



Ilmub alates
1989. aastast
IX aastakäik

MEREMEES

Nr. 1-2 (178-179)

Teisipäev, 27. jaanuar 1998

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ "Estonia" huku järel lk. 2-3
- ☛ "Normandyst" ja "Neptuniast" lk. 4
- ☛ Firmaideoloogiast lk. 5
- ☛ Viis aastat Eesti krooni lk. 6
- ☛ Kaamoserohi lk. 7
- ☛ Kalastajaist ja kalureist lk. 8
- ☛ Ohvitseriks koolis lk. 9
- ☛ "Fantaasiast", "Tarmost" ja "Tallinkist" lk. 10
- ☛ Suvejutt XVIII lk. 11



19. detsembril saabus Tallinna "Lion King". Lähemalt lk. 10.

"Eesti Merelaevandus" ostab "Nordström & Thulin AB" osaluse E-Liini AS-is

Pressiteade

AS Eesti Merelaevandus ja Rootsi laevafirma "Nordström & Thulin AS" on alla kirjutanud lepingu, mille kohaselt "Eesti Merelaevandus" ostab 50% "Nordström & Thulini" aktsiatest Tallinn-Stockholmi laevaliini reisijate- ja kaubavedu korraldavas E-Liini AS-is.

Peale "Nordström & Thulini" osaluse omandamist E-Liini AS-is saab "Eesti Merelaevandusest" "Estline'i" ainuomanik. Kaubamärgi "Estline" all Tallinn-Stockholmi laevaliini reisijate- ja kaubavedu korraldavas E-Liini AS-is kuulus 50% aktsiakapitalist "Eesti Merelaevandusele" ning 50% "Nordström & Thulini-le". Sama tehinguga omandab "Eesti Merelaevandus" ka "Nordström & Thulini" osaluse "Estline AB-s", mis tegeles piletimüügi ja turunduspoolega Rootsis. 50% "Estline AB" aktsiatest kuulus samuti "Eesti Merelaevandusele" ja 50% "Nordström & Thulini-le".

Seega on "Eesti Merelaevandus" omand peale ostutehingut joustumist 100% "Estline'i" operaatorfirmades E-Liini AS ja "Estline AB". Eelmisel aastal kasvas Tallinn-Stockholmi liinil nii reisijate arv kui ka kaubakogus, mistõttu võib kindlasti väita, et tegu on perspektiivika ja areneva turuga.

Tehingu tagajärjel ei muutu esialgu "Eesti Merelaevandus" ja "Nordström & Thulini" omandisühited koostöös ostetud reisi- parvlaevades "Regina Baltica" ja "Meloodia". Peale tehingut ei muutu midagi ei "Estline'i" klientide ega ka "Estline'i" kui firma jaoks.

Oma osaluse müüki E-Liini AS-is ja "Estline AB-s" pakkus "Nordström & Thulin" heade rahvusvaheliste tavade kohaselt esimesena "Eesti Merelaevandusele" kui oma heale koostööpartnerile mõlemas firmas. Tehingu tagajärjel ei muutu midagi Tallinn-Stockholmi liinile omal ajal antud kontsessiooni suhtes.

Vaatamata osaluse müügile E-Liini AS-is ja "Estline AB-s" jätkavad "Nordström & Thulin" ja "Eesti Merelaevandus" ka tuleviku koostööd reisi- parvlaevaga "Estonia" juhtunud õnnetuse asjus.

Reisilaevandusest otsustas "Nordström & Thulin" loobuda pärast seda, kui oli otsustanud liituda tankervedudega tegeleva "Argonautiga". Enne osaluse müüki E-Liini AS-is ja "Estline AB-s" oli "Nordström & Thulin" lõpetanud ka mandri-Rootsi ja Gotlandi vahel reisijateveoga tegelnud laevafirma "Gotlanslinjen" tegevuse.

23. jaanuar

AS-i Eesti Merelaevandus infojuht **Urmas Öobik**

Teede- ja Sideministerium sõlmis Saaremaa Laevakompaniiga liinilepingu

Pressiteade

23. jaanuaril kirjutas teede- ja sideminister Raivo Vare Saaremaa-visiidil alla liinilepingu AS-iga Saaremaa Laevakompaniiga.

"Leping määratleb Saaremaa Laevakompanii poolset kohustus- ja riigipoolset tingimused nende täitmiseks," ütles teede- ja sideministeriumi pressiesindaja Tommy Biene. Kui varasemas liinilepingus oli üheks osapooleks RAS Saarte Liinid, mis esindas Eesti riiki, siis raha kiirema liikumise ja parema kontrolli huvides sõlmisid uue liinilepingu Teede- ja Sideministerium ja Saaremaa Laevakompanii.

Tommy Biene sõnul on Saaremaa Laevakompanii peamine kohustus tagada laevaliiklus mandri ja saarte vahel, suurendada selle läbilaskevõimet ja täiustada meresõiduohutust. Riik omakorda tagab sadamate tehnilised tingimused ja kommunikatsioonid.

23. jaanuar

Teede- ja Sideministeriumi pressiosakond

Eesti Kaptenite Klubis

Eesti Kaptenite Klubi president ERICH MOIK, klubi tekkis omal ajal pärast suurt laevaõnnetust Mustal merel.

"Admiral Nahhimovi" õnnetus tõukas küll klubi moodustamisele, aga ei olnud põhjus. Selle õnnetuse järel hakkasid paljud kaptenid tundma end üksikute ja kaitsetutena, ja nii tekkis organisatsioon, mis mingisugustki kaitset pakkus. Jah, Kaptenite Klubi põhikirjas on fikseeritud, et aidatakse kapteneid, kui on õnnetus juhtunud ja kaptenit süüdistatakse ülekohtuselt või karistatakse liiga karmilt. Aga inimfaktori rolli väljendada ja öelda, et kapten ei või üldse süüdi olla, mina küll ei julge.

Kas Kaptenite Klubil on ainet arutada "Estonia" õnnetust ja muid avariisid?

See klubi oleks ilus ja toimiv organisatsioon, kui liikmed koosolekul kohal käiksid. Käivad aga ainult need, kel on aega - pensionärid. Nemed saavad klubilt 200 krooni kuus juurde. Aga need, kes maksavad - nemed ei käi. Ja ma ei kujuta ette, mida selle asjaga teha. Viskasime 40 inimest välja, kes kolm aastat ja veelgi kauem liikmemaksu polnud maksnud.

Praegu on klubi asukoht vale

- kusagil pooles Öismäes, kus täpselt - seda ei teatagi öieti. Plaan on "Suurele Tõllule" kolida, meremuuseumiga on põhimõtteliselt räägitud.

Ja teine asi - eestlastest liikmeid on vähe. Nõukogude ajal oli see normaalne - siis oligi 80% kaptenid teistest rahvustest ja 20% eestlasi. Aga kui inimesel ei ole klubi vaja, siis ei saa mina sundida teda tulema. Ma ei mõtle praegu selle peale, et kedagi väljalangenutest tagasi tuua. Kui leiab, et aeg on tulnud, siis otsustab juhatus.

Kõige suurem probleem on praegu finantsprobleem. Meie 100 registreeritud liikmelt on IFSMA liikmemaks 700 naela, praeguse kursiga teeb see 17 000-18 000 krooni. Ainuke palgaline töötaja on sekretär, kes saab 1000 krooni kuus - rohkem ei jõua maksta. Niisiis 34 000 aastast, kui sekretäri sotsiaalmaks otsa panna. 24 000 krooni aastast saavad 10 pensionäri kokku toetust. Ühesõnaga, meil oleks aastast vaja 70 000-80 000 kr. Liikmemaksudest laekub praegu umbes 40 000. Kui inimesed korralikult maksaksid, poleks viga.

Paistab, et funktsioneerida saavad need organisatsioonid, kus liikmemaksud palgast maha võetakse. 50 krooni kuus

ei märkaks, aga kui kahe aasta võlg on 1000 krooni, siis tundub juba, et sellega saaks midagi muud ka teha ja mõeldakse kohe, et ega mul seda klubi vaja eriti ei ole...

Liikmemaksu suurust tõsta ei või - peletab hoopis eemale. Ainuke võimalus finantsolukorda parandada on sponsorlus. Praegu toetavad klubi "Denato" ja "Eesti Merelaevandus". "Esmanile" oleme 10 aastaga 500 000 võlgu kogunud, tuleb paluda kustutada, et oleks nagu sponsorlus. Kui seda ei tehta, tuleb klubi kohe kinni panna.

Palju ma isegi varem kohal käisin, kui president ei olnud... Kord aastast juhatare koosolekul. Nüüd teeme neid kord kuus. Eks "Estoniast" räägime. "Esmanile" oleme 10 aastaga 500 000 võlgu kogunud, tuleb paluda kustutada, et oleks nagu sponsorlus. Kui seda ei tehta, tuleb klubi kohe kinni panna.

Milline Kaptenite Klubi imidž teie meelest on?

Väga kehva. Aga, nagu öeldud, püüame midagi teha.

Muide, senine president Igor Gnezdilov kandideerib IFSMA asepresidendiks. Muidugi oleks Eestile tema valimine hea.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Tähelepanu, EMSA liikmed!

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu aruandlus-valimiskoosolek toimub 11. veebruaril kell 12 Tallinna Opetajate Majas Rackoja plats 14, II korrus

Päevakord:

1. Uue esimehe ja aseesimehe valimine, juhatare koosseisu kinnitamine.
2. Kokkuvõtte EMSA tööst möödunud aruandeperioodil, aastail 1996-1997.
3. Finantsaruanne.
4. Prioriteetid 1998. aastal. Ettepanekud on teretulnud.

Ootame rohket osavõttu!

info telefonil 6 466 240 või 443 009

Tallinnas jälle jänessed

Peale mõningast pausi on Tallinna sadamasse jälle saabunud laevajänessed

19. detsembril saabus viis neegrit Küprose lipu all sõitva kaubalaevaga "Opal".

7. jaanuaril oli tegemist nelja illegaaliga samuti Küprose lipu all sõitval "Baco Traderil".

Mõlemad laevad olid saabunud Cote d'Ivoire' st kakaolastiga. "Opal" tuli Tallinna Poola kaudu, "Baco Traderi" eelmine sadam oli Kiel.

Esimene seltskond saadeti Tallinnast tagasi koduteele pärast laeva lossimist-laadimist jõululaupäeval ja "Meremehe" ilmumispäevaks peaksid ka järgmised Eestist lahkunud olema.

Rahvusvaheliste meresõidutavade järgi peavad laevaomanikud toimetama põgenikud ja salaja laevale tulnud isikud tagasi riiki, kust nood laevale tulid. Laeva kapten peab ennekõike tagama põgenike ohutuse, mis tähendab seda, et neid küll valvatakse reisi ajal, aga ta on kohustatud neile võimaldama normaalsed elamistingimused. Vastavalt 1951. aasta Genfi konventsioonile võib laevajäneseid teatud juhtumel käsitleda kui põgenikke, kuid siiani on meil ja meie laevaomanikel olnud varju selliste rändajatega, kes varjupaigataotlust esitanud pole.

Laevajäneseena merereisile minek on seotud parajalt suure riskiga. Nagu näha järgmistest juhtumitest, on viimasel ajal rakendatud ka sootuks teistsugust praktikat.

Maikuu arreteeris Kanada politsei Halifaxi Taivani lipu all seilava "Maersk Dubai" (Maersk on tuntumaid ja mõjukalmaid Taani laevaomanikke) laeva ohvitserid, kellest vähemalt seitse lähevad kohtu alla mõrvas süüdistatuna. Neid süüdistatakse kolme rumeenlasest jänese üle parda viskamises avaookeanil.

Kaheksa filipiinlasest meeskonnaliikme sõnul, kes laevalt hiljem deserterusid, leiti kaks jänest päev peale laeva väljumist Algecirase sadamast Hispaanias. Nood pandi parvele ja lasti ookeanile ning viimati nähti neid umbes 30 miili rannast eemal. Merepäästejaamad ei ole leidnud ei neid ega nende laipu. Hiljem leiti laevalt Kesk-Atlantil kolmas jänese, kes samuti üle parda saadeti. Meeskonnaliikmed avastasid hiljem ka neljanda jänese, keda aga ohvitseride eest peideti ja anti hiljem üle Kanada immigratsiooniametile.

Arvatakse, et jäneseid parda taha saates taheti vältida 5100 dollari suurust trahvi, mis määratakse iga Kanadasse sisse toodud jänese pealt laeva või lennuki operaatoritele.

Kohus taivanlaste üle peetakse Rumeenia seaduste järgi, kuna asi ei käi Kanada jurisdiktsiooni alla, sest sündmus toimus rahvusvahelistes vetes ning ühtki kanadalast asjasse segatud polnud. Rumeenia võimud ongi nõudnud kahtlusaluste väljaandmist.

Kaks Ginea immigranti, kelle Senegali kalurid avamerel veest välja püüdsid, süüdistasid Vene kalalaeva kaptenit, kes olevat nad merre visanud.

Meestel oli õnnestunud Conakrysa Kreeka lipu all seilava laeva "Maria K" pardale pääseda. Kapten oli jäneseid juba merel olles avastanud ning lasknud nad koos tühjade vaatidega üle parda visata. Tänu neile vaatidele õnnestus jänestel kolm päeva vee peal püsida, kuni kalamehed nad välja õngitsesid.

Lauri Naber

Võidujooks tähelepanu võitmiseks

Kaks päeva enne "Estonia" huku uurimiskomisjoni lõpparuande avalikustamist, 1. detsembril, avas Saksa (laevatehase) eksperdirühm Stockholmis kaheks nädalaks oma näituse.

Samas kohas samaviisi

Teistkordne näitus vanas trammidepoos kandis ilmselgeid kiirustamise märke. Ekspositsioon ei näinud välja nii ilus ja hoolikalt koostatud kui esimesel korral. Enamgi veel, osalt oli kasutatud eelmiseks korraks valmistatud stende, millel mittevajalik oli üle pläserdatud või vajalikku kohta paberileht juurde kleebitud. Näituse viimasel lahtioleku päeval oli seal valves Alve Wendt üksi, vaikselt uurisid stende üksikud külastajad.

Sama oli juhtunud ka aruanderaamatutega. Rootsikeelne oli sama läikival paberil kui eelmine, peale sissejuhatuses parandatud ajamääruse polnud selles midagi uut. Uuesti oli kirjutatud alles järelduste osa viimasel paaril leheküljel ning võtmunistajate nimekirja oli lisandunud Wanda Wachtmeister. Endiselt puudus sellest nimekirjast Silver Linde, kuigi tema tunnistustele oli tekstis viidatud. See torkas silma, sest keegi külastajaist oli näitusestendile tema nime pastapliiatsiga juurde kirjutatud ja küsimärgi lisanud. Muldu olid ikka 37 leheküljel samad 43 värvifotot mis suvelgi.

Inglisekeelne tõlge oli kokku köidetud ja saanud mustvalgete asemel värvikoopiapildid. Uus oli, et 19. novembril olid Hamburgis aruandele alla kirjutatud Dr. Peter Holtappels ja Kapten Werner Hummel.

Kuidas sama teksti ja fotode põhjal saab järeldusi muuta, jääb tehnikaalaste eelteadmisteta arusaamatuks.

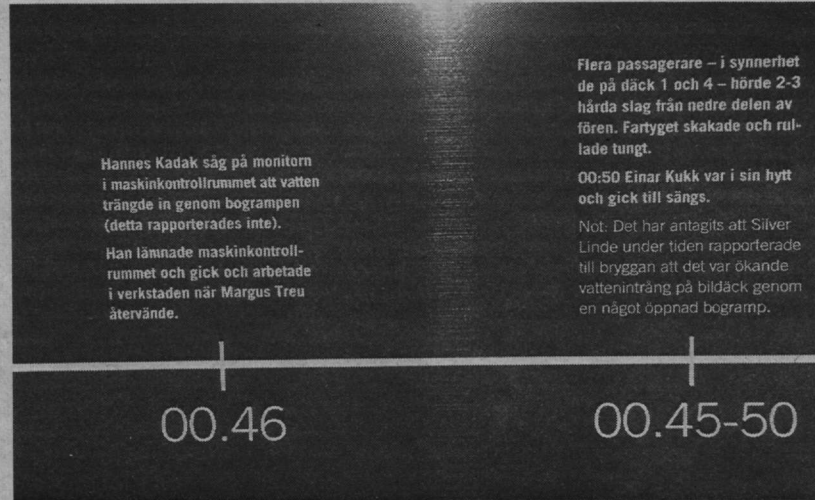
Laevaomanik on süüdi

Seekord helesinisele taustale paigutatud dokumente oli tähelepanu võitmiseks suurendatud. Tähelepanu juhiti rampe ja visiiri ehitatud Rootsi firma "Von Tell AB" kirjavahetusele Soome Meresõiduametiga: sellest tulenes, et "Von Tell" oli pakkunud jooniseid meresõiduametile näha, aga too polevat hoolinud.

SOLAS-konventsiooni vaa-deldes jõuti järeldusele, et 1980. a. olevat reisilaeva ohutussertifikaadis olnud kirjas, et *kustfart*, s.o. lähisõit on mitte lõuna pool 59°30'N. Stockholm-Turku-Mariehamn liinil olnud see tingimus täidetud, sest laev ei läinud kaugemale kui 20 miili kaldast. Järelikult olid



Pruuni asemel oli seekord helesinine stendialus, samad dokumendid aga suurendatud.



Osa stende läks muutmata kujul kasutusse.

SOLASE reeglid täidetud, kuni "Viking Sally" jäi kavandatud liinile.

Sama mõttekäiku pidi jõuti näitusele järeldusele, et 11 aastat oma 14,5 aastase ajast oli laev seal, kus ta pidigi sõitma. Vaataja viidi järelduseni, et ostja ostis vale laeva ja mitte selleni, et müüja müüs laeva valesti.

Eesti Veeteede Amet on süüdi

Viide klassiühingule ja kogemematule Eesti Veeteede Ametile päädis etteheitel, et Rootsi Meresõiduametis rahvusvaheliste konventsioonide osas väljaõppe saanud Eesti ohutusspetsialistid ei pannud laeva oma 27. septembril 1994. a. ühisõppusel rootslastega seisma "kuni vöörirambi täiesti katastroofilise seisundi kõrvaldamiseni."

Kaptenid on süüdi

Samas etteheidete reas on ka süüdistus "Estonia" kasutamise kohta jäämurdjana veebruaris-märtsis 1994, mis tuginevat paljude reisijate tunnistustele. Kord olevat proovitud murda üle meetri paksust jäävöö, kuigi puudus veealune jäävöö, ja pääsetudki laevakere vibreerisid läbi. Seda seika illustreerisid jääse kaevunud "Sally Albatrossi" fotod. Järeldus: "Sellisel käitumisel olid tagajärjed visiirile, lukustusseadmele ja rambile".

Laevapere on süüdi

Õnnetuse käigust jutustavad stendil viitasid ikka veel rahvusvahelise komisjoni omast erinevale ajakavale. Joonisel osutati, et rambi vahelt voolas sisse visiiri servani täitnud vesi, visiir aga kukkus küljest, kui laev oli küllil veepinnal. Samas oli aga järeldus, et vesi tungis 1. tekile autoteki all enne äkilist kreeni.

Leiti, et ramp polnud veetihe

ja seetõttu toppis laevapere selle vahele madratseid ja tekke. Et madratsitega paremini ligi pääseda, olevat eemaldatud üks plaat.

Õnnetuskäik kolmat moodi

Endiselt oli järeldustes punkt, mis viitas aegule 0-tekil sauna kohal. Samas aga teinegi, mille kohaselt laeva süvis muutus sõidu ajal vööri suunas, tingituna visiiri servani täitvast veest. Visiiri olevat olnud vaid veidi avatud, kui laeva kreen oli juba 40°.

Põhjus selge ja teada

Näitusel oli vanale laevahuku põhjust teatavale stendile (selle teksti uues raamatus enam ei trükitud) lisatud paberileht nüüd sõnastatud põhjusega:

"Esmane "Estonia" huku põhjus on visiiri ja vöörirambi, nende hingede ja lukustusseadmete vähene korrashoid koos autoteki täiesti väärade laadimisega ja väga suure kiirusega, pidades silmas domineerivat tuult ja lainetust, mida võis ilmaprognoosid järgi eeldada."

Kolmekesi ühes paadis

Koos Saksa Ekspedirühmaga esines näitusel kaks "Estonia" hukkunute omaste ühendust, SEA ja DIS.

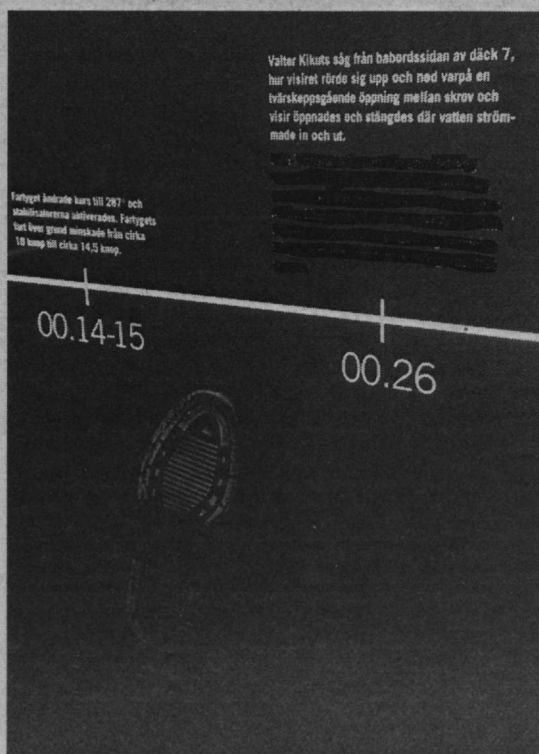
SEA võitleb Rootsi valitsusega, kes tahab "Estoniat" merepõhjas kinni katta. Selles võitluses on 90% neist selle poolt, et hukkunud üles tõstetaks. Rahvusvahelise komisjoni kohta oli aga karm hinnang, et sisevõitluste, lahkunud esimehe ja muude vastuolude tõttu on komisjon kaotanud usalduse.

Laevatehase poole oli neid kallutanud usk võimaliku augu olemasolusse, ent tähelepanuta ei jäetud ka narkootikumid-, relva- või radioaktiivsete ainete veo versioone. SEA usub, et merepõhjust leiaks kõik vajalikud tõendid.

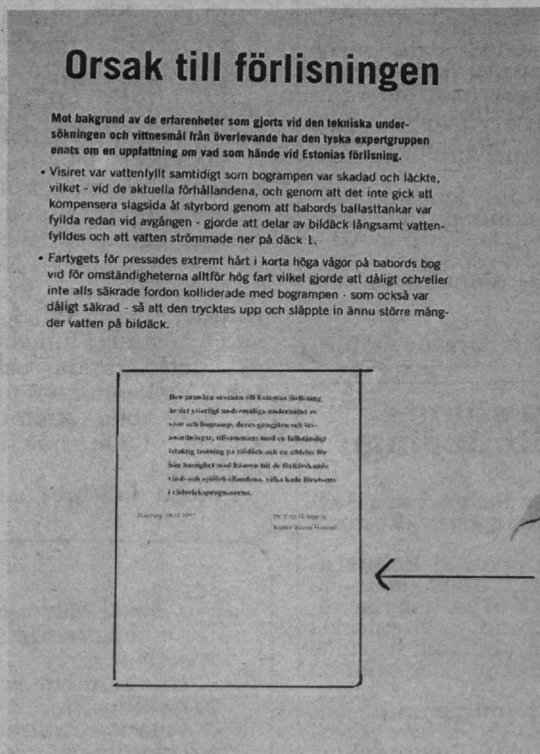
Ühenduse kord kvartalis ilmuv infoleht annab liikmelle ülevaate, mis "Estonia" huku tagajärgede asjus ette on võetud.

Teine hukkunute omaste ühendus DIS, mida juhib Gunnar Bendreus, esines napimalt ja lõõvamas sõnastuses. Ühtlasi soovitasid nad lugeda Henning Witte "Estonia"-raamatut. DIS-i nõue oli: kuni puuduvad tõendid ühe või teise versiooni kinnituseks, ei tule ühtki laevahuku versiooni välistada, ka mitte sabotaaži. Ainult uus tuukriuring võib anda vastuseid. Puuduv tõend, mida otsitaks, on auk või pragu laevakere paremas pargas 0-tekil kõrgusel, aga uurida tuleks ka autotekki. DIS end paberil ei reklaaminud.

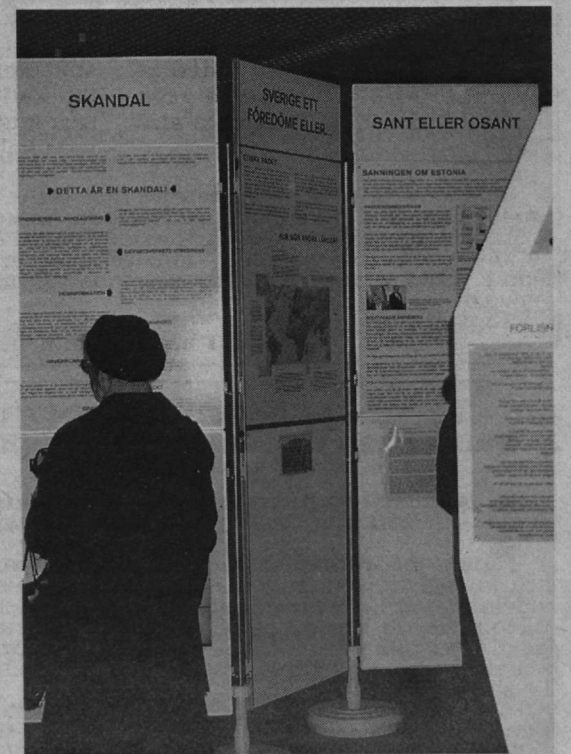
Madli Vitismann



Parempoolsest väitest oli varem kasutatud stendil alumine osa mustaks värvitud.



Järeldused viimasel minutil — noolega osutatud paberileht oli varasemale stendile juurde kleebitud.



Hukkunute omaste ühendus SEA oli välja pannud oma stendid, neilt oli ka trükiväljaanne.

Pärast lõpparuande ilmumist

Eesti Kaptenite Klubi president ERICH MOIK, ilmselt olete nüüdseks "Estonia" huku uurimise komisjoni aruandega tutvunud?

Jah. Ka klubi juhatuses puudutame seda teemat mingil määral. Jaanuarikoosolekul informeerisin juhatusliikmeid lõpparuande põhiseisukohtadest nii laeva konstruktsiooni kui ka laevapere tegevuse kohta. Aruandes ei esitatud kellelegi konkreetset süüdistust. Aga on olemas kaks fakti, mis puudutavad väga valusalt meeskonda. Esimene on evakuatsiooni hilinemine – häire hilinemine ning inimeste informeerimine – ja organiseerimine. Kõik see asi on arusaadav. Sündmused kulgesid niivõrd kiiresti, ja sillal informatsiooni omamata on raske midagi otsustada. Esimesed paar-kolm-neli minutit tegelesid tüürimehed arvata vasti sellega, et aitasid oma kaptenit, kes nahktallaga kingades nähtavasti kohe alla lendas ja teadvuse kaotas.

Teine süüdistus on natuke valusam – et informatsioon laeva tunginud veest ei jõudnud silda. Kõige ebahariliku kohta, mida laevas märgatakse, tuleb ettevaatuse mõttes ette kanda – sild peab kõike teadma.

Kui silda jõudnuks ettekanne, et läbi rambi pressib vett, siis esimene asi, mida sild oleks teinud – manööveri paremale. Siis polnud veel kreeni. Oleks võõri ära keeranud ja kõik oleks natuke teist moodi kulgenud. Me ei tea seda, aga võib-olla oleks vesi hakanud isegi välja jooksma. Kuid nemad keerasid tegelikult võõri vastu lainet.

Aga need on kõik ainult minu arvamusid.

Kas oli mingi võimalus, et laev oleks vee peale jäänud?

Teoreetiline võimalus – jah. Rebis rambi ära, aga ramp oli veel visiiri kasti sees kinni. Tema lahtikäivus oli ainult 50-60 cm – see oli ülevaht, alt oli veel väiksem. Ei olnud veel kogu seda värki avanud. Kui nad oleksid ära keeranud ja käigu maha võtnud, siis võib-olla poleks visiiri ära peksnud, see kompleks oleks jäänud rippuma ja alt sissetulevat vett oleksid pumbad võib-olla jõudnud ära pumbata. Alumised hinged rikkus alles siis, kui nina lendas eest ära.

Mida arvata sellest, mille viitab Saksa laevatehas ja üks Stockholmi loots, et visiiri ja rambi vahe oli niipalju vett täis, et sealt jooksis vesi sisse?

Visiiri ja rambi vahele mahub, ütleme, 20 tonni vett. Oleks see vesi sattunud autotekile ja laev oleks ennast ära keeranud, poleks midagi juhtunud. Laevatehas laevatehaseks, aga mind huvitab, kes oli see loots. Asi on selles, et kui visiiri vahele tuli vabalt vett, siis läks ta ka sama vabalt välja, kui laev lainest väljalt tõusis.

Kiri Austraaliast

Aastavahetusel sai toimetuse kirja Austraaliast, autoriks mele lugeja **EVALD KASK**. Tema ja **Edmund Ots**, mõlemad endised meremehed, tellivad juba mõned aastad kahe peale meie lehte ja tahavad end siinsete asjadega kursis hoida. Evald Kask kirjutab seekord Andi Meistri raamatust "Lõpe-

See loots oli Torsten Sundberg.

Siin on "Estonia"-aegne Stockholmi lootside nimekiri ja sellest seda nime ei leia.

Nad kirjeldasid seda kui umbset anumad.

Ei saa nii kirjeldada, sest kui tuleb sisse, siis läheb ka välja.

Missugune on teie enda kui sellel liinil sõitva kapteni mulje Saksa laevatehase arvamusel?

Laevatehase viimast näitust ma pole näinud. Iga asi on püütud viia mingi loogilise seisundini. Isegi lõpparuande on tahtud kokku viia loogikaga. Aga kui rahulikult mõelda, siis hetkel, kui tüürimehed andsid edasi *mayday*, pidi kreen olema aruande järgi 35-40°. Aga sakslased ütlesid, et 70°. 70 ja 35 on ikka suur vahe.

Sakslaste ajakava tugines sellele, et vesi hakkas laeva tungima palju varem. Mina ei tea, kas kreen pidevalt suurenes või ei, mina seal laeva peal ei olnud, aga kui nad appikutse andsid, tabasid tüürimehed minu meelest ära, kui suur kreen on. See ei ole nii raske: 90 kraadi jagatakse kolmeks ja vaadatakse, kas on kolmandik või ei ole.

Ja teine asi. Rootsi laevaarhitekti arutluste järgi tuli nii välja, et kui *mayday* anti, oli laev umbes 80 kraadi kreenis. Nii et kõike võib kujutada nii, nagu sulle vaja ja tuua see ette. Selge, et tehas püüab end õigustada. Sellepärast on ta ka moodustanud oma komisjoni, mida nimetab sõltumatuks. Aga kui mina maksan, siis tahan ka saada muusikat, mis mulle meeldib.

Kes on teie laeva, "Regina Baltica" visiiri hingede tugevust kontrollinud?

On tehtud arvutused ja tugevdatud lukustust. Siin on hoopis teine süsteem. Visiirilt on võetud võimalus küljelt lihkuda. Ümberehitus käis *Norske Veritase* kontrolli all, see tehti juba enne liinile tulekut. Lisaks pandi ka teine atlandi lukk. Aga see on minu meelest rohkem formaalsus. Peamine, et tugevdati ka veel hüdroliidrite aluseid patju. Nii et kui tüüsti peaks rebima hakkama, siis silindrite otsad on kinnitatud visiiri külge ikka väga jälgalt.

Kas aruanne vastas teie ootustele?

Ma tegin selle vea, et lugesin enne Andi Meistri raamatu läbi. Seetõttu ootasin aruandest natuke midagi muud. Aga kui käisin Uno Lauriga rääkimas ja nägin kaht 5 cm paksust raamatut, kus on arvutused kõigi asjade kohta, detailselt kõik selle õõ sündmuste kohta, siis pean ütleva, et see on titaanlik töö. Ja võib-olla on õigem, et süüdlasi ei otsita. Need inimesed, kes on seal, ei saa ennast kaitsta.

Eesti meremehi süüdistati asiaatlikus uljuses ja Läänele omase ohutusteadlikkuse puudumises. Sel taustal riivas "Apollo" kapteni ütlemine, et

tamata logiraamat", mida äsja on lugenud. Muuseas ka nii:

"Usun, et lugemist lõpetades paljud on pettunud, sest loodetud suurte põnevate saladuste avaldamisi ei ole raamatus palju. Isegi esimene (A.M.) enda lahkumist, millest varem palju kirjutati, on ainult kaudselt puuduta-

25 aastat on lahtise vaheseinaga sõidetud, miks ma nüüd ta kinni pidin panema.

Mina loen selle kapteni käitumist täiesti normaalseks. Kui ta läks välja, vahesein teadlikult lahti, tähendab, ta pidi mingid muud ohtusmeetmed kasutusse võtma. Järelikult arvestas kõiki komponente: missugune on ilm, missugune on meri, missugune on ülesõit. Tal oli võimalik panna peale spetsiaalne valve. Ta võttis vastutuse teadlikult enda peale. Ainuke viga, et ei kirjutanud seda logiraamatusse sisse.

Tegelikult me riskime kogu aeg. Seesama saarestikus sõitmine – mis see siis on? Kui ma lähen tormise ilmaga välja, siis teen seda teadlikult. Kui tee peal tuleb torm, vaat siis ei sõida teadlikult tormiga, vaid sellepärast, et nii juhtus.

"Tallinki" kapten **Hans Luht** hoiab tänini alles "Ilta-Sanomate" leheküljetäit vennatapusüdistusi. Pealkirja all "Miks hädakutsung ei kohanud "Balanga Queen" on öeldud, et Eesti parvlaev sõitis "Estonia" õnnetuspäigast mööda ega võinud hõimuvälisid aidata. Seetõttu riiwas Hans Luhta ka hiljuti "Meremehe" "Estonia"-käsitlusest ("Õõ vanalinnas") loetud lause "Balanga Queen" läks mööda". "Meremehe" oli tegu pigem sellega, et viidati justkui ammu kõigile teada olnud faktile, et "Balanga Queen" ei olnud hädasignaali kuulnud. Kapten Luht kinnitas, et nende laev oli juba 8 tunni tee kaugusel, ent ajalehelugeja võis tollest lausest teisiti aru saada.

"Vana Tallinna" kapten **Rein Oolmets**, kes aruandega Interneti vahendusel tutvus, ei leidnud sealt esmapilgul midagi uut ning kinnitas, et ei ole kohe laevahuku järel kujunenud arvamust muutnud. Ent kohe polnud ju seegi teada, et visiir oli eest ära kukkunud? Kapten Oolmets täpsustas: "Püüdsin tookord leida põhjust, mistõttu võiks nii suur laev nii ruttu uppunud olla ja oletasin, et nii suur hulk vett võis sisse tulla ainult võõrist. Tähelepanu äratas siis ka aparelli konstruktsiooniline lahendus – visiirikarbi sees. Varem polnud sellele tähtsust omistatud, sest laeva oli peetud uppumatuks. Loogika ütles, et autotekile saab nii suur hulk vett sattuda ainult lainega võõrist, kui seal on piisavalt suur ava."

Kellele "Estonia" huku uurimiskomisjoni lõpparuande on kättesaadav olnud, on sellega juba tutvunud. Kellele veel mitte – internetiaadress on www.president.ee/report/

Mari Vamba Madli Vitismann

tud. Oodati juba varem meedias käsitletud saladuste avaldamisi, kuid seda autor ei ole meile teadmata põhjusil teinud. A.M. on väga tagasihoidlik ja vaikib, et avalda oma arvamist. Harva näit. rasked süüdistused Eesti poliitikutele, isegi kindral Einsel-nile, et need on olnud teadlikud, et "Estonia" kontainerites olnud narkootikat, relvi jne., lükkab A.M. julgelt tagasi. Autori enda julgeid seisukohti on harva. Küll



"Estonia" hukkunute mälestusmärk Stockholmis pole suurejooneline. See on mere lähedal Põhja- ja "Wasa" muuseumi vahel. Taga on Nordiska museet, vasakul vana meremeestekalmistu.



Kolm kiviseina moodustavad intiimse ruumi, mille keskel kasvab puu. Kõigisse kolme seina on tähestiku järjekorras raitud hukkunute nimed. Tühi koht on nende kohal, kelle nime omakesed ei soovinud seal näha.



Vasakpoolsel seinal on palju ka eestlaste nimesid, keskel järjest Tarvi Pihlak, Avo Pihl, Aime Pihus, Andres Pill...



Mälestusmärgi tagant viib trepp vanale kalmistuosale. Esiplaanil on marindirektõri hauakivi, millel nimi pole enam loetav.

on palju lehekülgi varemini juhtunud mitteolulisi sündmusi raamatus. Paljusid olukordi ei ole autor ega ka hukkumitee suutnud selgitada või lahendada. Näib, et Rootsi valitsus ja nende palgatud tuukrid on kõige rohkem teadlikud, mida vrakk sisaldas. Miks tahtis just Rootsi valitsus vrakki betooniga katta?"

Ja veel:
"Peale "Estonia" hukkumist

puhkes mitmel maal, eriti Rootsis, kus pahempoolsed ametiühingud avasid meie meremeestele süüdistuste- ja sõimutormi. Kõik on juba ammu vaibunud. Peapõhjus oli: oleme kvaliteedilt mitte halvemad, kuid odavamad ja töökamad. /.../ "Loodame, et õnnetus "Estoniaga" toob soovitud uuendused, muudatused. Jääd küsimus: Miks pidime just meie selleks sellise ohvri tooma? Ei ole vastust."

Nädal varem polnud "Normandy" viimasele reisile võimalik piletit saada – kõik kohad olid ette tellitud. Paraku ilmes teisel jõulupühäl, et sõitis vaid veidi üle tuhande inimese, ülejäänud pooltuhat olid ümber mõelnud ega ostnud piletit välja.

Sadamast väljuti udus, liine polnud näha. Radariekraanil paistis riskkursil lähenev punkt. Hoiatuse peale teatati üsna väikeselt laevalt: "Ma ei näe küll neid veel, aga eks ma lase mööda." Viie kaabeltauni jõudnud "vaataja" kohta arvas kapten pahaselt: "Ei tea, kas ta tahab meid kompida?"

Veeteede ameti arvutikaart ei paistnud kedagi segavat, ja eks sel ole ka arenguruumi, kui kasvõi ainult Tallinna sadamate nimesid vaadata. Laeva teekonna jälge ei maksvat uurida – võivat juhtuda, et läheb üle mõne saarenuka, naljatasid tüürimehed. Peamine puudus olevat aga ebaterav pilt, mida pimedas sõiduks ei saa tumedaks reguleerida. Näiteks detsembri lühikeses päevavalguses seisis "Normandy" Tallinnas, sõitis aga üksnes pimedas.

Tüürimeestel oli ses laevas oma arvu, aga selle programm ei arvestanud hiljem paigaldatud 10-tonniseid veekindlaid ukseid. Lasti pidi see tarkpea ühtlaselt tekiruutmeetriga jagama, nii et kui üks auto kaalub tonni ja teine 19, siis arvutab keskmise.

Viimsepäevamärke laeval näha polnud, vastupidi, veel viimaselgi reisil tehti masinaruumis remonti. "Kapremont ekspluatatsioonil ajal," visatakse pärast suurt vaevanagemist nalja. Küllap on, nagu tavaks, eesti laevapere jälle ühe laeva läikima lõõnud, et see siis omanikele tagasi anda paremas korras, kui saadud.

Kapten Alfred Verilaskja sõnul oli "Normandy" vibratsioon väiksem kui üheski tema varasemas laevas: "Küllap see vastab euronormidele." Ning laev olnud esimesest päevast nagu oma, mõnega ei sobi aga pikka aega. "Normandy" kõrguse tõttu suurt triivi tasakaalustasid suhteliselt võimsad masinad ja ilmaga olevat ka vedanud.

Nii suurel laeval nagu "Normandy" hajus tuhat reisijat sedavõrd, et kuskil ei tekkinud ülerahvastatuse muljet. Kõige rohkem kohalolumuljet oli vast lastetoas, kus suuremad rahulikult joonistasid, väiksemad aga äranätsutatud vahtkummpatjade vahel lustisid – pallimeeri oli tulnud uutele ohutusnõuetele ohverdada.

"Normandy" uhkus on suur astmeliselt tantsupõranda poole.

8. detsembril heisati Eesti lipp "Neptunia". Tundus aga, et ex-"Nord Neptunus" oli ka kuu aega hiljem igati endine: mööda võõrkeelseid silte infoletini jõudnu eestikeelne küsimus saab vastuseks: "Sorry!" Selgus, et tol hetkel istus infoletil taga ainus välismaalane laevapere – rootslasest intendant. Ning et eestikeelseid sildid viibisid pikade pühade tõttu.

Reisijate arvu suurenedes suureneb ükshaaval ka laevapere, seetõttu anti uue laevapere liikme saabudes valjuhääldist kõigile teada, et häirenumbreid uuesti kontrollitaks. Ning et homme on jälle õppus.

Stockholmi sõitval "Neptunia" jagub kajutikohti vaid 40 autojuhile, ülejäänud kuni 110 reisijat saavad öö veeta sleep-ini koides või tugitoolides – vastavalt mugavusastmele on ka pilet odavam. Ent kapten Juhan Liivi sõnul on toitlustamine sama hea kui reisilaeval ning "Neptunia" on ka baar ja väike pood. Reisijatele antakse teavet kolmes keeles ja eesti keelt mitteoskav intendant on vanemtüürimehe Tarvi-Carlos Tuuliku sõnul ISM koodeksi kohaselt mitte-vastavus häirenimekirjas.

Mõne viimase aastaga on Eesti laevade vanemtüürimehed

"Normandy" lahkus



Enam sellist pilti Tallinnas ei näe. Keskel "Normandy" "Hansatee" korstnamärgiga, paremal "Vana Tallinn" "Inreko" korstnamärgiga.

le laskuv baar. Osalt lava allagi ulatuval parketil tangopooonaid tõmmanud soome paarid said selles baaris õhtuti Tallinnas odavasti striptiisi näha.

Läänemere laevakokkade võistlusel osalenud peakokk Ander Listra kiitis oma majapidamist: kõik oli ühel korrusel, ka laod. Nii sai puudu jäävat operatiivselt juurde tuua, ning "Hansatee" oli palju köögiseadmeid juurde ostnud. Osa neist taheti omanikule üle anda, sest muidu peaks lepingu järgi kõik maha monteerima ja kruviaududki kaotama.

Viimsepäeva hõngu oli vaid poes, kus kaks viinapudelit viimasele likööri pudelile seltsiks. Aga hõredavõitu laevapoodidest leidsid huvilised juustu ja sinki, samuti kohvi sama hinnaga mis Tallinna poodideski.



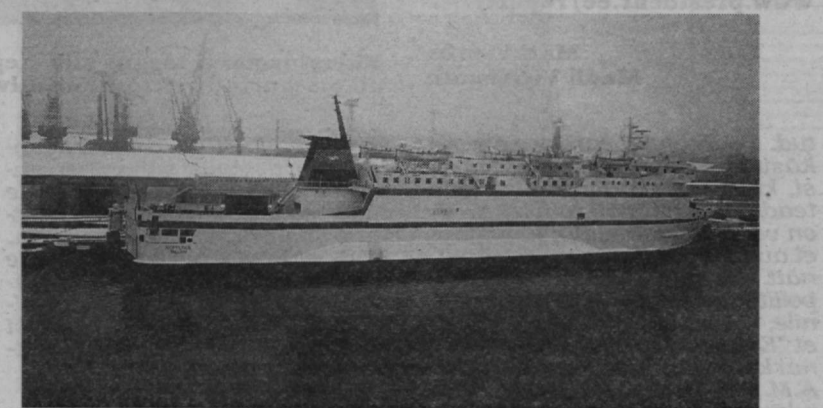
"Normandy" uhkus on astmeline baar, osa tantsijaid on orkestrilava all.

Homme on jälle õppus

töenäoliselt saavutanud arvestatava vilumuse eri laevade evakuatsiooniplaanide ja häireniimistute koostamisel ning helkurnoolte kleepimisel koridoriseintele. Miks neid seal aga enne polnud, ei osatud laevas öelda.

"Nord Neptunus" oli varem halva ilmaga ja talvel raskusi sõiduplaanist kinnipidamisega,

suviti aga sõitis laev Gotlandi-liinil. Nüüd on see laev 5,75 miljoni dollari eest Eestisse ostetud, ent oleks reisijale lühemal liinil mõnusam. Üle 800 liinimeetri kaupa manutav laev on laevajuhil vaatevinklist justkui miniparvlaev: süvis väike ja purjepind suur, võimsustki parasjagu, nagu parvlaeval ikka.



"Eesti Merelaevanduse" laevadel on nüüd sünged mustad korstnad sinise triibuga.

jal oli 25 kajutit, nii jäi ühe kajuti korrastamiseks mitte üle 3-4 minuti. See tähendab, et nad ei tohtinud ühtki liigset liigust teha. Sama kiire oli ka kõigil teistel, eks nad harjutanud seda iga päev. Järgmisena tuleks vist õpetada reisijaidki kiiremini kohmitsema, võib-olla saaks siis vältida saabuvate ja lahkuvate reisijate ummikuid sadamais.

Tallinna tagasi jõudnud laeval hakati kolmandal jõulupühäl kõike liigset liigust teha. Laevaomaniku "Rederi Gotland" kapten Anders Nielsen oli juba nädal varem käinud laeva üle vaatamas ja leidnud, et on väga puhas. Ka "Det Norske Veritase" esindaja jäänud rahule, märkides, et tööd on tehtud palju.

Laevapere ise laevapidamise majanduslikke tagajärgi ei näinud, aga arvestades reisijate küllalt suurt arvu pidid need olema head. Ajuti olnud laev punnil täis.

Kõik laevapere liikmed teadsid, kus on nende järgmine töökoht. "Teisiti olekski võimatu pühi pidada," arvas üks, kes järgmisel laevas kõrgema ametikoha sai.

Pärast kojutõudmist, õhtul kell kümme kutsuti laevapere messi sünnipäevale. Detsembris oli 14 sünnipäevalast ja sel õhtul sõõdud sünnipäevatorj peaks neile küll kauaks meelde jääma.

Pärast jõuluid sai "Normandy" mereliseks peopaigaks: oma pidu oli seal "Hansateel", veeteede ametil, rahandusministeeriumil ja Tallinna Sadamal". Laevaorkester on harjunud kõigile meelepärasest muusikast mängima, ruumi on laeval rohkem kui linna peopaikades, vaid tantsupõrand kippus väikeseks jääma. Seevastu laevaköögid on linnarestoranide omadest vist ikka veel üle.

Kahjuks on tulevikku lükkunud veeteede ameti kava teha ameti aastalõpuballist prominentne merendusüritus. Kompromissina balli ja kantripeo vahel oli arvukate külalistega laevapidu piisavalt esinduslik ja paistis töötajale meeldivat.

2. jaanuari õhtul lahkus "Normandy" Tallinnast, et hommikuks Naantalisse jõuda. "Hansatee" korstnamärk ja küljekiri olid üle värvitud, järgmisena pidi laev saama Bahama lipu ja iirlasest kapteni.

Kaasa sõitis ka "Sea Wind II" kapten Göran Sjödin, kel oli Turku liini lootsitunnistuse uuendamiseks vaja just sellist reisi, nagu "Normandy" tegi.

Meremeeste arvates on eelmine omanik kokkuhoidlik olnud. Ning enne kui kõigi leitud vigade kõrvaldamise tähtaeg – märts – kätte jõudis, müüs laeva ära. Nii kaotati mõneks ajaks reisilaevatunnistus. Nüüd on 150 reisija veoks luba jälle käes. "Neptunia" on "Lloyd's Register" kontrolli all.

Kui "Nord Neptunus" esimest korda Tallinna-Stockholmi-liinile tuli, oli roolikambris moodsaaim aparaatuur, mida silmail võis tollal kohata. Ja igal tüürimehel oli kaptenidiplom. Viimane kapten Rootsi lipu all oli Karl Karell.

Gotlandi-liinist loobuv "Nordström & Thulin" müüb oma reisilaevu. Nii nagu "Nord Neptunus" sai "Neptunia", saabub veebruaris Tallinn-Helsinki liinile ex-"Nord Gotlandia", mille nimeks saab "Nordlandia". See märksa suurem endine Gotlandi liinilaev hakkab sõitma "Eestlin Linjat" nimest loobunud "Eckerö Line'i" värvides. Üks omanik on laeva senisest nimest üle värvitud esi-, teine tagupoole.

Madli Vitismann

"Soome liiniloosi tunnistuse saamiseks on vaja teatav arv kordi piirkond läbi sõita. See laev läbis just selle saarestikuosa, kuhu ma "Sea Wind II-1" ei satu. Järgmisel vabal nädalal sõidan ühe teise laevaga Turkust Utöle," selgitas ta.

Ilmselt tehakse neid sõite vabast ajast, aga kes otsib sõidu võimalused ja ostab näiteks laevapileti Tallinna? Lootsimiskorrad ära sõita tuleb muidugi vabast ajast ja ka laevad, millel seda teha, tuleb leida ise. Aga kõik kulutused tasub seejuures mõistagi "SeaWind Line". Muidugi, meil on nüüd ka "Sea Wind II-1" naisvanemtüürimees – see on telegi lehes olnud Veronika. Ja II tüürimees on Barbro, nii et üsna naiselik meeskond," kiitis kapten Sjödin.

Enam ei ole Tallinna reisisadamad nii kõrget laeva, mille parras ulatuks sadamahoone katusele. Aga Alfred Verilaskja jutustas loo ajakirjanikust, kes tema sõnu nii tõlgendanud, nagu oleks ta oma laeva (kehvaks) kastiks pidanud. Ning täiendas: "Mul pole nii head kasti enne olnudki. Ega tulegi vist enam."

"Rederi Gotland" korjas enne uut aastat tagasi ka teise suure punase korstnaga laeva: 17. detsembril lahkus Stockholmist "SeaWind Line'i" "Gotland", et järgmisel hommikul Turkus laev omaniku kaptenile Anders Nielsenile üle anda. Tema teekond jäi aga lühikeseks: Turkust Naantalisse, et seal päev hiljem Rootsi lipp langetada – laev müüdi "Finlinkile".

"Gotland" oli liinile tulles uus ja korras laev, "Normandy" märksa vanem. Huvitav, millist järgmist laeva eesti meremehed hakkavad läikima lõõma. Vahest "Wasa Queeni"?

Madli Vitismann



"Remont viimse päevani," näitas vanemmotorist Janek Eel-saar.

Gotlandi-liinil uuel aastal uued laevad

Gotlandi-liin sai 1. jaanuarist "Rederi Gotlandile". Kapten Anders Nielsen teatel hakkavad suvel sel liinil sõitma "Sea Wind II", "Visby" (ex "Stena Felicity") ja "Tjelvar" (ex "Sally Star").

Prantsusmaal Bretagne'is ehitatakse sellele liinile mõeldud kiirlaeva. Teraskerega monohull on 115m pikk ja 17m lai ning teeb 35 sõlme. Hakkab peale võtma 700 reisijat, 140 autot ja 6 bussi.

"Nordström & Thulini" kümneaastane tegevusaeg lõppes aastavahetuseks ja kaks "Nord ..." –nimelist laeva, "Nord Neptunus" ja "Nord Gotlandia", tulid põhja poole.

Madli Vitismann

Jaanuari keskel võis Hansatee laevadel kohata segipaisatud laevaperesid, näiteks "Georg Otsa" infoleti juures üht-aegu kolmelt laevalt pärit staažikaid töötajaid. Ilmselt oli tegelikuks saanud Hansatee uue personalipoliitika.

Endistviisi omas paigas oli vaid "Georg Otsal" algusest peale, enne seda veel "Tallinnal" töötanud Evi Reintal. Paar päeva tagasi oli tulnud "Vana Tallinna" kajutiperenaine Anne Randala. Intendant Sergei Škurd oli aga "Georg Otsalt" aastaid ära olnud ja hiljuti naasnud.

Kas nüüd on paljugi teisiti?

Olen 21 aastat – pool elu – sellel liinil töötanud ja kõik ametistmed läbinud, nii et kõik peaks ammu teada olema. Aga eks uudist on ikka – elu ju areneb.

"Tallinki" peal oli laevapere väga kodunenud, hoiti üks-teist ja oma laeva. Nüüd ollakse laiali pillutatud. Kas "Tallinki" see ja sõbralik õhkkond, mis alati tuntav oli, on ka nüüd laiali läinud?

Nimetasime "Tallinki" emalaevaks: kui tuli "Saint Patrick", läks osa inimesi sinna, kui "Georg Ots" tuli remondist, läks osa jälle sinna. Siis tuli "Vana Tallinn", ja jälle läks sinna osa inimesi "Tallinkilt". Nüüd, kui 10 inimest on "Tallinki" omi ja 80 maalt, siis too endine, sellele laevale eriliselt iseloomulik hea õhkkond ei saagi ju säilida. Kogemuste mõttes muidugi sealt tulnud mõjutavad, aga sama õhkkonda see veel ei tekita. Vanasti polnud ka kaadri voolavus nii suur: majanduspoole 60 inimesest tuli aasta jooksul, ütleme, 10 uut. Selge, et 50 panid kõik oma nõi järgi käima. Aga "Vanale Tallinnale" tuli umbes kaks kolmandikku maa pealt, ja niisugusel puhul on juba nõ. **eluküsimus**: kes keda, sest ka tulijatel on ju oma tööideoloogia. Aga küllap on uute inimeste tulek ka kasuks – nii ei jää me seisvaks tiigiks.

Te olete sõitnud nõukogude ajal, olete sõitnud rahvusliku ärkamise eufoorias, samuti vastloodud Eesti Vabariigi eufoorias ja nüüd juba kujunema hakkavas kapitalismis. Kas mõnda aega seoses tööga meenutate suurema soojusega?

See ei ole võib-olla päris korrektne näide, aga üks mu tuttav rääkis järgmist. Tema vanavanemad oli välja saadetud. Ja kui nüüd lapselaps arvab, et see oli vanaema elus üks väga must periood – võõras maa, võõras kultuur –, siis see 80-aastane vanaproua ütles: "Aga sa unustad, et see oli minu noorus." Mina vastaksin samamoodi. Noorus oli lõbusam, muljed värskemad ja sügavamad. Aga igas eas on omad plussid ja miinused ning keskeas on ehk plussid rohkemgi. Minu jaoks on ka praegu mõnus aeg. Ja loomulik on pealetulevaid noori aktsepteerida. Liita kokku meie

kogemus ja nende noorus, tahtmine tööd teha, koolitust saada – see annab hea tulemusi. Reisisaava pere peabki koosnema eri vanuses inimestest.

Viimaseil aastail olen märganud, et eriti just mingi üleastumise puhul, mille eest peaks karistama, vaatan nagu videolt aega, mil ise olin 25. Tulevad meelde omaenda laevatöö algusaastate juhtumused. Mee-nutan oma tolleageisid ülemusi ja püüan mõelda, kuidas nemad käsilolevas situatsioonis käituskid, kas ja kui kõvasti karistaksid.

Aga selleks peavad olema loodud tingimused, et inimesed töötaksid laevas pensionini.

Need, kes varem laevast ära lähevad, teevad seda kas omal soovil või teatud põhjustel. Tean siiski mitut, kes ilmselt siit pensionile lähevad. Kuid selge on ka see, et vanus hakkab töö intensiivsust mõjutama. Laevapere oli 189 inimest, praegu on naituke üle saja.

Aasta tagasi oli Enn Pandiga juttu, et ta tahab kujundada sellise firmaideoloogia... Kas niisugune asi nagu firmaideoloogia üldse on?

Kindlasti on. Peame endale selgeks tegema, kes seda üldse looma peavad. Arvan, et praegu hakkab meil Eestis selginema, kes on firma omanik, kes töötaja. Ja muidugi loob firma ideoloogia kõigepealt omanik ja viib selle siis nõ. töötajate sisse. Meie seda luua ei saa – meie olemel palgatöölised.

Kuid Hansatee müüs oma töötajatele aktsiaid, kas teiegi olete nüüd aktsionär?

Olen, ja see oli firmast õige samm. Paratamatult paneb see asju veidi teisiti vaatama – ei saa enam öelda, et võõras värk... Kuigi, mis omanik ma selle raasukesega olen.

Varem hoidsid laevapere kokku ja tegutsesid nagu oma laeva nimel, selle pärast – teiegi või rõõmsalt ületunde. Enn Pandi arvamus oli, et inimesed ei pea tundma end mitte konkreetse laeva, vaid firma Hansatee töötajatena. Ning selleks peaks inimesi ühelt laevalt teisele paigutama, et nad igal pool töötada oskaksid ja üldist firmaideoloogiat kannaksid.

Jah, see on käimas. Ja kui minu arvamusst küsite, siis mu meelest on see ka õige. Kui firmal on üks või kaks laeva, siis ta võib ehk lubada nõ. laevaideoloogiat. Aga suurema firma puhul peaks küll olema üks *käekiri*. Näiteks ei saa iga laev ennast ise varustada. Mehhanism peab töötama tervikuna, seda ei saa lõhestada.

Kruisiäri Amsterdamis

kolm reisiterminaali. Üks asub kesklinnas, teine, Felisoni terminaal Ijmuidenis ja Scandia terminaal Suezis sadamas. Kuid see pole veel kõik. Ehitamisel on uus, 45 miljoni dollarise maksumusega reisiterminaal, mis võimaldab mahutada kolm suurt laeva korraga ning on mõeldud leevendama üha kasvavast laevaliiklusest tulenevat kitsikust.

Amsterdamis sadam näeb end ühendustena maa ja mere vahel, mitte vaid transporditeenusena. Selle sadama unikaalsus

Praegu toimuv protsess on muidugi raske. Tean, et kui üks osa inimesi läks ühelt laevalt teisele, siis oli see raske, inimesed ise räägivad nii. Aga ütlen oma kogemusest: töötasin "Georg Otsal" 12 aastat – 1980–1992 – ja kasvasin laevaga nii kokku, et äratulek tundus tragöödiat. Kusjuures tuln üksi, ühtki tuttavat ei olnud. Arvasin, et kaua küll vastu ei pea. Aga nii üllatav kui see ka ei ole, tõi ülemine mulle värsket tuult – hakkasin kõike uue pilguga vaatama ja nägema asju teisiti. Nõudmisedki oma alluvate suhtes olid teistsugused – vanas kohas olid kõigiga, küll heas mõttes, kokku kasvanud. Värske pilk on meie töös aga väga tähtis. Isegi kui ma sõidan korra võõra laevaga, näen ma asju, mida mu sealne kolleeg ise ei näe. Istud kasvõi kusagil seinas ääres ja märkad, et tapeeditükke on ära ja imestad, et kuidas tema seda ei näe. Muidugi ei näe! On harjunud.

Tähtis on, et oleksime ühes paadis – nii laeva- kui kontoritöötajad: kõik ühed *Hansagrüpi* töötajad. Selles mõttes olen praeguse firmapoliitika täiesti nõus. Tõsi, inimestele on see praegu natuke ebameeldiv, natuke valus. Mõned inimesed on vanasse kohta tagasi palunud. Aga ma tean, et läheb paar vahetust, ja kõik saab korda. Ja tulemus on paremgi kui vana koha peal – inimesed kasvavad terve firma ulatuses kokku. Toonitaksin veel kord, et ainult esimene samm on raske. Nagu minulgi: kui pärast "Otsal" töötamist "Tallinkil" juba ära käisin, muutus kõik normaalseks. Nüüd ütlen küll, et kuhu juhtkond mind saadab, sinna hea meelega lähen. Barjääri enam ei ole. Ja nii juhtub ka nendega, kes praegu esimest korda teise laeva peale läksid. See, et inimese harjunust tahab kinni hoida, on loomulik, aga sellest saab üle, ja pärast on toredamgi veel.

Aga öeldakse, et laevapere on inimesele peaaegu et pool perekonda. Nüüd lõhutakse inimese ümbert ära see ring, mikrokollektiiv, millega ta jõuab tihedamalt suhelda. Kui kollektiiv on suurem, tulevad uued suhted pinnapealsemad – tulevad teisel tasandil.

Mõneks ajaks kindlasti, aga siis tulevad suhted uues kollektiivis. Laevapere suurus on enam-vähem ühesugune, vaid "Georg Otsal" on väiksem.

Mulle sai "Tallink" nelja aastaga väga omaseks. Muidugi, see oli eriline entusiasmi aeg, ja laevale kogunesid ka väga head haritud töötajad – 92. aastal ei olnud inimestel veel suuri või-

malusi hästi makstud kohti valida. Nüüd juba on. *Tallinki* kokki on terve Tallinn täis. Meie taset teatakse ja meil töötanud on väga hinnas.

Kust ise häid asemele saate?

Läheneksin küsimusele natuke kaugemalt. Kui meil Tallinnas mingi uus koht, kauplus või restoran, avatakse, on esimene kuu aega kõik viimase peal. Siis läheb lonti. Head taset *saavutada* on lihtne: palkad konsultante, õpetad välja. Aga tasemel *hoida* on raske, see on igapäevane töö, rutiin, mis nõuab järjekindlust. Meil on see enam-vähem õnnestunud. Konsultandid, infovahetus, messid, konkursid. Ega meie töö ei lõpe sellega, et tuli inimene laeva ja ongi kelner. Kahe reisi vahel õpetame ta vastavalt laeva oludele ümber. Juba see on eriline, et näiteks sellesama kelneri tööaeg on küll lühike, aga väga intensiivne. Lisaks sellele, mida me siin laevas ise teeme, on firma loodud koolituskeskus. Laeva tööle tulek tekitab algul alati stressi. Ja kui siis veel näiteks kassaaparaadiga töötada ei oska... Ükski inimene ei pääse kassaodega enne tööle, kui on vastavad kursused läbi käinud. Koolitust saavad nii reakoosseis, keskastme juhid kui intendandid.

Kas firmajuhi lubatud süsteem, et alt jõuavad kõik ettepanekud juhtkonna kätte, juba toimib?

Jaa, toimib. Intendandid korjavad kõik küsimused ja probleemid laevas kokku. Iga kuu on intendantide koosolek. Seal osaleb terve firma juhtkond ja seal arutame kõik probleemid läbi. Vanasti rääkisime neist asjadest küll omavahel, aga enamjaolt sinna see jäigi: ei lähe ju iga asjaga peadirektori juurde, kel tööpoolest on väga palju muud tegemist. Uue juhtkonna tulekuga see asi tõesti lahenes.

Ja vastupidi? Kuidas jõuab ettepaneku tegijani see, mis sellest sai?

Võib muidugi juhtuda, et ettepanek ongi justkui hea, aga kui majandusanalüüs tehakse, võib selguda, et näiteks kulud on suuremad kui asi väärt. Seepärast antakse koosolekul kuulnud ettepanekud analüütikute kätte. Reisijate heaolu me majanduslikule tulemuslikkusele muidugi ei ohverda.

Ma ei taha komplimente teha, aga selle enamjaolt noore juhtkonna töö on tulemusi andnud. Vanasti olid suured plaanid, aga tulemusi ei olnud. Neli laeva – töökohti on juurde tekkinud, juba see on väärtus.

Meie lehes oli juttu kassadistsipliini rikkumistest lae-

vadel, kontrolli korraldamisest ja karistustest.

Lugenud ei ole, aga kokku olen puutunud. Väga tihedalt – "Normandy" peal eriti. Teatud määral loogiline on, kui eksib uus töötaja. Pole veel kogemust ja ehk võib andeks anda. Aga seal eksisid väga kogenud töötajad. Eksimine on siin juba jutumärkides – ülejäak 3500 FIM-i ei ole enam eksimine. Mulle oli eriti ebameeldiv see, et vedasid alt inimesed, kellega koos lootsin uue laeva luua. Pidin tegema järelduse, et volitusi ei saa maksimaalselt delegeerida. Pole parata: usalda, aga kontrolli...

Jootraha küsimus on hoopis iseasi, selle kohta on kindlad reeglid. Seda ei panda kassasse, ja seepärast ei saa kassakontrolli puhul kunagi öelda, et see mis seal üle, on jootraha.

Sisekontrolli osakond avastas need asjad. Kontrollist ei ole ainuke moodus, väga palju on muid võimalusi. Ma tean neid viimaseid juhtumeid "Vanal Tallinnal" ja "Regina Baltical", kus kontrollijad olid välismaisest auditorfirmast. Asi oli vist selles, et nende tegevus ei klappinud meie tööseadusandlusega. Kui keegi teeb kontrolloste ja kahe kuu pärast teatab, et midagi oli valesti, siis see ei ole õige. Ja üldse, oma sisekontroll on vist efektiivsem.

Mis asi see ikkagi on: kas raha rikub inimesi?

Jaa, rikub küll. Kui nende erinevate tööelu perioodide juurde tagasi tulla, siis mina hakkan aru saama, et osa noori inimesi ei oska hinnata nende töökohade väärtust, mis neile firmas käte kukuvad. Omal ajal hoidisime neid kohti, hambad ristis: teadsime, et on head kohad, makstakse korraldiku palka jne. Tullakse ja rabatakse maksimaalselt omale: kui ükskord vahele jään, eks siis lähen teise kohta tööle. Lausa laeva vara püütakse välja vedada...

Niisugune tendents suureneb kogu aeg ja see on väga kurb. Meie töö on raskemaks läinud: kui "vanasti" juba kolm aastat olid inimesega koos töötanud, võisid talle kindel olla. Nüüd seda enam ei ole. Firma ja meie, tema töötajad, peame looma tingimused, mille puhul ei ole võimalust kusagilt "näppida". Ma ei taha noorte kohta pahasti öelda – ju see on meie praeguse ühiskonna viga.

Laevafirma personaliosakond töötab nüüd nagu igas teises Eestimaa firmas, omaaegset topekntrolli ei ole ja ei saa teada, kas ta varem näiteks kusagil vahele on jäänud. Teiste firmadega muidugi infot vahetame, aga see ei pruugi alati aidata. Nii et võib-olla see firma praegune poliitika, millest eespool kõnelesime ja mis osale inimestele tõesti võib raske ning ebameeldiv olla, on selleski mõttes õigustatud.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Kui küsida Amsterdamis sadama turundusjuhilt Astrid van Heumenilt, kas tõesti on Hollandi edukaim sadam Amsterdamis sadama võimsaim naaber Rotterdam, jääb Astrid van Heumen nõusse kõigega, mis puutub kaubaga tegelemisse Rotterdami sadamas, kuid märgeb, et Hollandi kruisitegevus on siiski Amsterdamis sadamas ning 1998. aastal oodatakse reisijate arvu tublisti suurenevast. Tänavu Amsterdamis saabuvate laevade arv ületab suuresti eelnenud aastate laevade sissesõitude arvu – üle 90 suure mere-matkelaeva.

Amsterdamis sadamas on

taha teistest reisijatest kehvemad olla. Astrid teatab, et laev "veab sisse" kümneid tuhandeid dollareid ja ka ühpeava-reisijate kulutused kasvavad üha.

Tänavu peab Amsterdamis sadamavalitsuse, reisiterminaali operaatori KVSA (Felisonis) ja VCK (Scandias) moodustatud huvirühm "Amsterdamis kruisimise" reisisuurendamist ehitama. Rõhutades oma rolli tähtsaima merematkelaevade sihtsadamana on "Venice of the North" ("Põhja Venetsia") krahmanud endale Põhja-Euroopa kruisi- ja parvlaevakonverentsi (North Europe Cruise & Ferry

Conference) korraldamisõiguse selle traditsiooniliselt paigalt Londonilt.

Astrid teab, et kruisiturge on raskesti müüv äri ning et konkurents on Euroopas väga tihe. Kuid tema sõnul võib Amsterdamis tänuislikule korraldusele kindel olla. Amsterdamis ametnikud kohtuvad iga laeva kapteni-ga, annavad neile laevaramatukogude jaoks tutvustavat kirjandust ja videoid ning pakuvad laeva baari- ja restoranipersonalile kanaliretki. See võimaldab laevaperedel linnast paremat ettekujutust saada.

"Fairplay" 1998, nr. 1
Tõlkinud Merrit Meeksa

Tänavu, kuuendal aastal pärast rahareformi ei mäletata vist enam esimesi krooni tuleku järgseid päevi ega kohanemist erinevate hindadega. Endised valuutapoed korrutasid dollari- või margahinnad valuutakursiga, rublapoed aga jagasid rublahinnad kroonikursiga. Nüüdseks on hinnatase ühtlustunud, võib rääkida vaid poe- või turuhindadest. Või ka laeva(poe)hindadest.

Eestlanegi on nüüd välismaalane

Igaüks, kes välismaal käinud, teab, kus tal on kasulikum valuutat vahetada: pangas, sadamas, laevas või välismaal. Või (peaaegu) üldse mitte vahetada – meil Eestiski on rahvusvahelised pangakaardid ja isegi rahvusvahelised krediitkaardid. Nagu Euroopas.

Igaüks teab, kus tal on kasulik sisseoste teha: turul, poes, laevapoes või välismaal. Käibemaksuvaba tasemeni laevapoodide hinnad ei lange, aga võib juhtuda, et mõni kaup on siiski odavam kui Eestis. Ostuhuvi kütmiseks on laevapoodides alati kaupu, mida mujal ei müüda. Nii veerib eestlane huviga hinnasiltide poerituleil ja rehkendab, kas osta või mitte. Juba mitu aastat on Eesti laevade poodides valuutahindade kõrval hinnad Eesti kroonides. Eriti uhke on aga sirvida Eesti laevafirmade pakse klantsivaid ilusate piltidega *tax-free*-hinnakirju – iga lehekülje parempoolse hinnatulba peal seisab kodumaine tagasihoidlik EEK.

Ettevaatust, Rootsi krooni!

"Estline'i" laevadel on sageli kaupu, mis eestlasigi huvitavad. Kassatabloole ilmub hind nii Rootsi kui ka Eesti krooni-

des, samuti tšekile. Maksta võib nii Rootsi kui ka Eesti kroonides. Või ka krediitkaardiga.

Arve võib saabuda, olenevalt reisi kuupäevast, ka alles kuu aega hiljem. Aga oh üllatust, ostetud kaup, mis võib-olla on ära tarvitatud ja unustatudki, on vahepeal paberil kallimaks läinud.

Eestlane saab teada, et ta on välismaalane. Hoolimata sellest, et ostis Eesti laeval mõnes Eesti pangas väljaantud kaardiga, mille kohta tal on Eesti kroonides ostusummaga tšekk. Talle saadetakse arves on kirjas ostusumma Rootsi kroonides. See on ümber arvutatud Eesti kroonideks ja summa on erinev (suurem) sellest, mille eestlane arvas kulutanud olevat. Näiteks ligi 5 Eesti krooni saja Rootsi krooni kohta. Selgub nimelt, et tema teel Tallinna ostetud kauba kohta on tšekk pankas saanud Rootsi kroonides.

Ettevaatust, Soome mark!

Eestlase jaoks on Soome mark hoopis kallim valuuta kui Rootsi kroon. Seetõttu laotatakse kassakraanil ja tšekkidel sedavõrd, et Eesti kroonile enam ruumi ei jää. Vaid eraldi palve (nupuva jutuse) peale manab kassaaparaat kroonid ekraanile. Aga mitte tšekile ostusummaks.

Hoolimata sellest, et kaunis hinnakirjas on hinnad Eesti kroonides kümnesendise täpsusega – läbiv kurss on 2,7 –, on väikseim laeval arvesse tulev ra-

haühik poolekroonine. Tšekile saadakse ostusumma nii: liidetakse kaupade hinnad mitte Eesti kroonides, vaid Soome markades, seejärel aga korrutatakse kursiga ja ümardatakse kuni pool krooni (ülespoole). Vahed on, tõi küll, sentides. Nii võib, arvestades ostusumma poole krooni kaupa ümardamist, lühikese aja jooksul erinevais laevapoodides tehtud ostude põhjal välja arvutada erinevate (ostjale mitte teadaolevate) Soome marga kursside rea: 2,714; 2,722; 2,70.

Krediitkaardiga ostja saab oma margakursi välja arvutada

siis, kui arve talle koju saabub, ning meenutada kaardi kasutamise juhendi p. 1: *Välisvaluutas tehtud tehingute eest esitab Pank arve Eesti kroonides, kusjuures konverteerimine toimub vastavalt Panga kehtivale vahetuskursile tehingu kohta informatsioonile laekumise päeval ... Panka.*

Eelista Eestimaist!

Laevapoodides võib leida juba üsna palju Eesti kaupu. On leiba ja juustu ja muidugi kommi. Ilusaimad "Kalevi" kommikarbid ja "Kalevipoja" šokolaad on

kenasti "Marabou" ja "Fazeri" kõrval, tõi, kallimalt kui Tallinnas. Aga "Tallinki" šokolaad on tehtud välismaal. Muidugi ei puudu Saku õlu, "Viru Valge" ega "Vana Tallinn". Värvilisel hinnakirjapildil näevad ka "Livi-ko" liköörid head välja. Vahel on "Estline'i" laeval võinud leida raamatuid, mis kaldal müügil lõppenud, pealegi sama hinnaga kui Tallinnas.

Paraku polnud eestlasest ostja välismaal, vaid Eesti lipu all sõitval laeval. Ja saanud näha, et Eesti kroon ei seisa ikka veel võrdväärse teiste valuutade kõrval ning et pole jätkunud tahtmist või mõistust õpetada kassaaparaate "kakskeelseiks". Isegi mitte Eesti krooni viienda aastapäeva auks. Võib aga juhtuda, et tahtmine Eesti laeval eestlane olla lööb koguni rahakoti pihta.

Madli Vitismann



Seal, kus B-terminaali avamisel oli *duty free shop*, on nüüd jälle tõhus konkurent laevapoodidele. Kaupmehele piisab, kui ootesaali avanenud uks sulgeda, ja teiselt poolt passikontrolli avada, ning ükski keeleinspektor ei külasta, kui *shopil* on tarjous.

Pangakommentaari

Kuidas ja kellelt saab pank Tallinna Panga väljaantud rahvusvahelise maksekaardiga tehtud ostu eest arved, Tallinna Panga avalike suhete osakonna juhataja EERO RAUN?

Pangakaartide osakonna teatel tulevad need läbi *Europay* süsteemi, kuhu satuvad kaupmehe panga vahendusel. Kaupmehe pank on pank, millega kaupmees on sõlminud kaardide vastuvõtmise lepingu. Küsitud juhtumil ("Estline'i" laevapoes) on tehingud tulnud Rootsi pangaga seotud kaupmehelt.

Kuidas arvutatakse arvele kurss?

Tehingud, mis jõuavad pankas tehingusummaga mitte Eesti kroonides, saavad EEK väärtuse tehinguga: tehingusumma valuutas x panga, nt. Tallinna Panga selle valuuta pöevakurss = tehingusumma EEK-des. Pärast seda valuutakursi kõikumised tehingu väärtust Eesti kroonides enam ei mõjuta. Klient näeb arvel kaht hinda – nii välisvaluutas kui ka Eesti kroonides, millega tehakse arveldus.

Võiks vist eeldada, et eestlane saab Eesti pangakaardiga Eesti laeval ostutšekki Eesti kroonides?

Tallinna Pank ei näe võimalust kaupmehi selleks mõjutada. Töenäoliselt on tarbijakaitsel võimalus midagi kosti.

Direktorikommentaari

Miks "Estline'i" laevapoes ostes võib tšekil näha ostusummat nii Rootsi kui ka Eesti kroonides, aga samal tšekil on pangakaardilt summa maha arvatud vaid Rootsi kroonides, E-Liini AS-i finantsdirektor ANDRES LAAR?

Kuigi ka Eesti pangad annavad välja VISA ja Eurocard/Mastercard kaarte, peaksime Eesti kroonides arveldamiseks lülitama terve oma arvutisüsteemi vaid Eesti Kaardikeskuse peale. Seal aga kõiki meil tarvitatavaid pangakaarte ei arvestata, takistuseks oleksid ka sidellinid. Laeva valuutakurss erineb aga alati pangakursist, sest me ei muuda seda nii tihti. Mullu oli Rootsi krooni kurss laeval kogu aasta 1,8 ja pikka aega oli Eesti (sularaha) kroonides laevapoes soodsam osta kui Rootsi kroonide eest. Hindade ümberõpetamine ja süsteemi ümberkorraldamine on nii keerukas, et me pole väiksemate kursikõikumistega kaasa läinud.

Kui sageli laevapoes hinnad muutuvad?

Töenäoliselt oleksime hindu muutnud, kui Rootsi krooni kurss oleks väga tugevalt laevakursist hõlbinud. Kui näiteks kaks kuud oleks Rootsi krooni kurss olnud üle 1,85, küllap me siis oleksime laevakursi samuti muutnud 1,85-ks. Meil on õigus hindu muuta kasvõi iga päev. See sõltub sisseostuhindadest. Ja sageli teeme ka allahindlusi.

Hinnakirja trükkimise kord aastas, aga jätame endale õiguse hindu muuta – see märkus on ka hinnakataloogi trükitud.

Kuhu siirdub Eesti pangakaardiga teel Tallinna tehtud ostu tšekk edasi?

Vastavalt lepingule peab laeva kogu teeninduspoole kulude arvestust Estline AB.

Direktorikommentaari

Miks "Hansatee" laevapoes ostes võib tšekil näha ostusummat vaid Soome markades ja ka krediitkaardilt lähevad maha margad, "Hansatee Grupi" finantsdirektor MEELIS ASI?

Kogu meie kassasüsteem on Soome margale üles ehitatud, aga probleem on lahendamisel ja varsti võib tšekil näha ka Eesti krooni. Süsteem on pärit Soomest ja seda hooldavad soomlased. Krediitkaardiarveldused käivad läbi Merita Panga Soomes. Selleks on kallid ja keerulised süsteem, milles info on diskettidel. Eestis sellist pole, on online või nn. läbitõmbamisüsteem. Ent Merital on lugemismasinad, mis loevad diskettid.

Kui sageli laevapoes hinnad muutuvad?

Sama hind ja fikseeritud kurss (praegu 2,7) on kogu *tax-free* perioodiks, suvest suveni. Ka sisseostuhinnad fikseeritakse kindla FIM-i kursiga. Numbrid hinnakirjas tulenevad samuti sellest kursist. See on "HT Hulgi" töömaa, aga süsteemi hooldustööd tellitakse Soomest – Eestis laevade müügisüsteemi ei ole. Oleme kaalunud väljavahetamist, aga Eestis pole süsteemi, mis ühendaks reaalarajas laod, laevad ja emaarvuti.

Kui valuutakurss kõigub, võib juhtuda ja ongi juhtunud, et hinnad on Soome marga kahjuks. Meil on ka väga suured kulud

FIM-ides: 80% kaupa on Soome poolt. Eesti tegijad on veel liiga väikesed, et meile piisavalt soodsat sisseostuhinda lubada. Laeva hooldus ja varuosad tuleb samuti valuuta eest osta. Ning rendimaks on dollarites.

Kroonides eelarvet tehes arvestame samuti fikseeritud valuutakurssidega, mõnevõrra oleme finantstehingutega valuutariske maandanud.

Kuhu siirdub Eesti pangakaardiga teel Tallinna tehtud ostu tšekk?

Helsinkisse pankas, sest kaardide käitlemine on antud Soome pangale. Põhjenduseks ka see, et 80% reisijalist on soomlased ja vaid 13% eestlased. Veel väiksem on teiste Balti riikide ja muude maade osakaal. See on objektiivne majanduslik paratamatus.

Kaptenikommentaari

"SeaWind Line'i" laevadel kehtib kõrvuti kaks valuutat. Kui sageli muudetakse seejuures hindu, Sea Wind II' kapten GÖRAN SJÖDIN?

Hinnad on küllalt püsivad, neid muudetakse nii harva kui võimalik. Seega tuleb kehtestada hinnakirjas pikaks ajaks Rootsi krooni ja Soome marga kurss. Kui just valuutakurss järsult muutuks, eks me peaksime siis muidugi hindu muutama. Muidu aga korrigeeritakse hindu selleks ajaks, kui järgmist hinnakirja trükitakse. Nii on vastavalt kursi kõikumistele va-

hel kasulik FIM-ide, vahel SEK-ide eest osta.

Kas need kaks valuutat on tõesti võrdväärased?

Firma raamatupidamine peab olema ühes valuutas, kuigi sissetulek on kahes. Aga kõik sisseostud tehakse sellegipoolest ühes valuutas. Laeva kassaaparaadid töötavad kahe valuutaga.

Võib-olla teel "Estline'i" laevadel peetakse üht valuutat peamiseks – olen märganud, et Eesti kroon oleks nagu tagaplaanil.

Kas sama võrdsus kehtib ka krediitkaardiga ostjatele?

Nii "Silja Line'is" kui ka "Sea-Wind Line'is" saadetakse Soome pangakaardiga tehtud ostude aruanne Soome pankas. Rootsi pangakaartidega tehtud ostude jaoks on meil erilahendus, mis võtab arvelt maha Rootsi kroonid. See on uus lahendus, mida on kasutatud alles aasta. Kõigi teiste – Inglise, Saksa või näiteks Eesti kaardide arveldused tehakse Soome markades.

Kõigile eraldi valuutakursse kasutada ei saa. Peamiselt sõltub lahendus sellest, millisele pangale aruandeid tehakse. See pole seotud sellega, mis lipu all laev sõidab, küll aga sageli sellega, kust pärineb operaatorfirma.

Madli Vitismann

Tänavuse Helsinki turismimessi "Matka '98" avamisel rõhutati, et Põhjamaade selle ala suurim mess peab hajutama kaamost - pimedat aja masendust. Omaette teemana võis märgata tähelepanu juhtimist turistide turvalisusele, mis hõlmab nii kindlustust kui ka näpunäiteid varguste ärahoidmiseks. Lobby-koha oli leidnud "Focus 1999" - kampaania EU-sisese tax-free-kaubanduse säilitamiseks pärast 1999. aastat. Konjakti-, tubaka-, parfümeeria- ja lennufirmade kõrval on kampaaniaga liitunud ka "Silja Line", "Stena Line" ja "Viking Line".

Soome peaministri Paavo Lippose avakõnes oli rahulolu: majanduskasv oli 5,5%, töötuid 60 000 võrra vähem, palgasajate ostuvõime on kasvanud ja hinnatõus väike. Tänu Soome valitsuse poliitilisele kasvuturismi osakaal majanduses kiiremini kui teistes EU riikides: seda arendatakse ka kui suhtlust inimeste vahel, mis ühendab riike ja rahvaid. Paavo Lippone soovitas Soomet välismaalastele Venemaa väravaks: ühendus Venemaaga on hea ning euro tulek vähendab turisti valuutariski ja muudab hinnad võrreldavaks.

Laevallinid peatänava ääres

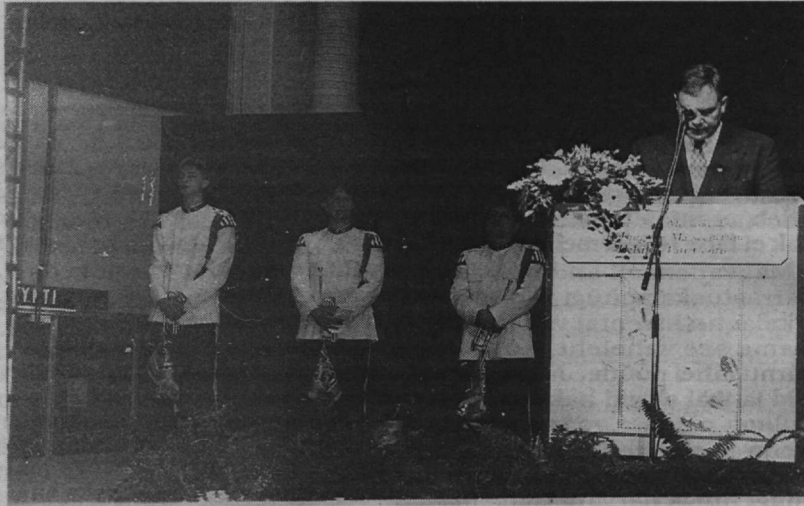
Helsinki turismimess on painunud aasta-aastalt suuremaks. Tervikliku ülevaate saamine väljamüüdud 96 000 ruutmeetrist muutuks üha raskemaks, kui messikorraldajad ei mõtleks välja üha uusi võimalusi väljapaneku liigendamiseks. Omaette messihallis on eksootilised riigid, peahalli esimene veerand on eraldatud Soome maakondadele ja nende turismiettevõtetele. Ahvenamaa ühise boksi traditsioonilist peatreppi vastas, ka Eesti ettevõtte - tänavu terve tänavapoolga - on tavapärasel paigas. Laevallinid oma suurte boksidega olid peatänava ääres ja jätkusid käänuga Eesti "tänavasse".

Sinine või punane

Järjest rohkem rõhuvad "Viking Line" ja "Silja Line" oma tunnusvärville, mis pidi messiboksis asendama kogu varasema atraktiivsuse. Suurel tühjal pinnal näiteks punane - ja kõik teavad, millega tegu. Inimeste teadvuses kinnistunud kaubamärgi määratud tähtsust osatakse suurfirmades kasutada.

Seetõttu tundub imelik seni sinimustvalge "Tallinki" kirjumaks muutumine: korstnamärk on punane, teenindajail

Kaamoserohi



Fanfaarihelide saatel avas tänavuse turismimessi Soome peaminister Paavo Lipponen.

punasekirjud vestid, Helsinki Läänesadamas oli näha aga kaubamärgi hoopis uus, klounilikult kirju kuju.

Väikestel oma koht

Raskem on väiksemal ettevõtteil, nemed peavad messil tähelepanu püüdma atraktiivsusega. "Ukkopekka" oli sisustatud koguni kaks kõrvuti boksi, üks tavapärase aurulaevaatributikaga, teine kalastustarvetega, milles propageeriti kalastusreise. "Kristina Cruises" oli aga üürinud konverentsisaali, et ühtaegu videolt ja slaididelt tutvustada oma eripära - vana head laevatunnet ilma luksusega. Ning võimalust reisida Läänemere eksootilistes paikades, kuhu teised laevad ei sõida. Uuena pakutigi Peterburi, Viiburit, ooperireise Savonlinna ning sõite pikki Norra rannikut. Esimese Lääne laevana minnakse Murmanski ja Solovetsi saarele.

"Eckerö Line" oli ära kasutanud ka kaubamärgile "Eestin Linjat" messikavas plaanitud boksi, et reklaamida suurt laeva otse keskusesse - "Nordlandiat".

Helsinkist ja Turkust Trave-mündesse ja Lübeckisse sõites "Finnlines" oli messihalli ehitatud laevakuulise boksi. Seniste laevadele lisaks valmivad suveks veel kaks, "Finnclipper" ja "Finnagle". Kummalgi on 440 reisi jaoks ja 21 sõlme kiirust.

Tagasihoidlikus boksis reklaamis Soome Meresõiduamet peamiselt üht kõrvaltegevusala - laevaline Turku saarestikus. Ilmnes, et riigiameti kohustus on teenindada saarte elanikke regulaarse mandriühendusega, et saared inimitühjaks ei jääks ning kohalik majanduselu ei känguks. 12 liinil sõidab 15 laeva. Selle tegevusala maht on ca 150 000 reisi, 30 000 sõidukit ja üle 20 000 kaupaaastas. Üle 20 aasta on transport saarte elanikele tasuta. Eraettevõtjad saavad selles valdkonnas maksusoodustusi.

Kolm konkurenti kõrva

Suur rebimine töötab eeloleval suvel tulla Tallinn-Helsinki kiirlaevaliini. "Tallink-Expressi" kõrval töötab uut kaubamärki sisse tiibureid opereeriv "Linda Line" - "Tallinn Line Express". Nende kahe vahel oli messiboksis uustulnukal. "Nordic Jet Line'i" laevamudeli lipuvarras oli tühi, aga laev pidi hakkama sõitma Norra lipu all Tallinna reisisadama B-terminaalist.

Esimesele just Tallinn-Helsinki liini jaoks ehitatud katamaranile on 3 reisi päevas maist septembrini lõpuni juba sõiduplaanis. 60 m pikkune 3 tekiga laev peab tegema 36 sõlme, kulutades ühele otsale poolteist tundi. Laevale mahub 430 reisi, 55 sõiduauto ja 2 busi. Pilethind on konkurentsivõimeline. "Linda Line Oy" esindaja Andres Gross arvas siiski, et

kiirlaevade turuosa hakkab viimastel aastatel suurenema ja neil läheb konkurentidest hoolimata üha paremini.

Eelista Eestimaist!

Ahvenamaa turismikorraldajad esitlesid seekordsel messil oma esikokki. Oli ka põhjust: seal õõbivate Soome turistide arv ületas esmakordselt rootslaste oma. Käivitatud on toitlustuskultuuri projekt "Saarestikumaitse", millega on ühinenud kõik saarestiku restoranid. Räägitud illustreerimiseks pakutud humoorika lõhetorditüki kõrvale soovitati veini ilmse kupaigauhkusega: "See on Ahvenamaa õuntest Ahvenamaal valmistatud veini".

Eesti esitlus oli esinduslik, osalesid suursaadik Soomes, Riigi Turismiameti peadirektor, "Hansatee Grupi" juhatuse esimees ja juhatusliikmeid, Estonia Teatri arengudirektor jt. Eesti boksi sai tänavu kujundusuhinna, ilmselt just seetõttu, et riigi rahatoel suudeti mureseda suurem ühisboks ja varasem kujundus pääses paremini mõjule.

Turismiameti peadirektori Silvi Bljumoviitši sõnul on Soome Eestile suurim turismipartner. Soomlaste arv tõuseb, kuid osakaal langeb sedamööda, kuidas suureneb ka teistest riikidest Eestisse reisi osatähtsus. Ent soomlastel on liisandunud uusi harrastusi: liisaks linnapuhkusele on sanatooriumid, süstamatkad, teatrikülastused ja muud kultuuritüübid. Seetõttu on õõbimise arvu kasv olnud suurim väljastpool Tallinna.

"Tallink Finland Oy" juhataja Keijo Mehtonen pidas müllust aastat väga heaks: lisandus 100 000 turisti. Suvel läheb päevas 23 reisi Helsinkist Tallinna, kui veel üks lisanduks, võiks öelda, et iga tund. "Hansatee" vedas müllu ligi 1,9 miljonit reisi ja teenis üle 110 miljoni krooni kasumit.

Ajakirjanike küsimused olid asjakohased ja said kohapeal vastuse. Riigi Turismiamet oli koostanud ka inglise- ja soomekeelse lühivõtte turistile vajalike teabekildudega. Ent Põltsamaa lossiveini (pole Ahvenamaa omast halvem) ega "Kalevi" marmelaadi ja šokolaadi ei sõandanud pakkuda. Ka "Tallinki" boksis pakuti šampinjone oliividega. Väiksemad turismiettevõtted polnud siiski häbenenud "Mesikäpa" komme kaasa võtta.

Järgmisel messipäeval oli Helsinkis "Titanicu" esilinastus. Head reisi!

Madli Vitismann

Läti mereasjadest

Aastalõpu Läti merelehest "Juras Vestis" leiab lugemist erinevaist Läti merendusühiskonda puudutavaist probleemidest.

Üha tihedamini on intervjuudes tõstatatud probleem, et mereasjade arendamise eest mereriigis Lätis keegi õieti ei hoolitse. Hakatakse tundma allajäämist rahvusvahelises konkurentsis (nende väliskonkurentide hulka kuulub ka Eesti.)

Eriti avaldavad seal praegu rahulolematust kalurid. Nende allutamine pärast sealse mere-ministeeriumi kaotamist kord transpordiministeeriumile ja sealte põllumajandusministeeriumile on asisemate hulgas neist palju pahameelt tekitanud ning aina sagedamini leitakse, et meremajanduse arendamiseks oleks ainuõige Mere(ndus)ministeerium uuesti luua.

Üheks hoiatavaks näiteks selle kohta, kuhu privatiseeritud kalamajandite areng võib viia, tuuakse AS Brivals Vilnis. Keskus asub Salacgrivas ja meie kalameestele on sealne sadam üsna tuttav. Nagu väidab merelehe toimetaja Gints Šimanis, on selle aktsionärid mõne aja eest otsustanud oma osatähtedest vendade-eeslaste heaks loobuda. "Järele on jäänud peotäis aktsionäre, kes hakkavad otsustama ja tegutsema eestlaste juhtimisel." Peatoimetaja on tõsiselt mures selle pärast, et ei Läti ametimehed, kelle pädevuses peaks kalanduse arendamine olema, ega ka kohalikud ise ole muret tundnud selle üle, kuidas firma peaks arenema, nii et kogu riigile ja ka kohalikele rahvale sellest suuremalt kasu tõuseks. Kohalike aktsionäre sõitleb ta selle eest, et need oma aktsiad odavalt maha müüsid, saamaks mingit raha, mis kiiresti maha juuakse, pärast hooaga laevaga madalikul kinni sõidetakse, kaugeemale mõtlemissiks aga enam oidu ei jagu. See, et pärast seda ainult valitsust süüdistatakse, on loomulik.

Lätlased meist

Läti merelehe aastalõpu numbrites on küllaltki palju lugeda ka Eesti asjadest ja lõuna-naabrite suhtumisest meisse.

Pahameelest "Brivals Vilnise" oma mõju alla võtmise üle juba oli juttu. Lisaks sellele on tolliküsimusi käsitlevas pikemas artiklis avaldatud arvamust, et Eesti ja Leedu tollimaaklerite töö on kaugel sellest, mida oodatakse kaubanduse sujuva kulgemise tagamiseks.

1997. aasta viimastes numbrites on intervjuud transiitkaubanduse arendamisest meie teede- ja sideministri Raivo Varena, "Eesti Merelaevanduse" erastamisest Toivo Ninnasega, Kopli sadama tööst Aleksej Skokovi ja Sergei Horohhonoviga. Juttu on ka Balti Laevaremonditehasest.

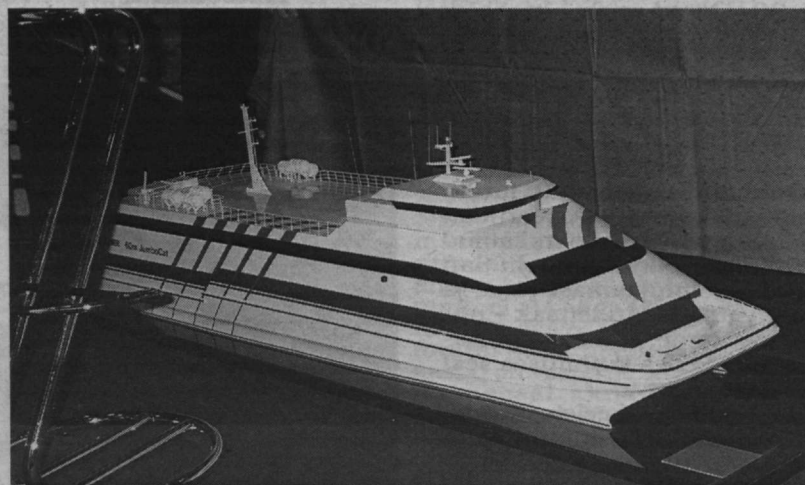
Kuigi naabrite probleemid on üldiselt üsna samasugused kui meilgi, on nad suutnud ühteist ka ära teha. Näiteks töötavad neil Läti Mereõiguse Assotsiatsioon ja anti välja raamat "Mereõigus".

Uuest aastast hakkab kehtima kütuseaktsiisi seadus, mille kohaselt Läti registris olevad laevad saavad punkerdada ja ölisid osta spetsiaalsetes tolliladudes, kus neil ei arvestata aktsiisimaksu. Seeläbi, arvestatakse, olevat ainuüksi Läti kala-laevadel võimalik kokku hoida üle miljoni lati.

Läti merelehe "Juras Vestis" materjalide põhjal Reet Naber



"Tallink" näitas teeninduslikku,...



... "Nordic Jet Line" aga tehnilist valmisolekut.

Pressiteade

"Matka '98" täitis kõik ootused

Turismimess "Matka '98" Helsinki Messikeskuses purustas rekordid. Messikülastajaid oli 68 700, mis on 10% rohkem kui müllu. Kõige rohkem külastajaid oli, nagu ikka, laupäeval - ligi 24 000. Spetsialistide osakaal külastajate hulgas selgub hiljem. Messil käis veel ligi 1000 ajakirjanikku. Neljal päeval töötas messiboksis umbes 4500 turismipetsialisti. Näitusel esinejaid oli kokku umbes 1300. Neist peaaegu 900 olid Soome ettevõtteid, ülejäänud 47 muust riigist.

Helsinki turismimess on külastajate arvult Põhjamaade suurim turismiuuritus, Soome messidest on see suuruselt neljas. Veel suuremad on veebruarikuine paadimess, igal teisel sügisel korraldatav "Habitare" ja "FinnBuild", mis ootab oma järke aprillis.

"Matka '98-l" korraldati lai turismiala spetsialistide koolitusprogramm "Matkatieto '98", milles osales umbes 1200 inimest.

Tänavusel turismimessil auhinnati aasta turismiinimesena soomlasest reisisaajat, aasta turismipaigad olid Hauhon Iloranta ja Dublin. Valijaks oli Soome Turismiajakirjanike Liit. Parimaks messiboksiks valiti kodumaistest Häme turismi ühisboks ja välismaistest Eesti boksi.

Nüüdseks on korraldatud 12 turismimessi. Järgmine toimub 14.-17. jaanuarini 1999, korraldab Soome Turismiettevõtete Liit SMAL. 19. jaanuar

Finnexpo Tõlkinud Mart Kiilas



Ka väikestel oli ruumi: pärast kaunist ja veenvat esitlust annab intervjuud Mikko Partanen, isa (paremal) jälgib tähelepanelikult kõrvalt.

8. jaanuari õhtul rakendati hulk Eesti ja Soome merepäästevõimalusi pimedas Pärnu lahe jäält paarikümne kadunud kalameest otsima. Sestpeale on palju arutatud, kas peab või ei pea selle peale rahva raha raiskama. Järgmisel päeval arutasid asjaosalised Pärnus, kuidas ohtlikke olukordi lahejääal edaspidi vältida.

Jääkalameestest Pärnu lahel

Riigi Piirivalveameti mereosakonna ülem **Jaan Kapp** uskus veenmisesse, aga ka karistamisesse:

Üks kohalik vanem kogenud rannakalamees hakkab Päikeseraadiole telefoni teel andma

oma kommentaari jääolude kohta – kas tasub jääle minna või ei tasu. Ja kuhu tasub minna. Ning mida tohib teha ja mida ei tohi. Võib-olla see jõuab tõesti rohkem pärrale kui ametnike korrumine, et kuulge, poisid, ärge minge. Kui see mees ütleb, et mina täna ei lähe, siis ehk ei lähe teised mehed ka.

Maavanem oli andnud välja harrastuskalapüügi vahelehed – kalastuslitsentsi vahel peab olema see vaheleht, kui võid Pärnu lahel püüda. Jääle minejaid ja jää olujaid hakkab kontrollima politsei, mereinspeksioon ja piirivalve. Kui saajast mehest, ütleme, nelikümmend mingi hulga päevapalkade ulatuses trahvi saab, siis ehk mõjub. Kui niisama inimene aru ei saa, üks siis tuleb vastu rahakotti lüüa. Las siis kohalik omavalitsus saab eelarvele täiendust. Audru vallavalitsusele oleks see ilmselt kullaauk...

"Tulge, poisid, jääle valla eelarvet täitma!"

Ega muid mõjutusvahendeid vist praegu ei leia.

Mis kinnitas, et nad on ära tulnud?

Leiti need kaheksa meest ja teine paadimees, kes käis teise külje pealt neid ära toomas. Need kaheksa väitsid, et nemad tulid viimasena ära ja kedagi enam ei jäänud. Nii et otsisime juba tühjas kohas.

Ja keegi ei helistanudki piirivalvele, et jätke järgi, oleme juba olemas?

Noh, selle peale võib öelda: hää, et niigi läits! Poleks me otsima läinud ja keegi oleks jäälnud, poleks seda andeks saanud anda. Hoidku taevast, et teine Kurkse poleks tulnud.

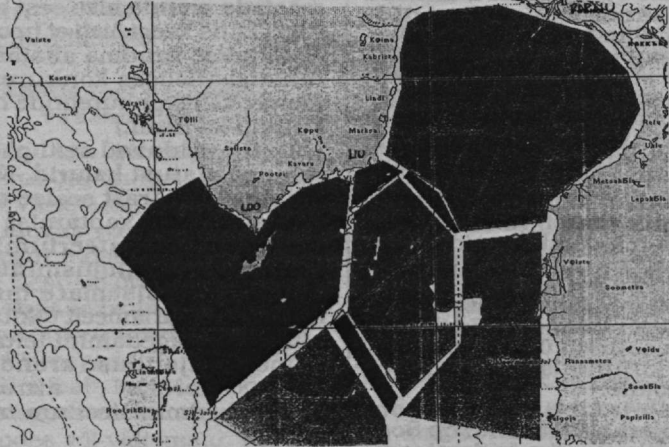
Jaan Kapp võis piirivalve Pärnu piirkonnaülemale **Alvar Valiale** soovida rahulikku saja kalamehega nädalalõppu, sest

järgmisel hommikul teatati kalapüügi jätkumisest. Samal ajal jätkus ajakirjanduses arutelu, kas päästa või mitte päästa kalamehi, kui nad hätta jäävad.

Ootamatust vaatevinklist selgitas asjalugu Pärnu Kalastajate Klubi esimees **Arvo Pajusalu**. 16. jaanuaril ilmus "Eesti Päevalehes" tema kirjutis "Tühi kära eimillestki". Selles õpetas ta vahet tegema (kutselise) kaluri ja harrastuskalastaja vahel ning selgitas, et kalliks maksma läinud päästeoperatsioonil käivitajad on süüdi, et nad ei uurinud, kus said maale need, kes ei tahtnud neile 25-kroonist "piletiraha" veotasuks maksta. Jääl kalastajad e. turgutajad pidid tema arvates oma jõududega hakkama saama – "mehed on tõelised profid".

Kui see nii lihtne olekski, siis ei pruugiks ju hulga kalastajate jäälemine kedagi valvsusele sundida ja merepäästjad jälgiksid vaid kalureid.

Mari Vamba Madli Vitismann



Tihed jää on hall, hõre rüüjää tumedamaks viirutatud, lahvanded on valged.

Riigi Piirivalveameti mereosakonna ülem **JAAN KAPP** viibis ligi pooleaastasel täiendusel.

Miks, kuidas ja kelle kulul

Peamine eesmärk õppimamimekul oli end inglise keeles täiendada. Saadeti USA suursaatkonna sõjaväeatašee kaudu. Õpe oli mitte niivõrd piirivalve-, kui mereväealane. See toimus IMET-i kulul. See on organisatsioon, mis korraldab paljudest riikidest tulnutele militaarõpet. Rikkad Araabia riigid saavad Ameerikasse õppima ka oma kulu ja kirjadega. Aga näiteks Bosnia, Eesti, Türgi, minu teada ka isegi Mehhiko inimesed olid seal IMET-i raha eest. Õpiaeg oli 5 kuud, sellest 3 olin Texas San Antonio lähedal Lacklandi lennuväeüksuses keeleinstituudis. Seal, *Defence Language Institute*'is pidin saama ettenähtud punktisumma, et edasisele treeningule saadetak – sellela edasi ei saanud. Oli neid, kes sealt koju tagasi läksid.

Koolitööst

Lähtetaset kontrolliti nii enne sisseastumist, kui ka seal ECL-testiga. Sin sain 57, seal 44 punkti. Lacklandis saadud punktisumma jäi peaaegu samal tasemel. Võisin ka 60 punkti saada – siis alustati selles, et hakati suurt ja väikest algustahet õpetama. Iga taseme jaoks oli oma õpik. Õpiku peale kuuls, olenemata õpetajast, nädal kuni kaks. Mina sattusin algul 10. raamatule peale, kokku on neid 34 – viimased juba instruktoreile. Tegid läbi 10. raamatu poole pealt ja 11. raamatu tüükult, 12. raamatu pealt visati mind üles 17. raamatu peale, see tähendab, et klass muutus. Iga kahe nädala tagant tehti ECL-testi, ja see viis 61 punktiga niipalju edasi. 17. raamatu lõpus sain veel ühe punkti juurde, 18. raamatu pealt võtsin 70 punkti. See 70 oli mulle siit saatkonnast ka ette kirjutatud. Oli küll ainult 8 ühikuid.

Kursus seadeti instituudis oli mulle ette nähtud 14 nädalaks. Ameerika on oma sõjalisest ja poliitilisest huvist lähtuvalt väga huvitatud, et saaksid õppida inglise keelt. Saadeti meid ka üheksa nädala võrra sõjaväeatašee kaudu. Seal oli ka inglise keele õpetaja, kes oli meid ka üheksa nädala võrra õpetanud. Seal oli ka inglise keele õpetaja, kes oli meid ka üheksa nädala võrra õpetanud. Seal oli ka inglise keele õpetaja, kes oli meid ka üheksa nädala võrra õpetanud.

instruktorite kursused, need veel kahel tasemel. Küsisin, et kui neljapäeval teen, kas siis lähen üles erialakeele klassi, aga öeldi, et minu käest ei ole seda nõutud, ja neil ei ole ka vastavat kuuenädalast programmi. Arvasin, et võin siis kordustesti teha ju kahe nädala pärast, kui niikuinii üldkeeles jätkan. Kahe nädala pärast sain 75, nii et täpselt mahtus usutavuse raami sisse. Õpinguid ma jätkasin, aga nende kohustuslike testidega mind enam ei piinatud... Aga iga raamatu lõpetamisel oli samuti test, ja need pidin loomulikult kaasa tegema.

Raamatutestid loeti läbituks, kui said 70 punkti. Lõpetasin 22. raamatuga, kui aeg täis sai. Alla 82 polnud ükski test, parim oli 96. Oli ka mehi, kes kõik 100 välja võtsid. Mind vedas alt just kuulamise osa – 25 küsimust oli kuulamist ja 25 grammatikat.

Oludest

Õppimise ajastasin 20 päeva vahelise kogenud Ameerika õpetaja kohal. Varem oli koolitaja vaid inglise keele õpetaja, ja mind võttis vastu teinud – niisugune tunne, et midagi hingata ei ole. Selles kinnimises seal siis elasin.

Eelkohaks oli keeleõpetaja ühiskond. Tuba polnud halb, väike laud, tühikool, millel ka jalatoe sai välja lasta ja lamaskiir, kummut, selle peal mikrofon ja televiisoriga, nasti pisike kirjutuslaud, nii et A4 formaadis paber vaevu peale mahtus – igatsesin kogu aeg oma suurt lauda taga –, seinas suur rindekapp, kuhu oleks mahtunud mahtunud, kinnimises kapi ja pöngiga ning ameerika standardite järgi linna ja voolu ning veel ka üks rull, buss ja Wella ümber.

Kõik see oli kinnimises, seal oli ka inglise keele õpetaja, kes oli meid ka üheksa nädala võrra õpetanud. Seal oli ka inglise keele õpetaja, kes oli meid ka üheksa nädala võrra õpetanud. Seal oli ka inglise keele õpetaja, kes oli meid ka üheksa nädala võrra õpetanud.

ukse alla. Tunne oli juba niisugune, nagu oleks kas kõvasti pidu pidanud või kõva keretäie saanud. See oli juba üsna magamata olek.

Tunnid hakkasid 7.30, lõppesid 15. Nagu koolipoistel ikka olid ka kodused ülesanded. Neissamades õpikuis oli kohe tumesiniste lehekülgedega osa koduülesannetega. Sellest, kas õpetaja võttis õpiku ühe või kahe nädalaga läbi, olenes ka nende maht. Lõpus sattusin hea õpetaja peale, kes võttis nädalaga. See andis hea tulemuse, aga töömaht oli muidugi kohutav. Eri õpetajad õpetasid eri raamatuid, näiteks üks 15.–17. raamatuni.

Metoodikast

Üheski klassis polnud üle 10

õpilase, ja 10 tundus juba palju, sest enamjaolt oli 8–9. Õpikute peale oli kirjutatud *american language*, nii et ma ei tea, kas ma üldse inglise keelt tean. Ja sellest keelest ma tean, kui palju ma sellest ei tea.

Tund nägi välja dialoogina õpetaja ja õpilase vahel. Palju praktiseeriti ka õpilastevahelist arutelu. Lugesime uue peatüki läbi, kordasime õpetaja järel uusi sõnu, pärast oli juba arusaamise küsimus. Õpetaja küsis ise ja laskis vastastikku küsida. Seejärel tulid harjutused, nii klassis kui kodus. Mõni õpetaja kontrollis kodus tehtut, mõni mitte. Raamat lõppes ju testiga, ja see näitas, kas oled õppinud. Kui raamatu test oli kolm korda alla 70 punkti, siis võidi sind raamatut kordama jätta. Kui tegid küll raamatu

Ameerikas ameerika keelt õppimas

testi ära, aga ECL-testi tase ei tõusnud järgmise raamatu tasemele, võidi sind mitu raamatut tagasi viia.

Vabast ajast

Nädalavahetustel tehti ka mingeid ringsõite, aga ma võtsin pähe, et õpin ka laupäeval-pühapäeval, kuni etteantud punktisumma täis saan. Nii õnnestuski ainult korra käia – Mehhiko lahe ääres ja Houstonis NASA kosmosekeskuses. See oli omaette päris huvitav reis.

Liikuda saime vabalt – igaüks vastavalt oma rahakotile. Rikkamat riikide tudengid üürisid loomulikult autod, sest kaugele liikuda on seal üsna keeruline ettevõtmine. Jõukamad elasid ka väljapool instituudi maa-ala, üürisid linnas korteri või maja. Neil olid pered kaasas ja nad lihtsalt elasid Ameerikas.

Saime 21 dollarit päevas, sellest 8 maksime toa eest ja ülejäänud kulus toidule. Seal oli ka suur söökla. Aga nende köögiga ma ei harjunudki ära, sest kõik söögid tundusid olevat ühe maitsega.

Eestlasi oli meid seal üldse viis. Piirivalvest leitud järgi oli enne mind ja õpib veel edasi. Kui kohale jõudsin, läksin kohe teda vaatama. Tema õppis ka inglise keelt. Tema õppis ka inglise keelt. Tema õppis ka inglise keelt. Tema õppis ka inglise keelt.

Üldse oli meid seal 900–1000, iga neljapäeval oli lõpetamine, iga reedel tuli uusi juurde. Kaks daami, inglise filoloogid, keeleinstruktorid õppima, üks Tartu pataljonist ja teine Tallinnast, kaitsejõudude keelekeskusest. Nüüd läks sinna kursusele ka üks keeleõpetaja piirivalvest.

Kaks korda oli eestlasi suur pidu, kui söökla oli aligüüpsetatud suitsusekkoodid. Küsisin kohe kaks tükki. Otsisime endale nurgalaua, kus araablased meid ei näinud. Minu olemine kalaroomis, aga seal sai mingit täiesti tundmatut kaka, mis oli praadides niiskuskulit ära kürvatud, et tunda, nagu marisidki kuivad küü.

Väga huvitaval on õppimise ajal, kui meid seal 14. septembril pidu, kus valetasid kuni 1000 inimest, kes olid seal, et nad olid seal, et nad olid seal.

Mari Vamba Madli Vitismann



Igaüks istus koolipingis, lipp laual.



Rikkad ei õppinud

Missugune on praegu merekooli ja sõjaväe vahetamine?

Võib öelda, et reservohvitseride koolitamise idee on kinni külmutatud.

Nii et seal on ikka harilikud õppurid, nagu igal pool mujalgi?

Täpselt nii. Omal ajal, vene ajal, oli merekoolis, kus isegi olen õppinud, sõjaväeline kateeder ja lõpetamisel saime reservohvitseri aukraadi. Nii et asi on täiesti võimalik. Kõigepealt peaks koostatama tellimus mereväe reservohvitseride peale – kui palju neid on mereväele ja piirivalvele vaja.

Kui kaua peaks koolitatud meremees õppima, et reservohvitseriks saada?

Äsja olid meil siin Ameerikast Maine'i ülikooli esindajad. See osariik vastab oma mastapildelt Eesti riigile. Seal on asi paika pandud. Ülikoolis valmistatakse ette reservohvitseri. Nad õpivad neli aastat, aga see on rangelt vabatahtlik. Need, kes tulevad ülikooli laevajuhtimist või laeva jõuseadmeid õppima, saavad valida, kas lõpetavad reservohvitserina, saades peale lipniku pagunid, või ei tee seda mitte. Reservohvitseri karjääri valijaile on aga palju soodustusi.

Koolile esitatakse USA rannavalve ja mereväe tellimus reservohvitseride peale. Rannavalve kompenseerib õppemaksu ja teeb üliõpilasega lepingu, et too pärast kooli lõpetamist teenib neli aastat rannavalves või mereväes. Pärast seda võib minna oma erialal kuhu tahes tööle või jätkata sõjaväelase karjääri.

Nojah, kuid meil on sõjaväekohustus, Ameerikas aga mitte. Kui meie noormees pole enne merekooli sõjaväes ära käinud, peab ta kooli lõpetamisel võimalikust töökohast, näiteks kooliaegsel praktikalaelal, loobuma ja sõjaväkke minema.

Arutasime seda ka Ameerika

Ohvitseriks koolis

Aasta algul algas Eesti Merehariduskeskuses teine mereväeohvitseride kursus. 8. jaanuaril arutati Eesti Merehariduskeskuses reservohvitseride koolitamise võimalusi USA Maine'i osariigi ülikooli delegatsiooniga. Võimaluste üle arutleb huvitatud asutuse, Riigi Piirivalveameti mereosakonna teenistusjaoskonna ülem EERIK KIRSIMAA.

kolleegide ja merehariduskeskuse juhtkonnaga. Sunduslikku sõjaväeõppe kohustust peaks koolis kuidagi motiveerima. Peaks andma soodustusi, et noormees jätkaks oma karjääri piirivalvelaevastikus või mereväes. Motivatsiooniks pakuti õppemaksu kompenseerimist – niikuinii läheb tulevikus õppimine ju tasuliseks, küllap ka merekoolis. Ka stipendium võiks olla suurem. Õppur teeks kooli ajal oma sõjaväeaasta ära. Võib-olla kõik ei tahagi ohvitseris saada, jääksid allohvitseriks. Vabatahtlikega, keda asi huvitab, teeks lepingud, nad saaksid kooli lõpetamisel reservlipniku aukraadi ja asuksid teenima piirivalves või mereväes. Leping oleks muidugi tähtsajaline, nagu igal pool mujal maailmas. On ju loomulik, et noor inimene tahab, eriala omandanult, ka kaugematel meredel ringi sõita.

Ameerikas sõidavad nad kohe ookeanil. Siin tekib aga diplomitsensuse probleem.

Praeguse diplomimäärustiku järgi saab tsensuse välja sõita ka piirivalvelaevadel. See on küll Läänemere sõit – välisvetes ju piirivalvelaevad ei käi. Välisõit on, jah, omaette probleem.

Ega ma mõtle, et kõik 120 inimest – laevajuhtid, laeva jõuseadmete spetsialistid ja hüdrograafid – peaksid reservohvitserideks saama. Seda kindlasti ei juhtu. Aga oma ajateenistuse

peaksid kõik, kel see keskkooli ja rakendusliku kõrgkooli vahel tegemata, saama merekoolis ära teha.

Vaevalt, et praegu ohvitseriks tahtjal konkurss tekib, aga see on vaja hästi ära motiveerida. Aasta viie-kuue pärast võib meil Eestis noortel töökoha saamise probleem tekkida, aga reservohvitserina lõpetamine annab kindla töökoha.

Kas ka mereväe esindajad oli ameeriklastega peetud seminarid?

Kahjuks ei. Ja polnud ka kedagi kaitseministeeriumist.

Eks vist kaitseministeeriumi vastavate osakondade mehed peaksid seda täiendõppe asja nüüd hästi kaaluma. Merehariduskeskusel on arusaadav huvi probleemi vastu, neil on ka sõjaväekohuslaste-kadettide surve taga. Aga ma kardan, et kooli initsiatiivist jääb väheks, sest tegu on erinevate ametkondade ja ministeeriumide vahelise probleemiga. Eks tuleks ümarguse laua taha istuda ja asjad paika panna. See on ju fakt, et Eesti on mereriik, vesi ümberringi, ja me ei pääse noorte mereväe reservohvitseride kasvatamisest mööda. Seda enam, et kui vaadata riigikaitse kohta pealt, siis igas riigis peab ootama mõttes ikkagi ka mereväeohvitseride reserv olema.

Pealegi, me ei saa praegu ju neidki kohti täis, mis peaksid olema, reservist rääkimata.

Kas te oskaksite siiski kasvõi umbkaudu ütelda, palju neid inimesi vaja oleks?

Jaa, see on raske küsimus. Esitasime selle ka Ameerika kolleegidele – nemaadki vangutasid pead. Kõik oleneb sellest, kui palju antakse militaarotstarbelist eelarvet – vajadus võib sellest olenevalt olla väga mitmesugune.

Mis puudutab piirivalvet, siis ei ole me seda ka siamaani välja arvestanud, kuna laevastik on kogu aeg kasvanud. Kuid nüüd see vaevalt enam suureneb, pigem hakkab uuenema. Ja sel juhul jäävad meeskonnad sama suureks või lähevad natuke väiksemaks. Nii et nüüd ei ole järgmise sammuna raske välja arvutada iga-aastane keskmine vajadus. Teine asi on see, et meie meeste keskmine vanus on küllaltki kõrge, nii et algul on vajadus suurem. Aga peame arvestama ka sellega, et kõige paremal juhul – kui sel sügisel reservohvitseride õpetamine käima läheb – saame esimesed mehed nelja aasta pärast.

Ja siis, ükskord, on kõik kolmekümneaastased ohvitserid teenimas, ning tekib kohutav seisva veega tiik, sest nad peavad teenima 65. eluaastani, uusi kohti aga juurde ei tule.

Kõik peab muidugi hästi läbi mõtlema. Omal ajal lasti Eesti Vabariigis välja kõigest neli lendu mereväeohvitseri. Lennud olid lihtsalt suurte vahedega, 18. kuni kolmekümne aastani. Peab parimatest parimad välja valida. Reservohvitserina lõpetanu ei peagi ju tingimata teenima tulema, võib sõita välissõidus või kus tahes. Käivad lihtsalt kordusõppustel, et ära ei unustaks. Kriisiolukorras saab neid ju iga kell välja kutsuda.

Merekooli poolne huvi ja valmisolek on olemas. Mis puudu jääb?

Tarvis on ministeeriumide,

s.o. riigipoolset seaduslikku paikapankut.

Kas õppejõud oleksid olemas?

Arvan, et leiaksime. Võib-olla nelja-viie aasta pärast enam ei leia. Ma ei mõtle iga distsipliini õpetajaid, aga näiteks miinitraalimist jmt. Üksi välisriikides õppimisele lootma jääda ei ole õige. Peaksime ikka oma riigis asjad paika panema, see oleks loomulik. Oma keskkonnas õppimisel on omad eelised. End väljas täiendada võib alati.

Muidugi on veel see igipõline probleem – raha. Aga kateeder, ruumid, õppevahendid on ju merehariduskeskusel vanast ajast olemas. Et kadetile sõjalist A-d ja B-d õpetada, piisab sellest täiesti. Igasuvisel praktika saaks kasvõi meie laevade peal läbida. Või mereväes.

Kui suur oleks ohvitseriõpetuse maht, mis harilikule mereharidusele lisaks tuleks?

Kasvõi sama, nagu õpib praegu meie teine kursus mereväeohvitseri – nad õpivad praegu 8 kuud.

See toob ju kaasa õpiaja pikendamise?

Merehariduskeskuses tuleks nende plaanid ja programmid muidugi üle vaadata ja nelja aasta peale ära jagada. Näiteks inglise keelt õpib meremees niigi. Ega praegustel kursustel need 8 kuud ainult sõjaväelist õpet ka ole. Navigeerimine, radarivaatlus jms. on samuti kooliprogrammis.

Enamik praegusel mereväeohvitseride kursusel õppijaid-piirivalvureid ei ole enam esimeses noorus, on oma kaugemad sõidud juba ära sõitnud, perekonna loonud ja tahavad nüüd leiba teenida kodu lähedal. Nii et seda noort ohvitseri, kes meid välja vahetab, praegu ikkagi ei ole tulemas.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Et vähendada inimlikke vigu

Merealasele põhi- ja täiendõppele viimastel aastatel kogu maailmas erilise tähelepanu pööramine ei lähe ka meilt mööda. Uute nõuete kehtestamine on seotud senisest tõsisemate nõudmistega esitamise ja meresõiduohutusele ning inimlike vigade minimeerimispuuga.

Hollandi spetsialistid on Eesti Merehariduskeskust nõustanud pikemat aega. 15.-19. detsembrini oli järjekordne suurem nõupidamine. Seekord oli kohal Hollandi transpordi, avalike tööde ja veemajanduse ministeeriumi esindus.

17. detsembril olid Eesti Meremuuseumi kutsutud kahe erafirma (Spliethoff Bevrachtungskantoor BV Hollandist ja Baltic Group International Eestist) esindajad, kes on seotud mereharidusega. Eesti pool oli seekord esindatud nii teede- ja sideministri Raivo Vare kui ka haridusministri Mait Klaasseniga.

Loodetavasti aitab ka meremuuseumi traditsioonesäilitav õhkkond kaasa, et meie merekoolituse rahvusvaheline tase säilib.

Reet Naber

Morset ei tohi unustada



Võiks arvata, et morsevõti on satelliitside ajastul muuseumise. Aga ei. Stockholmis merepäästkeskuses võis näha, et sama osavasti kui arvutiklaviatuuri, klõbistas operaator Eke Walter ka morsevõtit. Ei olegi veel muuseumi viidud, sest sidepidamiseks Vene laevadega läheb sageli tarvis, samuti kui venekeelseid fraase.

Kiri Pärnust

Hobilõendus Pärnu kaidel andis 1997. aastal 704 sildumist. Kui võtta eelmisel talvel jääd lõhkumas käinud "Kapitan Moškini" 22 vee- ja proviandivõttu ning lihtsalt kai ääres puhkamaskäimist maha, jääb ikkagi 678 kaubalaeva, pukserit ja pargast järele. Sõja- ja kalatraalid pole selle arvu sees, küll aga need kaubalaevad, mis külastasid kaht kaid. Seda on ette tulnud.

Nii palju laevu pole Pärnu kaid kunagi vastu võtnud. 1996. aastal käis Pärnu sadamakaide ääres vaid 363 alust. Argu ainult kaide lõikes numbreid küsitagu. AS Pärnu Sadam ehitas ise päris tugevasti. Tema rentnik "Reldori" Kesklinna kaide ääres sildusid vast pooled.

Vana aasta viimastel päevadel tuli jääsuppi lahutama Saaremaa Laevakompanii parvlaev "Tehumardi" kapten Maasiku juhtimisel. Juutu kirjutamise ajal seisab laev Ülejõe Jannseni

Piirivalvesadamas

puudus jaanuaris ainult veel allveelaev "Lembit". "Suur Tõll" seal juba seis, ahter sentimeetri pealt kainurgani. Dokitööd valmis, ootab ta seal aega, mil Balti Laevaremonditehas mahti leiab kai ääres remonti teha. Vene-Balti sadamas seista on aga kallid. Aeg-ajalt käisid asjamehed laeva naabersadamas vaatamas ja pidasid kail hulgakesi plaani.

Põhja Piirivalvepiirkonna staabirahvas kasutas võimalust oma õuel ekskursioonile minna: "Peab ju teadma, mis meil seal on." Ekspositsioon on ka kõik kolm tiiburit – need on talvekorteris. Üle kõige kõrgus aga dokist "Lion Kingi" – "Fantaasia" kollane korsten.

Madli Vitismann

kai ääres. Abiks-valveks on ka Soome puksiir "Fram". Lootsid on üles pannud tahvli laevade nimede ja saabumisaegade kohta. Milline tuleb talv, kas jäälõhkujaid üldse tarvis läheb, ei tea keegi.

"Anto-5" asemel vedas seni ja veab praegugi lootse laevadele päästelaeva "Anne".

Kesklinna sadamasse voorivad endiselt puidu-, saematerjali ja briketikoormad.

Kurbus

Seda immitses vana aasta viimasel päeval lausa Vallikääru puudevõradelt, kuigi, jah, oli ammu teada, et see tuleb, tulemata ei jää. Aga ikkagi kahju, nii mitu aastat koos oldud, telefonitsi sidet peetud jne. Uuel aastal on veeteede ameti poolset hooneosal aknad pimedad. Lembit Song, Mati Luik, August Aava, Enn Tiits, Mati Kukk ja Alme Kütt ei tööta enam ses riigisatutuses, kust nad aastaid palka saanud. Kõik 50. ja 60.



Figuur on sarnane: ees on "Valvas" (1944) ja taga "Suur Tõll" (1914).

"Lion Kingi" tehakse "Fantaasiaks"

19. detsembri hommikul saabus Tallinna "Hansatee" ostate "Lion King" (ex "Turella"). Paari päeva pärast sõitis laev Koplisse remonti ja ümberehitusele. Uus nimi "Fantaasia" oli juba pardale värvitud.

Dokis oli reisslaev kurb ja tolmune. Raske kujutleda, milline see välja näha või(k)s, sest töödejärg oli parasjagu keevituse ja juhtmeapaneku järgus. Ei olnud kohal lagesid ega pörandavaipu, kohati olid maha lõhutud ka seinad.

Laevapere kurvastas, kui lõhuti osa ülateki kajuteid, et sinna baar teha. Neil tuli kolida, võib nii öelda, A-kajuteist C4 kajuteisse, st. autoteiki alustesse kitsukestesse sisekajutitesse. Laevapere olme kohta polevat selliseid norme, mis ütleksid, et meeskonnakajuteis peaks näiteks päevalgust nägema. Võib ainult arvata, miks naaberriikide reisslaevnikud enamasti 4.-5. tekist allpool ei ela.

"Turella"-aegsel laevaskeemil on kolm sõiduauteki ja ahtoris trellerite osa. Tallinna nii palju vist autodega ei sõideta ja seepärast ehitatakse ülemise autoteiki asemele luksuskajutid. Kevvitajaid oli seal nii tihedasti, et neil oli suitsus üksteist raske näha. Kuski suitsupilve taga kõndis ka mõni tuletoorjuja, aga neid oli tunduvalt vähem, kui selle töö juures peaks. Eriti hoolikas oli üks neist, kes jälgis oma suitsetavat kaaslast, respiraator näo ees ja vahkusuti käeulatuses.



M/V "Fantaasia"			
Pikkus	136,23m	ehitatud	1979
laenus	24,2m	reisijakohti	1700
brt	10 450	kajutikohti	746
masinad	4x24 000 hj	sõiduautosid	545 või
põtkurid	2x800 hj	trellereid	45+160 sõiduaute
kiirus	21,3 sõlme		

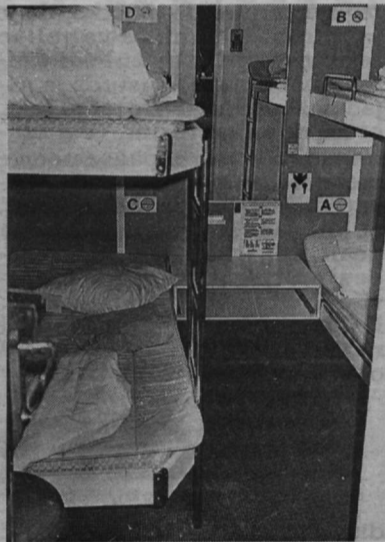
"Viking Line'i" andmed

50-liikmelisest remondiaegsest laevaperest suure osa peamure oli tuletoorjuvahi pidada – dokis ja keevituse ajal ei tohi hooletu olla. Edaspidi tuleb vastavalt ruumide valmistamisele neid korda seadma hakata.

"Fantaasial" võis näha invaliidi huvitavat lahendust. Nähtavasti polnud ehitamise ajal nõuet, et ratastooliga peab igale

poole saama. Niisiis kinnitati hiljem peatrepi käsipuu külge alus, millel ratastool mootori jõul üles/alla sõidab, mida seejärel aga klapina kokku panna saab. Fantaasia!

Madli Vitismann



Häid lambaid mahtuvat palju ühte... meeskonnakajutisse.



Kujutletagu, et see on restoran...

Jaanuari algul, kui Hundipea sadamas ootas remonti "Baltic Kristina", seisid jäämurdja "Tarmo" laevapere liikmed tööle tulles kiusava valiku ees. Kui keeraks vasakule, võiks kuni kolm korda rohkem palka saada... Kui keerata, nagu peab, paremale, ootab riigilaevniku palk ja söögiraha, lisaks vaid kampsun ja töötüüp.

"Me ei streigi, aga me pole lihtsalt võimelised merele minema," ütles "Tarmo" kapten **Mart Suls**. Mullu lahkus 20 inimest, 5. jaanuaril oli puudu veel 6, neist 5 masinameeskonnast. "Merele ei saa minna uute meestega, kes veel masinat ei tunne. Lahkusid vanemehaanik ning II ja III tüürimees, aga uued tulijad pole jäätööd teinud," selgitas ta. "Reserv on haiged ja pensionärid. Juurde tuleb juba rohkem pensionäre – pootsman kurdab, et madrus ei jaksa otsa tirida."

Suvel töötasid meremehed kahel kohal. Kui aga näiteks turvafirmast saab viis tuhat ja laeval kolm, siis mereleminekuks tuleks ühest tööst loobuda. Võib arvata, kummast. Ametiühingu usaldusisiku **Valdur Toodo** sõnul arutas laevapere uut kollektiivlepingu projekti juba suvel, selles on mõned punktid Soome lepingust eeskujuks võetud.

Palka juurde kaubelda laevaperel enne aprilli ei õnnestu. Tööandja lükkas detsembris läbirääkimised kevadeks põhjen-

"Me ei streigi"

dusega, et vaja tegelda jäästaabi organiseerimisega ja riigiteelarve pole ka vastu võetud. "Jääd õnneks pole ja eelarve ammu vastu võetud," imestas kapten.

Vanemehaanik **Tõnu Vodja** peab uued mehed välja õpetama. Selleks kuluvad keskmiselt kuu, nii vaadataksegi hirmuga kraadiklaasi – ega ometi tule enne jää. Noortel tulijatel kerkib kohe sõidutsensuse probleem, kuigi nad saaksid kaldaremondis parema praktika kui sõidu ajal vahis olles.

Soomes olevat "Tarmol" mõnevõrra suurem meeskond olnud, just tekil ja masinas, aga nüüdse koosseisuga jäävat üks

masinaruum valveta. Suvel vajatakse dokiremonti, aga konkursist polevat veel kuulda olnud. "Varma" oli Soomes dokis pärast seda, kui kolm korda oli Riias remonditud," juhtis kapten tähelepanu samal ajal Soomest ostetud sama vanale Läti jäämurdjale. "Töö kvaliteet on Soomes hoopis muu kui Koplis."

Ent remonti on seisualal tublisti tehtud, kolme-nelja aastaga peaks enamjagu kaableid ja torusid jõudma ära vahetada. "Teeme ta korda ja sõidame veel kaua," lootis Mart Suls.

Madli Vitismann



Meremehe töötee: kas minna vasakule... või paremale.



"Tallinkil" algas kümnes aasta

8. jaanuaril täitis üheksa aastat ajast, mil "Tallink" esimest korda Tallinna saabus. Tänavu algas teine seisu-aasta.

Laevaperet on koondatud – vahimehe asemel võtab külalist vastu silt: "Helista vahitüürimehele!". Laevapere on vahetunud – silt on venekeelne.

Kapten **Hans Luht** on laeval näinud kümneid ostjaid – vaatavad, kiidavad ja lubavad tagasi tulla. Seni pole ükski tulnud, laev on ju vana. Hinda, tösi, ka pole, aga praegu ei taheta ka 3,5 miljoni dollari eest.

Terve aasta on "Tallink" ainult kulutanud, aastane seisu-aeg on maksnud ligi miljon dollarit: kütust, palku, kalmaksu...

Mõni aeg tagasi käinud lootusrikas Iraagi taustaga ostja Inglise-Vene kompaniist, tahtnud luua Dubai-Iraagi reisiiliini. Dubai on rikas maa, aga laevaline pole. Iraagi sugulastega suheldavat ainult Jordaania kaudu lennates või 2000km mööda maad sõites – tülikad mõlemad. Läinud too ostja Dubaisse osturaha kokku koguma. Ka ameeriklased tundvat huvi.

Kui aga ei tulegi ostjat? "Tallinki" liinilejätmiseks olnud kapteni sõnul vaja poolteist miljonit dollarit. Seda peeti kalliks ja võeti "Normandy", mille rent oli kaks korda kallim.

Aprillis, kui Hans Luht kapteniks tuli, pühiti laevas veel tolm. Siis aga koondati laevapere imepiseseks ja tegu on pigem aegajalt seisva vee tõttu lekkivate veetorudega, mida jõudumööda lapi-takse. "Püüame küll laeva hoida, aga õhk kajutites ei liigu, rooste sõõb... Kui uputus kohe ei märka, võib see läbi mitme teki ulatuda."

Kapteni talvemure on, mis saab siis, kui Koplissegi jõuaks Inglise kanalis olnud torm. Näiteks laupäeval, kui vahis on III tüürimees üks. Kapten peab ju laeva ohutuse tagama.

Vanaduse vastu remonditi kõrvalkai ääres teistki Tallinki algusa laeva, "Transtoniat". Õhukeseks kulunud keret tugevdati 12mm plaatidega, järgnevad tankide ja kere vettpidavuse ning remonditud peamasinate katsetused. Remont venis kavandatud pikemaks, sest osa aega kulub näiteks Saksamaalt ja Soomest tellitud varuosade kohalejõudmiseks. Sel ajal teeb Stockholmi-liinil kaubalaevatööd "Baltic Kristina".

Madli Vitismann



"Transtonia" nimi oli üle värvitud. Aga esialgne nimi "Arona" paistis ka värvi alt, samuti kodusadam – Mariehamn.

"Eesti Veeteede Ameti Teataja"

1997. aasta 5/6. numbris on lugeda merepukseerimise tehnilised nõuded, laevapere minimaalkoosseisu kehtestamise juhend, nõuded laevade varustamisel valvapaatidega ja laeval reisirijate nimekirja pidamise kord.

Veel on teede- ja sideministri määrus IMO ohtlike kaupade mereveo eeskirja paranduste rakendamise ja veeteede ameti ringkiri etteatamise kohta ohtlike kaupade saabumisel, samuti käskkiri sadamate avamisest laevaliluluseks.

Ära on toodud ka valitsuse määruse "Meresõidudiplomite ja -kutsetunnistuste kohta" muutmine. Veeteede ameti käskkiri tunnistab kehtetuks 8 meresõidudiplomit ja -tunnistust.

Kutse ajutist äravõtmist on kahel puhul: traallaevade "Avely" ja "Marily" ning vedurlaev "Leigeri" juhtumitega seoses. Kirjas on ka, mis täpselt juhtus.

Esitatakse nimekiri 1996. aastal välissadamates kinni peetud Eesti laevadest, mida oli 16. Eestist halvemal positsioonil oli tol aastal ainult 17 riiki.

Trükitaakse ära täiendõppe programm rannasõidulaevade laeva-juhtidele ja mehaanikutele.

Palju on IMO õigusaktide muudatusi aastatel 1998-1999, lisaks IMO teated.

Teavitatakse veeteede ameti trükiste uuest müügikorrast: neid saab nüüd Lasnamäelt, hüdrograafia- ja navigatsioonimärgistuse teenistuse navigatsiooniteabe talituse juures asuvas raamatukogust. Kirjas on ka, mis saadaval ning kui palju maksab.

Kättesaadavaks tehakse veeteede ameti üldteenistuse telefoninumbriid uues asukohas Sadama 29 B-terminaalis.

Jõulud 1997

Muusikaga ja ilma

Üks koor, kümme koorijuhti

Rootsis juhatab jõuluaja sisse luutsinapäev 13. detsembril. Siis valitakse virgem ja kaunim tütarlaps Lucia ja pannakse talle pähe põlevate küünaldega pärg. Valgeis kleitides tütarlapsed, küünlad käes, kõnnivad lauldes Lucia järel rongkäigus, mis sümboliseerib peatset valguse tulekut.

Luutsinapäeva kontserte on juba 7 aastat korraldanud Stockholmi Globen koos linna muusikagümnaasiumi ja noorteorkestriga, osalevad ka muusikaklasside koorid. Globeni poolt on mõni hinnatud laulja, viimati Mikael Samuelsson.

Treppidel kõigis vahekäikudes ja ümber areeni seisid valgeis maani kleitides tütarlapsed ja pikkades särkides noormehed, käes põlevad küünlad, keskel aga blond küünlapärjaga Lucia. Tuhat õrna noort häält laulsid kolmel kontserdil kokku 35 000 kuulajale.

Et toimuvat näeksid ka suure spordihalli viimastes ridades istujad, näidati lähivaateid suurel ekraanikuubil areeni kohal laes. Sünkroonseks koorijuhtimiseks assisteerisid kõrgel rõdul seisvat peadirigenti kümme dirigenti vahekäikudes ja areenil, kes juhatasid lauljaid igaüks oma sektori ees. Et kogu tähelepanu kulus tempo hoidmisele, kujunes koorijuhtimisest üksnes taktilöömine – muusika oli lavastuse vaatemängulisusele ohvraks toodud.

Oleks laekraanil lauljale koorijuhti näidatud, võinuksid iga kontserdi rohkem kui kümme tuhat pealtvaatajat ka muusikaelamuse saada. Et muusikaõppurid hästi laulda oskavad, võis veenduda kaasaostetud plaati kuulates.

Stockholmi lastel käis eesti jõuluvana

Detsembris on Stockholmis suuremaid seltskonnaüritusi Eesti Kooli jõulupidu, milleks üritatakse teisel koolil suur saal. Õpilased õpivad varakult laule ja näidendit, vanemad õmblevad kostüüme, koguvad loteriivõite ja küpsetavad.

Pühapäeva lõuna paiku kogunevad peole kõik, kel lapsed, lapselapsed või muud väikesed sugulased eesti koolis õpivad. Esineb igaüks, kui mitte koorilauljana, siis näidendis.

Seekordse jõulunäidendi olid kirjutanud õpilased ise, teinud ka kaunid dekoratsioonid ja valmivad kostüümid. Kontserdi osas laulsid mudilas- ja lastekoor nii eesti kui ka rootsi jõululaule. Koolil oli ka oma Lucia. Näidend lõpus tulnud jõuluvana kutsus lavale ka õpilaste nooremad vennad-õed.

Peokava ei alanud laste esinemisega, esimene osa on alati loteri ja einelaud. Loteriivõidud on saadud annetustena. Sel korral õnnestus paljudel saada "Kalevi" šokolaadimedal, mõnel "Postimees Extra" särk või Maarja plaat. Peavõidud olid aga "Estline'i" laeva- ja "Esto-



Röömsaid pühi ja head uut aastat soovib Erik Schmidt oma tušijoonistusega.

nian Airi" lennureis Eestisse. Loteriitulu läheb kooli heaks.

Peale loteriipiletite ostmise oli mõnesaja peolise teine meeldiv kohustus külastada einelauda: seal müüdi lastevanemate küpsetatud saia ja kooke. Igaüks oli püüdnud oma paremad retseptid ära kasutada, tulemus oli isuäratav ja koolile tulus.

Hõbehäälne üllatus

"Regina Baltica" tähistati luutsinapäeva tagantjärele, kui 18. detsembril üllatas baari külastajaid Lucia-rongkäik, mille olid korraldanud Viimsisse sõpruskooli külla sõitvad Täby kooli õpilased. Tumedajukseline küünlapärjaga Lucia ees, rivitusid punaste siidvöödega valgetes pikkades kleitides tütarlapsed, küünlad käes, baari hämarale rõdurepile. Puhas hõbehäälne á capella laul pääses mõjule laevabaari ootamatult hea akustika tõttu.

Meeleoluhetk sundis baarikülastajaid sedavõrd vaikseks, et end kuulama unustanud inimesed märkasid plaksutada alles siis, kui kruislaev seda meenutas.

Ilma muusikata

Adventiajal jõudsid vähesed autojuhid "Baltic Kristinaga" Stockholmi sõita – reisilaev võttis peale kuni 36 reisijat. Ent miski reisilaevalik ei puudunud. Väljumisel tervitati kolmes keeles ja teatati, mis kell on lahiti laevapood ning kus ja millal on õhtusöök. Ka 8 reisija jaoks polnud rootsi laud restoranis "Neva" halvem kui teistel laevadel, vaid vaagnad olid väiksemad. Ning "Samovari" baar, kuhu kõik pärast õhtusööki kogunesid, oli avatud üle südaöö. Puudus vaid orkester ja suminat oli vähe.

Üksnes metallikriigin kuskil peegli taga või pehastanud kardinapeal võis viia mõttele, et see pole siiski päris (korras) reisilaev. Nüüd, jaanuari lõpul, on autojuhte laeval veelgi vähem, kuni 12. Vahepeal seisid "Baltic

Kristina" kuu aega Hundipeal – koostati remondiprojekte ja kavandati tellimusi.

Viis koori, kolm koorijuhti

Jõulukontsert on tavaks muutunud Tallinna 21. Keskkoolis. "Käib ringi päkapikk väikene, kel viiulivõti on peos," laulis mudilaskoor. Jõuluelse ki-

rustamise vahele pakkusid meeldivat peatust viis koori ja mitu ansambli. Kooli muusikaõpetajad olid leidnud palju uusi laule, igal kooril oli aga rosinaks ka mõni vana tuntud jõululaul.

Sadamameeleolu

Samal õhtupoolikul oli kiirus-



Eesti Kooli heledapäine Lucia oli ohutuskaalutlustel elektri-küünlapärjaga.



Väikesi esinejaid julgustab neid kitarril saatva koolidirektori Jaan Seimi silmavaade.

"Meremehe" ristsõna

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12			13							
14					15			16		
17		18	19				20			
21		22		23				24		25
26	27		28				29	30		
31				32					33	
34		35			36		37			
38	39			40				41		
42			43	44			45		46	
47		48					49	50		
51				52			53			

PAREMALE: 1. Mereline tegevusala. 12. Sidesõna. 13. Sügavusse tungljad. 14. Kalapüügist. 17. Saarestiku tähtsaim saar. 20. Läänemeresoomlaste hilispronksiaegne rannikukultuur, saanud nime Saaremaa küla järgi. 21. Mibemoll. 22. Hiiu- ja Läänemere lühend. 23. Punutisteks kasutatavad veetaimed. 26. Punane (saksa k.). 28. Sadamalinn, Vahemere ääres riigi pealinn. 30. Eesti maalikunstnik, lahkus 1943 Eestist Rootsi. 31. Päev (ladina k.). 32. Õunapuud (murdes). 33. Average depth = keskmine sügavus (lühend). 34. Amperkeeru tähis. 35. Eesti ja soome mehenimi, algtähega "kristlane". 37. Vöhk. 38. Kalamari (soome k.). 40. ETV saatejuht. 42. ...meri = Läänemeri (soome k.). 43. Kaks mööblieset. 47. Njuutonsekundit tähis. 48. Aegna saare vananenud nimi. 50. See, mille teadasaamiseks vajatakse mõõteriista. 51. Aadama naine. 52. Võrgukudumisnõel. 53. Kangelane (inglise k.).

ALLA: 1. Mereline tegevusala. 2. Tege-

lane E. Bornhöhe teosest "Vürst Gabriel ehk Pirta kloostri viimased päevad". 3. Lagoena = pudel (lühend). 4. Koht. 5. 19. alla küsitul saarel paikneva sadamalinn ja provintsi keskuse eesti nimevariant. 6. Tartu Ülikool (lühend). 7. Lastisaaja kirjallik kohustus tasuta üldavari kahjude jaotamisel temale langev, arvestuslikult kindlaksmääratud osa. 8. 1789. a. avastatud Saturni kaaslane. 9. Täis- ja pooltäishääl, tähestikus järjest. 10. Soome lahe osa. 11. "Vanem ...". 15. Eesti Meremissjoni peasekretär. 16. Õigekeelsussõnaraamat (lühend). 18. Kiilu jätkuna ahtri alaosa paiknev tarind. 19. Itaalia saar. 24. Veesõiduk. 25. Laeva täielik kandevõime tonnides. 27. Eesti helilooja, muusikalise komöödia "Muhulaste imelikud juhtumised" autor. 29. ...nõel. 36. ...kala - makrelllane, kuni 3m pikk ja kuni 300kg raske. 39. Karikakar (murdes). 41. Maariba. 44. Varajane koit. 45. Ja nii edasi (lühend). 46. Jõgi (hispaania k.). 49. Ampere hour = amperitund (tähis).

Koostanud Märt Kullo

tavaile reisijale sadama A-terminaalis meeleolu loonud "Tallinna Sadama" puhkpilliorkester. "Valged jõulud" tulid alustuseks küll paraja mürtsuga. Muu meeleolumuusika, nt. Strauss, oli paremini kätte harjutatud. Ootamatu ja meeldiv igatahes.

Ootamatu, aga ebameeldiv oli olnud kohtumine jõuluks valmistunud kauplusega "Randliin". Kõhