seda imetlema!

Näitus on lahti kuni 1. juulini.

Merekunstnik  
**Roman Matkiewicz**



30. mail Eesti Meremuuseumi kogunenud huvilised tegid kat-set anda Eesti Meremeeste Liidule uue sisuga uut elu. "Lae-vanduse aastaraamatu" toime-taja **Enn Kreem** oli ette valmis-tanud kirjaliku ettepaneku me-remeeste organisatsioonide koondamiseks ja laevandusaja-kirja väljaandmiseks. Ning eri merendusvaldkondades tun-takse puudust tugevast esin-dusest, mis ka riigiorganeele ja -asutustele mõjuks.

Alustati kurtmisega, et Eesti lipp pole laevaomanikule ahvat-lev.

- Eesti on esimene riik maail-mas, kus ka kuivlastilaevadele üle 500 kehtestatakse ISM koo-deks, mujal tehakse seda aastal 2002.

- Rahvuslipp peab kaitsma meie meremehi rahvusvahelise organisatsiooni IFF eest, et seda ei peetaks mugavuslipuks. Ega filipiinlasedki laevaomanikule odavad ole, ja laeva võidakse boikoteerida. Kui meie laevaldel aga nõutavaid töö- ja puhketin-gimusi pole, ei lasta sõita Euroopa sadamata vahet. Selle taga on tersed Euroopa laeva-omanikud.

## Elustamiskatse

- Laevaomanikul on ükskõik, mis lipp tal taga lehvib, aga kui Eesti laevaomanikud laevu mu-gavuslipu alla registreerivad, võib Eesti merendus välja sur-ra.

- Surebki juba, näiteks "Eesti Merelaevanduse" kaadriametis ei jätku eesti keelt oskavaid tüürimehi.

**Peeter Veegen**, mereharidus-keskus: Meile on aga teatatud, et "Eesti Merelaevandus" lähe-mal viiel aastal kaadrit ei vaja. Praegusest 7 erialast jääb meil järele 3. Venekeelset vastuvõttu pole meil juba kaks aastat.

**Jüri Lember**, ametiühing: Miks peakski merele minema, kui seal on keskmine palk 7000 ringis.

**Rein Merisalu**, laevaomanik: Meie elustandardid juures ei saa-gi meremeestele *blue card* palka maksta, seda ei toeta ka mak-sud ja riigi poliitika.

**Rein Meindok**, mereekspe-diitorite liit: Meil on omad mure-d, ka tolliga. Kutsusime oma liiduga rääkima teede- ja sideministri ning leppisime kokku, et ta edastab meie kirja valitsusele. Praegu tõrju-takse kõikjal välja Eesti kau-pa, see on aga naabritele ainult kasuks.

**Rein Raudsalu**, Eesti Mere-meeste Liidu esimees: Omal ajal, kui lõime entusiasmiga

Eesti Meremeeste Liidu, oli seda vaja. Praegu oleme aga Ants Pärnaga vist liidu viimased liik-med. Kui meil oli paar tuhat lii-get, oli justkui õigus meremees-te eest seista.

**Arvo Veskimets**, veeteede amet: Organisatsiooni eesmärk peab olema poliitiline väljund - kohad parlamendis. Praegu puudub õige *lobby*, puudu jääb merendusalasest kompetentsu-sest riigikogus. Veeteede ameti-le on pärast funktsioonide üm-berjagamist jäänud käsutäitja roll, kuid on säilinud kokku-puuted laevade, laevaomanike ja meremeestega.

**Peeter Veegen**: Nii kaalukas seltskonnas võiks kõne alla tul-la merehariduse kontseptsiooni muutmine. Meie seisukohad on:

\* Kooli nimi võiks olla Eesti mereakadeemia.

\* Tuleks taotleda avalik-õigusliku kõrgkooli staatust, praegu oleme rakenduskõrg-koolide hulgas. NELLE kõigile eraldatavast riigi rahast kuluta-me meie poole.

\* Riigilaevastikega koos tuleks kolida Miinisadamasse - seal tuleks remontida hoone, kaasates selleks kaitseminis-teriumi vahendeid, ning kasu-tada seda koos mereväega. Lae-vadega tegeleb meil ju 7 minis-teriumi.

\* Eesti Vabariigi valitsus on alla kirjutanud rahvusvahelis-tele konventsioonidele ja võt-nud riigi (*flag state*) nimel kohustusi. Seega riik vastutab, et koolipoiste teadmised vastak-sid konventsioonides nõutava-le. Ent me pörkame pidevalt vastu barjääri ministriumide vahel.

\* Mereharidus läheb suures osas õppimiselt üle treeningule (suunas *education and train-ing*). Meil on küll täienduskur-sused, aga need on veel nõrgad. Sealtkaudu tekiks kommertste-gevus, mis on õigustatud ka astmelise väljaõppe puhul.

Lepiti kokku, et peatselt kogu-neb Eesti Meremeeste Liidu kui merendusorganisatsioonide ja meremeeste liidu elustamist kavandama algatusrühm koos-seisus: Enn Kreem, Jüri Lember, Rein Meindok, Erich Moik, Ants Pärna, Rein Raudsalu ja Arvo Veskimets.

**Ants Pärna**, Eesti Meremees-te Liidu vanem: Siiski on mere-meeste liidul läbi aastate alles sadakond liiget, kel ka liikme-maks makstud. Ning jätkuvalt on liit merendusajalehe väl-jaandja.

Pärast esimest elustamiskat-set juba kaks korda koos käi-nud algatusrühm arutab asja ...

Madli Vitismann

# Eesti pagulasviikingid purjetasid üle Atlandi

(Algus eelmises "Meremehes")

Iiri- ja Šotimaa ajalehtede teatel sõitis sealt 1946. aasta suvel läbi kolm paati, sihiks USA.

\*\*\*

"Inada" lahkus Göteborgist 30. mail 1946. See oli 34 jala pikkune paat, mille kapten oli Felix Tandre. Pardal oli 15 eestlast, neist 11 meest, 3 naist ja üks tütarlaps. See paat jäi tormi kohe pärast väljasõitu Põhjamererele. Tormivarju otsiti Norra rannikul. Florida randa jõuti 21. augustil, olles vahetpidamata purjetanud 60 päeva.

\*\*\*

30. juunil lahkus Göteborgist teine paat, kümnetonnine "Brill", kapteniks Arnold Tamm. Reisisajaks oli 8 meest, 3 naist ja kolmeaastane laps. Paadil oli 22 hj mootor, et häda korral, kui purjed rebenevad, edasi sõita. Peatuti Iirimaal ja jõuti 9. septembril Florida randa, olles katnud 42 päevaga 3500 meremiili. Kogu reis kestis samuti 60 päeva. Paat jäi juba Põhjamerel tormi haardesse ja teekond Göteborgist Iirimaale võttis aega 4 nädalat.

\*\*\*

Kolmas alus, "Linda", jõudis Iirimaale 7. juulil ja saabus Miamisse 28. septembril. 42 jala pikkune kaljas paigutati varem saabunud paatide juurde. Ka "Linda" tee üle ookeani polnud lõbusõit. Juba Biscaya lahel sattus see tormi raputusse, mille tõttu kaassõitja Otto Ellik vigastas selja. Ning enne Miamisse jõudmist sõitis "Linda" kalju-rahule, aga vee tõustes sellest pääseti.

\*\*\*

Eestlaste esimese viikingipaadi "Estonia" Ameerikasse saabudes tekkis USA ajakirjanduses võimas meeleolutorim eestlaste kasuks. Kui aga üha uusi paate juurde tuli, ilmus lehtedes teade, et immigratsiooni-eeskirjade kohaselt tuleb neil riigist lahkuda. Eesti kaptenid astusid selle vastu ajakirjanduses välja, ja vähemalt Miamis muutis see lehtede meeleolu, hakati eestlastest sümpaatiaga kirjutama. "Life" avaldas eesti viikingitest hulga pilte ja kirjutas: "...president Truman väljendas oma sümpaatiat DP-de suhtes ja lubas teha midagi, mis annaks eeskuju teistele riikidele. See venis ka USA konsulit Saksamaal, et seal hakataks vastu võtma immigratsiooni soovivaid." Ajalehtede mõju näis olevat suur, sest president andis oma kohtuministeeriumile korralduse panna seisma nende eestlaste väljasaatmine, kes olid Miamis, ent saanud korralduse Rootsi tagasi pöörduda. President Truman ütles: "Tuleb teha kõik, et eestlased võiksid Ameerikasse jääda. Nende julgus ja otsustavus purjetada meie rannale lahtistes paatides tõendab nende samasugust pioneerivaimu nagu see, millele meie rahvas on üles ehitatud."

\*\*\*

Rootsist välja sõitnud 15-tonnine mootorpurjekas "Kalev", mille kapten oli Verner Väli, lahkus Iirimaal sadamast Kinsale'ist 5. oktoobril 1946. Nemad lootsid Haitile jõuda. Ei ole teada, kas "Kalev" jõudis sihtkohta või kadus Atlandi voogudesse. Põgenejad oli 56 Hiiumaalt tulnud, keda sundis Rootsist lah-

\*\*\*

2. juulil 1947 lahkus Göteborgist "Edith". Ilm oli ilus, mootor töötas oivaliselt ja paat liugles kergelt üle madalate lainete. Pooletise tunni pärast aga mootor turtsatas ja jäi seisma. Peavõlli laager oli määrdeõli puudusel kinni jooksnud. Puri võeti üles ja taheti sadamasse tagasi pöörduda, ent tugev veevool trüvis paadi Marstrand saare poole. Ilm läks pimedaks ja tuul lissas jõudu. Veevool viis

paadi saarest mööda. Otsustati Lysekli saarestiku vahele sisse purjetada. Seal paat ankurdati. Kõik läksid magama, ainult vahimees jäi üles. Tema avastas järsku kalju kontuurid ja kutsus kapteni üles. Enne kui see koist välja jõudis, tonksas paadipära vastu kaljut. Paat tegi äkilise pöörde, lõi veel kord vastu kaljut ja taganes siis avamere poole. Mootor tehti niivõrd korda, et saadi tagasi Göteborgi, kus parandati paadi vigastused, et seejärel uuesti üritada. Viis ja pool päeva teel oldud, mindi Belgias Ostende sadamasse proviandi järele. Belgia sed olid väga lahked ja lubasid maale. Mingil kombel kadus seal üks meesreisija, teda ei leitudki. Paadi sadamas oleku ajal pääses lahti orkaan. "Oleksime me seeaeg merel olnud, siis vist oleks olnud reisul lõpp", oli kapten Schönberg arvanud. Kolmveerandtunniga oli orkaan oma teed läinud, jättes järele purustused ja segaduse; sadamas oli jälle vaikus.

\*\*\*

8. juunil sõitis Stockholmist kapten Mihkel Laksi juhtimisel välja 13-tonnine paat "Snygg", reisi lõppsihiks Argentina. Pardal oli kolm abielupaari, kaks poisikest, kolm üksikut meest ja kapten. 9. septembril jõuti Rio de Janeiro Bocasadamasse.

\*\*\*

17. septembril 1946 lahkus Göteborgist väike kalapaat "Elvi" 18 reisisajaga pardal, sõidusihiks Kaplinn. Mitmesuguste mereäparduste pärast parandati paati Taanis ja Hollandis, lõpuks jõuti Hispaaniasse. Seal andsid kuulus laulja Rosvänge ja kaks läti lauljat kontserdi. Saadud rahaga osteti proviandi, sest meeskonna rahad olid kulunud paadi parandamiste peale. Edasi taheti sisse sõita mõnda Portugali sadamasse, aga selleks ei antud luba. Värsket vett siiski võimaldati võtta. Järgmiseks peatuti Põhja-Aafrika sadamas Safis. Seal anti värsket vett ja varustust, ent keelati väljasõit neljaks päevaks. Rabatist tuli laevale kaks tähtsat politseittegelast ja käsutas kõik paadis olijad politseihoonesse ülekuulamisele. Seda toimetati ülbelt ja toorelt, eestlastele vaenulikkult. Kaht paadis olnud rootslast koheldi palju viisakamalt. Aga eestlasi peksti ja mõnitati ning naiste kallal ähvardati tarvitada erilist meetodit, mis sunniks neid kõike avaldama. Neli paadis olnut, nende hulgas sakslane Riedel, saadeti Casablancasse. Seejärel viidi ka "Elvi" koos teiste põgenikega sinna üle. Seal tuli neil ela-



Purjejaht "Estonia".

da poolteist kuud paadis. Seejärel siiski anti töö- ja elamisluha. Kapteni kohta öeldi, et tema enam vangist ei vabane, samuti lendurist sakslane Riedel, kes olevat sõjasüüdlane.

Nüüd lubati ka paadil sadamast lahkuda. Seejärel vabastati ka kapten.

Üheksa julgemat meest võtsid sihiks Las Palmase. Seal müüsid nad "Elvi" maha. Lõpuks jõudsid nad Lõuna-Aafrikasse. Kas mõni neist seal veel elavate kirjas on, pole teada.

\*\*\*

2. juulil 1947 lahkus Göteborgist "Edith". Ilm oli ilus, mootor töötas oivaliselt ja paat liugles kergelt üle madalate lainete. Pooletise tunni pärast aga mootor turtsatas ja jäi seisma. Peavõlli laager oli määrdeõli puudusel kinni jooksnud. Puri võeti üles ja taheti sadamasse tagasi pöörduda, ent tugev veevool trüvis paadi Marstrand saare poole. Ilm läks pimedaks ja tuul lissas jõudu. Veevool viis

paadi saarest mööda. Otsustati Lysekli saarestiku vahele sisse purjetada. Seal paat ankurdati. Kõik läksid magama, ainult vahimees jäi üles. Tema avastas järsku kalju kontuurid ja kutsus kapteni üles. Enne kui see koist välja jõudis, tonksas paadipära vastu kaljut. Paat tegi äkilise pöörde, lõi veel kord vastu kaljut ja taganes siis avamere poole. Mootor tehti niivõrd korda, et saadi tagasi Göteborgi, kus parandati paadi vigastused, et seejärel uuesti üritada. Viis ja pool päeva teel oldud, mindi Belgias Ostende sadamasse proviandi järele. Belgia sed olid väga lahked ja lubasid maale. Mingil kombel kadus seal üks meesreisija, teda ei leitudki. Paadi sadamas oleku ajal pääses lahti orkaan. "Oleksime me seeaeg merel olnud, siis vist oleks olnud reisul lõpp", oli kapten Schönberg arvanud. Kolmveerandtunniga oli orkaan oma teed läinud, jättes järele purustused ja segaduse; sadamas oli jälle vaikus.

Ookean ületati kolme ja poole kuuga, sellest 33 päeva tormisõitu. Laeval oli ka mootor, kuid kütuse vähesuse tõttu püüti liikuda purjejõul nii palju kui võimalik. Sellega jõudis Floridasse 14 meest, 9 naist ja üks kaheaastane poiss.

\*\*\*

30-tonnise "Ainaga" juhtus Põhjamerel avari ja oldi sunnitud sisse sõitma San Sebastiani Pasajesi sadamasse. Paadi meeskonda kuulus advokaat-ajakirjanik, mehaanik ja üks abielupaar - arst ja õigusteadlane. Neil oli kaasas vaid üks kaart ja kompass. Purjekas oli ostetud 6000 krooni eest. Mis sellest laevast sai või kuhu ta välja jõudis, selle kohta puuduvad andmed. Pole ka teada, kas keegi neist oskas laeva üle Atlandi juhtida.

\*\*\*

"Dagmar" pardal oli 17 pagulast - baltlased ja poolakad. Paat peatus Hispaanias La Coruna sadamas, ja sealt välja sõites jäi tormi rebida. 60-tunnise sõidu järel jõuti Finiste juurde Coronbioni. Et paadimootor oli üles ütelnud, valati sadamas mootorile kahe ja poole päevaga uus silindripea. See saadi tasuta. Seejärel võeti suund Las Palmasesse. 19. juuli 1947 varahommikul jõuti kohale. Seal maksti maha lätlasest kapten Treilibs, sest tal tekkisid paadiga tormis olles meeleshäired. Hiljem jõudis "Dagmar" ühte Aafrika sadamasse.

Keegi ei tea, kui mitu paati Atlandil hukkus. Ühe kohta levisid teated, et N. Liidu laev oli meeskonna ja reisisjad kaaperdanud ja minema viinud.

Aastail 1947-1948 avanesid töövõimalused Kanadas ja Roots. Kanada saatkonnast oli võimalik viisat saada, kui sinna oli töökoht soetatud. See võimaldas reisisaarevaga kohale sõita. Keegi ei tea, kui palju eestlasi Rootsist Kanadasse asus, aga mõnituhat siiski. Minu elupaigast Borásist lahkus umbes 500 eestlast.

Lahedamad tööolud tekkisid ka Roots. See vähendas rootslaste vastuseisu sisserändajatele. Eestlastesse hakati suhtuma leebemalt. Ja ehkki N. Liidu saatkonna inimesed püüdsid nüüd uute meetoditega pagulasi koju meelitada, ei andnud see ometi nimetamisväärsset tulemust.

Eralt Art

# Reisilaevakapten Julius Pajuäär

Saaremaa läänepoolseim nurk, Kihelkonna, oli ammu üks Eesti merenduskeskusi. Saaremaa jaotamisel ordu- ja piiskopkonna vahel tõmmati piir Rootsikülas, kus asub Kihelkonna kirik - varakeskjal oli see Saaremaa rootslaste t ä h t s a i m a s u n d u s .



Ümbruskonnas elas hulk tublised laevaehitajaid, kipreid ja meremehi. Mõni sajand hiljem olid need kõik eestlased, sest rootslasi oli vähe ja nad sulasid saarlastega kokku.

Maa oli sealkandis vaene ja kivine. Merest aga toodi rikkalikku saaki: räime, lesta ja angerjat, madalikel Vilsandi ümber rõõviti vrakke puhtaks, tehti kaubareise Gotlandile ja Stockholm.

Otse Rootsiküla läheduses elas üks neid põllu-, kala- ja meremeeste perekondi, Puss-huntid. Pärimate järgi tõi nende eelsina kohalik Pajumõisa parun. Ta harrastas looma- ja linnujahti ning oli välja aretanud häid tõukoeri, kellest huvitusid ka naaberparunid. Kellegagi mõisnikest-sõpradest lepitati kokku, et too saab Pajumõisast pöösastikus jahiks sobivad koeri. Selle eest annab naaber Pajumõisale ühe tubli talupoja-töömehe.

Sel ajal toimus talupoegade perekonnanimede andmine ja ka Pajumõisale antud talupoeg pidi nime saama. Aga missuguse? Et perekond oli üsna haruldased viisil Rootsikülla sattunud, valiti nimi *Buschhund* - pöösastikukoer. Varsti kirjutati nime eestipärasemalt: Puss-hunt või Pussunt.

Selle perekonna pea oli esimese Eesti Vabariigi ajal Peeter Puss-hunt (s. 1883) - tubli põllumees ja timmermann, kes varsti sai läheduses Papisaares asuva J. Teäre laevaehituse ülevaatajaks. Vanadel ülesvõtetel võib teda näha keset tohutuid laevahituspuid ja -planke.

Selle tubli mehe juures oli märkimisväärne, et ta tuli toime ettevõtmisega omandada ajaloolise Paju mõisa häärber koos mõisasüdamega. See oli peale Vabadussõda antud Peipsi laevastiku komandörile, Kihelkonnalt pärit Jaan Usinale. Too müüs omandi edasi Peeter Puss-huntile, kelle nimi eestistati varsti Pajuääreks. 1944. aastal õnnestus Peeter Pajuäärel Rootsi põgeneda, tema kolm tütart ja türetütart uppisid, sest nende paat sai torpeedotabamuse, abikaasa aga jäi maha ja küüditati Siberisse.

Pere vanem poeg **Julius Voldemar Pajuäär** oli Rootsi pääsenud varem. Tema mälestuseks on need read kirjutatudki.

Julius Voldemar oli sündinud 22. septembril 1914. Eesnimi valik tõendab head vahekorda Papisaares laevaehituse juhi poja Julius Teärega. Julius Pajuäär läks merele 15-aastase kokapoisina ja sõitis Teäre purjekatel Läänemere sadamate

vahel. 1940. aastal lõpetas lähisõidukaptenina Kuressaare merekooli, misjärel töötas laevadel ja laohoidjana Kuressaare kalakeskuses. Abiellus ja põgenes koos naisega oktoobris 1943 Rootsi, kus perel sündis kaks tütart.

Ka paguluses jäi ta merele truuks. Aastast 1947 töötas ta "Rederi AB Gotland" reisilaevadel Visby-Nynäshamni ja Visby-Oskarshamni liinil, vajaduse korral ka sama kompanii Soome-liinil Kapellskär-Turku. Ta oli tõeline meremees, rahulik ja kindel, ja võitis oma laevakompanii lugupidamise. "Gotlandsbolaget" võimaldas tal 1957. a. lõpetada Stockholm merekooli kaptenina ja ta jäi oma kompanii teenistusse kuni pensionile minekuni 1979. aastal.

Eesti pagulastele oli Gotland justkui kadumaläinud kodumaa asemel, paljud eestlased veetsid suviti saarel puhkust ja lastel oli seal oma eesti suvekodu. Eestlased tundsid ja teadsid Julius Pajuäärt.

Tavaliselt teatati sõidu algul valjuhääldi kaudu laeva ja kapteni nimi. Julius võõrapärast nime oli rootslastel raske hääldada, seda väänati ja muudeti ikka tublisti. Noor naisehääli kuulutas sageli: "... och vår befälhavare heter kapten Bajäär" (ja meie laeva juht on kapten Pajuäär). See rootsikeelne nimevariant pani nende ridade autori ikka muigama, sest *bajadäärile*, India päritolu kergemat laadi tantsijatarile küll keegi seoses Julius Pajuäärega ei mõelnud.

Julius oli tööülesannete tõttu juba algusest peale poolgotlandlane ja ta soetas endale varsti Visbys uue kodu. Suve- ja tal Gotland idapoolseimal neemal Katthammarsvikis, kus oli uue kodu leidnud teisi saarlaste-põgenikke. Nende seas sai ta emakeelt rääkida. Ta valiti kohaliku ajaloolise kaptenite gildi "Visby Skepparegille" liikmeks. Uue perekonna asutand, sündis selles tütarlaps, kolmas tütar. Julius Voldemar Pajuäär suri Katthammarsvikis 22. jaanuaril 1997.

Julius Pajuäärel oli eriline "sõpruse vaist" ja temaga vesteldi ikka meeeldi. Tema sõber ja gildivend kapten Lennart Kinnander lõpetas oma mälestusartikli Visby ajalehes "Gotlands Allehanda" nii:

"Tema reis üle ajamere on nüüd lõpule jõudnud. Julius on laeva lõplikult kinnitanud igaviku sadamas."

David Papp

Häämeel on tõdeda, et aasta-

Kevad 1997

# Tööd on palju, raha vähe

"Pange see pealkirjaks," soovitas üks laevamehaanik. "Sellise pealkirja all võite kirjutada, millest tahes. Ükskõik, kust alustada, ikka jõuate sinnasamasse välja."

## Pantomim

Masinaüra on kõrvaklappidega masinamehed väljendusrikkaks õpetanud. Üksteist mõistetakse liigutustest, näoilmeist ja osutusest masinaosale või tööriistale. Kõrvalseisjalgi on huvitav jälgida surve mõõtmist silindrites ning nii-ja-nii-mittemenda silindri klapi või tihendi või mingi muu säärase detaili vahetamist.

Sõidu pealt seisma jäetud peamasinat ära jahutada kellelgi aega pole, laev peab ju triivi jääma. Niigi on masinamehed, kelle arvates just laevajuhi nende kallikest lõhuvad, sunnitud kiirustama, sest ülalt küsitakse, kas juba valmis ei saa. Nii nad siis kiirustavad. Kes rabeldes vajalikke tööriistu otsides, kes silmnähtavalt närvi sees, keegi aga lihtsalt kiiresti toimetades.

Pole vajagi masinast midagi taibata, et mõista: niisugust rahulikku, aga seejuures kiiret ja täpset tööd suudab teha vaid see, kel asi, nagu öeldakse, hästi käpas. Võlutult võib vaadata, kuidas kõik mutrid ja poldid õiges järjekorras välja kruvitakse ja pärast sinnasamasse tagasi pannakse, nii et ühtki üle ei jää. Kusjuures on aega iga tööriist käest nii ära panna, et see ei kuku, ja mis veel imelikum, vahepeal detaille ja nõgiseid käsigi pühkida.

Mitmikat ja žeste läheb tarvis selleks, et kolleegilt õiget tööriista saada, muidu on kõigiti selge, et sellise mehe käes töö läheb ja sõnu masinaruumis ei tarvitata. Kahju vaid sellest, et säärase meeste oskusi tarvita-takse mitte ainult avariremon-



Laevajuhi: "Mehaanikud tahavad neid karvakesi nii täpselt!"

diks sõidu ajal, vaid ka tehase-töödeks seisu ajal, nagu sageli kurdetakse.

Eks seegi ole rahaprobleem, sest tehastest remonditööliste tellimine on kindlasti kallim kui meeskonna tehtud töö. Nii kulusidki sadamapäevad mitte sadamakortsis, vaid nõgisena tööpaigas. Premeeriks tublit töömeest vähemalt kohviga, et kuuma masina juurest tulles võiks puhkepausi pidada. Ent jälgides, kuidas ta tudengikohvi keedab, tuleb meelde, et tormis purunenud kohvimasina asemele uue ostmine on samuti rahaprobleem.

Et aga just masinameeste hulgas riigikeele oskajaid vähevoitu on, tuleb arvatavasti sellest, et seal all saab sõnadetagi hakkama.

**Kollektiivleping on**  
Kui mõnd meremeeste kurt-

mist kuulata, leidub "Eesti Merelaevanduse" ja selle firma ujuvkoosseisu ametiühingu kollektiivlepingus kindlasti punkt, mis mingi kurdetava probleemi lahendaks. Teine võimalus, et lepingupunkt lahendab vaidluse küll, aga tööandja kasuks ehk vastu meremehe loogikat.

Esimene võimaluse puhul toovad meremehed, kes on võimelised kollektiivlepingut peast tsiteerima, näiteid juhtumite kohta, mil see ei toimi. Vastuseks nõudjaile on tüüprefraan: "Vsjo utšteno v zarplate" – ju siis rahaprobleem. Kui sellest ei piisa, tuleb kraad kangem: "Ne nra-vitsja, naidjom drugova."

## Kollektiivlepingut pole?

Et mõned meremehed võivad kollektiivlepingut punkthaaval üles öelda, tundub kummaline, et teised pole selle olemasolust kuulnudki. Vastanud nii koguni ITF-i inspektorile. Võib kujutleda, et seepeale küsis inspektor, kas mehed on tööl ja palgaga rahul. Arvatavasti vastati, et tööga küll, aga palk võiks suurem olla. Pole raske arvata, mis rõõmuga naaberametiühingud seepeale aidata lubasid. Mida jätsid aga kollektiivlepingule alla kirjutanud osapooled tegemata, et isegi kirjapandu propagandistlik efekt on kaduma läinud? Punktuaalsest täitmisest rääkimata.

## Teeks tööd, aga tööriistad viledad

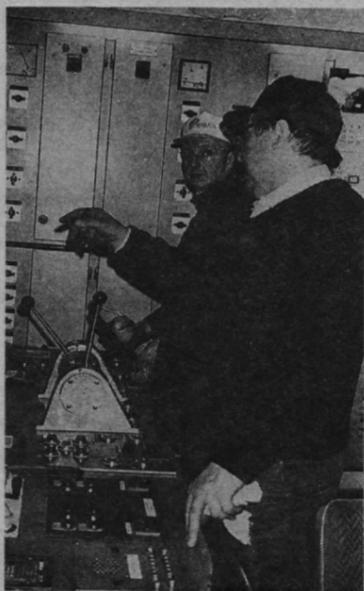
Laevajuhi avasid reisi algul lootusrikkalt uhiuute binoklite karbid. Kaanel pöösas kükitav jahimees, sees täitmata garantiitalong ja kasutamiseõpetus.

Venekeelne õpetus (binoklid on toodetud 1993. a. Salavati linnas Baškiirias) teatab, et ristid, millest üks hästi ei näita, on "tugevad optilised seadmed kaugel asuvate objektide jälgimiseks spordivõistlustel ja muudel massüritustel". Roolikambris kasutada ei saa, sest "läbi akna vaadates kujutis moonduv". Ka silla tiival mitte, sest "tuleb hoida soojas kohas (min. +5°) ja vältida niiskust". Vaja on kuiva merd!

Jällegi rahaprobleem, sest üks merebinokkel maksnuks kaks korda rohkem. Aga neist kahest jälle üks ei näidanud. Siiski, jaanipäeva eel on koolinoorte laulu- ja tantsupidu. Kui vihma ei saja, siis on see just binoklile sobiv massüritus.

## Sõida Põhjaneela poole!

Dokumente toodetakse tänapäeval arvutiga. Sellesamaga, milles sõidu ajal slaavipäraste kohanimedega elektronkaart. Arvuti peab olema hea, sest



Mehaanikud: "Mis nad lõhuvad masinaid!"

kehvas kaart ei töötaks. Paraku on klaviatuur venekeelne, ladina tähed aga mitte klahvide peal, vaid esiservas. Ei mingit kunsti: lased põlved lõnksu ja vaatad pisitillukesi märke klahvide esiküljel, kuni käe sisse kulub, ja ongi pimesüsteem selge. Saab kooliarvuti "Juku" kombel kaardilaua teksti toota – ikkagi samm edasi vene tähestikuga kirjutusmasinast, mille nooremad tüürimehed mõni aasta tagasi lugematul hulgal munsterrolle tippisid.

Kui tüürimees loetles: kronomeeter on paranduses, radar rikkis, arvuti on vahel paariks päevaks kinni jooksnud, võis mõista, miks oli kirjutatud: "Vaatamata moodsate navigatsioonivahendite olemasolule palun laevas sisse viia laeva asukoha määramine vähemalt kord ööpäevas astronoomiliselt".

## Moraalse kahju eest

Käis laevas kaldaametnik ja nõudis, et roolikambris oleks mitte üksnes vahi-, vaid ka magamisgraafik. Kirjutasidki tüürimehed iga nädalapäeva kohale kellaajad ja nimed – kes on tööl, kes magab. Ent kuigi vahigrasid peeti täpselt kinni, ei olnud puhkamisgraafik suutnud meremehe kuigivõrd distsiplineerida. Sageli võis näha, et need, kes graafiku järgi oleksid pidanud magama, seda sugugi ei teinud. Enamgi veel, olid lausa tööl. Peamiselt seetõttu, et töökohustused ei piirdu vahis olemisega.

Võib-olla ka seetõttu, et täita kaldalt tulevaid ülesandeid. Näiteks vastata nõudmisele: "Seoses talvise perioodi saabumisega põhjapoolkeral ... likvideerida avastatud puudused."

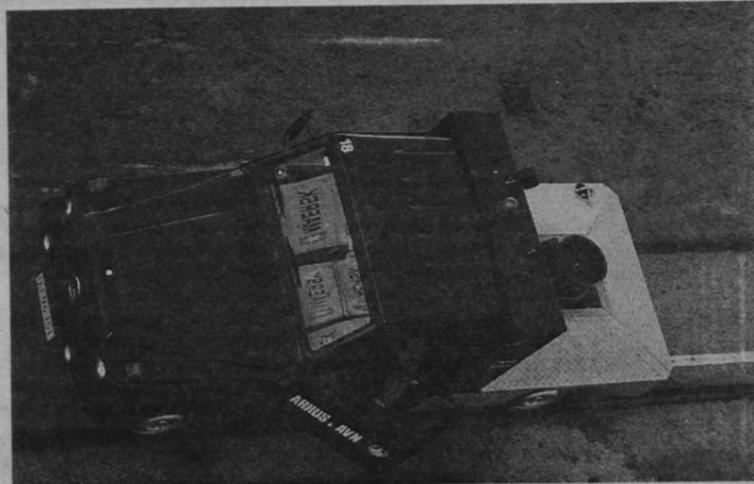
Kui võimalik, tuleks maksta säära-stel puhkudel lisatasu moraalise kahju eest. Samuti kui siis, kui kaks korda ühe vahi jooksul tuleb osava manöövriga tihedas laevaliikluses leida see pilu, milles laev terveks jääks. Või siis, kui reisijaks on plaiga, keda jälgides meremehed mõistatavad, kas paneb järgmiseks söögijaks jalga hõbedased kintspüksid või kuldseid lehvivad, dekolteega allpool naba.

Säärased asjad on paraku just palgas arvestatud. Aga mitte kõik. "Praegu hakkame lisatööle, mille eest ei maksta," teatab üks. "Aga ega seda tegemata jätta ka saa."

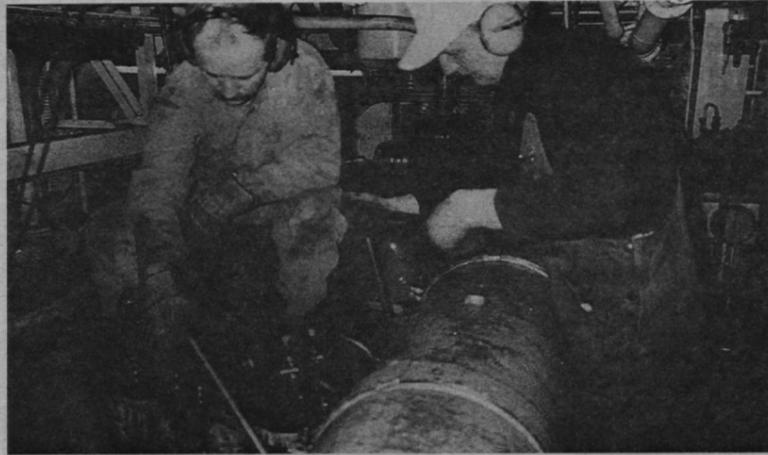
"Lõpetasime just lisatöö, mida pidanuks tehases tegema," teatab teine.

Aga järeldusele, et nende laeva mainimine "Meremehes" viis igalt laevapereliikmelt 150-200 krooni vähemaks, oli raske vastu vaielda. Sest palgaarvestuskviitung pole küllalt üksikasjalik.

Madli Vitismann



Moraalne kahju: vaadata pealt, kuidas teised tööd ei tee. Isegi otsi haalavad nad väljamaal autoga – kasti asemel pollar.



Kui masinat parandada meetoodilise täpsusega, saab palju kiiremini korda.

|    |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |   |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|---|
| 1  | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |   |
| M  | E | R | E | P | Ä | Ä | S | T | J  | A  |   |
| 12 | E | M | A | H | A | N | I | K | U  | U  | B |
| 14 | L | I | I | K | U | N | K | A | D  | U  | I |
| 17 | A | I | V | A | L | G | E | N | A  | H  | K |
| 21 | N | R | O | A | K | E | N | D | E  | T  | A |
| 24 | E | U | P | L | E | B | E | I | B  | O  | T |
| 29 | E | H | A | F | R | A | M | N | E  | R  | L |
| 33 | S | K | A | G | E | R | R | A | K  | U  | A |
| 36 | L | Ö | V | I | S | Ü | D | A | U  | D  | D |
| 40 | A | H | O | I | L | O | O | V | I  | D  | A |
| 45 | N | I | G | R | A | N | T | I | G  | A  | L |
| 48 | E | K | S | I | V | S | A | I | M  | A  |   |

## Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. "Merepäästja". 12. Emahani. 13. Kuub. 14. Liik. 15. Unkad. 16. Ui. 17. Ai. 18. Valge nahk. 21. Nro. 22. Akendeta ... 24. Eu. 26. Plebei. 28. Bot. 29. Eha. 30. "Fram". 32. Nerl. 33. Skagerrak. 35. U.a. 36. Lõvisüda. 39. Udd. 40. Ahoi! 41. Loovida. 45. NI. 46. "... Granti ...". 47. Gal. 48. Eksiv. 49. Saima.

ALLA: 1. Melaneeslane. 2. Emir. 3. Raivo Paavo. 4. Ehk. 5. "Paul Keres". 6. Änn. 7. Älke. 8. Skandinaavia. 9. Tuda. 10. Ju. 11. Abitlatid. 16. Uhtorud. 19. Aal. 20. Ge. 23. Ebe. 25. Uhk. 27. Barüon. 30. F, g. 31. Mrd. 34. Kuigi. 37. Ohik. 38. Iiri. 41. LAV. 42. Ots. 43. Dam. 44. Ala. 46. Gs.

## "Meremehe" mõistatus



Missuguses Tallinna sadamas võib näha nii uhket kaiteenistust – järelevalvekaptien ees, leekpunastes joppides, kollaste kiivrite ja valgete kinnastega kaimadrused paarikaupa järel –, laevu vastu võtnas? Kas a) Lennusadam, b) Vene-Balti sadama lõunabasseinis või c) Beckeri sadamas?

BARKANTIIN TORMILIND  
1922 1997

EESTI 2.50

## "Tormilind"

See neljamastiline Eesti barkantiin ehitati aastail 1920-1922 Hara rannas ning kuulus Käsmu laevaomanikele. Ehitamise algataja ja korraldaja oli kapten R. Pahlberg (1885-1948), ehitustöid juhatasid Saaremaa laevameistrid A. ja P. Sepp.

Barkantiin ehitati Bureau Veritase registri nõudeid arvestades: L 45,71 m, B 10,3 m, T

4,12 m, 495,49 brt, laevapere 10 inimest. Esimene reis tehti marsruudil Loksa-Kotka-Swansen-Vahemere sadamad. Aastail 1925-1926 külastati Aafrika ja Lõuna-Ameerika sadamaid.

11. detsembril 1937 tegi "Tormilind" Hiiumaa lähedal avarii, mis põhjustas kolme meeskonnaliikme hukkamise. Hiljem laev remonditi ja muudeti mootorlaevaks (300 hj diiselmootor) ja eemaldati tengad. 27. juuliks 1939 oli alus uuesti merekõlblik.

"Tormilind" hukkus arvata-vasti 1944. aasta augustis Kie-li lahes.

"Tormilindu" on peetud Eesti ilusaimaks purjelaevaks. Just seetõttu ilmubki 2. juulil selle-teemaline postmark.

Margi autor on Roman Matkiewicz

## "Eesti Veeteede Ameti Teataja"

3./4. topeltnumbris avaldatud teede- ja sideministri määrused on laeva juhtkonna liik-me kutse ajutise äravõtmise korra, lootsikviitungi näidise, merepukseerimise tehniliste nõuete, laevapere minimaal-koosseisu kehtestamise juhendi ja laevade valvepaatidega varustamise nõuete kinnitamise

kohta. Kahel esimesel on luge-da ka lisad, ülejäänutel tulevad järgmises "Teataja" numbris.

Veeteede ametilt on käskkirju 6 sadama laevaliikluseks avamiseks, ühe vanemehaa-niku meresõidudiplomi kinnit-uslehe väljastamise keelami-seks ja peadirektori mõne käsk-kirja tühistamiseks.

Ringkirju on laevaomanikele ja kaptenitele.

Hulk lehekülgi võtavad enda alla IMO õigusaktide muudatu-

sed aastatel 1997 - 2010. Ära on toodud ka veeteede ameti navigatsioonitulede monitoo-ringusüsteemist rääkiv tekst ja skeem.

Ka on informatsiooni Rahu-vahelise Hüdrograafiorganisatsiooni kohta ja IMO tea-teid, samuti kohalikke teateid. Ka on ära trükitud tabel and-metega Eesti Vabariigis tööta-vate sadamate ja meresõidu-ohutust tagavate kaldaradio-jaamade kohta.

AS Eesti Merelaevandus teatab sügava kurbusega kauaaegse töötaja, kapten

## JÜRI MÄTLIKU

24. VIII 1939 — 8. VI 1997 surmast ja avaldab sügavat kaastunnet lahkunule omas-tele

## JÜRI MÄTLIKU

mälestavad grupikaaslased Tallinna Merekooli 1958. a. lennust

## JÜRI MÄTLIK

24. VIII 1939 — 8. VI 1997

mälestavad "Kurske", "Suurlaiu" ja "Viirelaiu" laevapereid



Ainulaadne restoran  
vanal aurulaeval

AVATUD 12-24

Lootsi tn. 15 kõrval, kai ääres

Admiraliteedi basseini

Tel 6411155

GSM 8 25 060066

16. juunil seisid AS  
Tallinna Sadam  
sadamates:

## Kesklinna sadamas

"Kalana" (Eesti) - lossib, laadib konteinereid  
"Athena" (Malta) - laadib metalli  
"Silver Bin" (Libeeria) - laadib malmi

## Muuga sadamas

"Bregen" (Norra) - laadib naftaprodukte  
"J. Sundrakkals" (Küpros) - laadib naftapro-  
dukte

"STK-1028" (Vene) - lossib maltoosat  
"Okoltšitsa" (Bulgaaria) - laadib väetist  
"Volgo-Balt 210" (Vene) - lossib nisu

## Kes meil käivad

"Ref Lira" (Panama) - lossib külmutatud kanu

"Kapten Voolens" (Eesti) - lossib, laadib konteinereid

## Kopli sadamas

"Opal" (Poola) - lossib kakaoube

"Ladoga 108" (Vene) - laadib metsamater-  
jali

## Paldiski sadamas

"STK-Bur" (Vene) - laadib vanametalli

"White Night" (Vene) - laadib vanametalli

## «Meremehe» ilmumist rahastavad:



ESTMA



EstLine



ScanTrans



NT BUNKERING LTD.



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht  
16. juunil

## Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" - teel Necocheast Fu-  
jairahsse

"ALEKSANDER ABERG" - São Francisco do  
Sulis

"PAUL KERES" - Inchonis

"KRISTJAN PALUSALU" - teel Vancouve-  
rist Marivelesi

"GUSTAV SULE" - Safis

"ALEKSANDER KOLMPERE" - remondis  
Rilas

"HAAPSALU" - teel Port au Prince'ist Hous-  
tonisse

"VILJANDI" - Baltimore'is

"RAKVERE" - Helsingis

"NARVA" - Kaliningradis

"VALGA" - New Orleansis

"SAKALA" - teel Cadizist Pte. a Pitre'i

"SOMPA" - teel Pointe Noire'ist Parana-  
guasse

"KEHRA" - Doualas

"KUIVASTU" - teel Abidjanist Porto Praias-  
se

"KUUSALU" - teel Pasajesist Tallinna

"RAKKE" - teel San Pedrost Casablancasse

"VALKLA" - teel Rouenist Abidjani

"PIHTLA" - teel Rouenist Abidjani

"NAISSAAR" - Hamburgis

"VAINDLO" - Paljassaare sadamas

"KASSARI" - teel Bayonne'ist Gdanskisse

"MUHU" - Iskenderunis

"ABRUKA" - teel Mersinist Randersisse

"VILSANDI" - teel Szczecinist Vössotskis-  
se

"MUUGA" - Helsingborgis

"VIRTUSU" - teel Antwerpenist Helsingisse

"KALANA" - Vanasadamas

"KURKSE" - teel Rotterdamist Vanasada-  
masse

"DIRHAMI" - teel Stockholmist Antwerpe-  
nisse

"KAPTEN KONGA" - Gdanskis

"KAPTEN VOOLENS" - Muuga sadamas

"MEHAANIK KRULL" - remondis Paljassaa-  
re sadamas

"VIIRELAID" - Pärnus

"SUURLAID" - Københavnis

"MOHNI" - teel Livornost Wallsendi

"SOODLA" - teel Novorossiiskist Pireuses-  
se

"KLOOGA" - teel Ventspilsist Pasajesi

"TRANSESTONIA" - Århusis

"DONATA" - Muuga sadamas

Väljaandja  
Eesti  
Meremeeste Liit

Järgmine number  
ilmub  
juulis

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

Mobiltelefon:  
8-25-238 088;  
peiler 40710  
(operatori telefon  
6304050)

«Printall»  
Tellimuse nr. 2501

Toimetaja  
MADLI VITTMANN

EESTI  
RAHVUSRAAMATUKOGU  
AR

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuseumi kassast. Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas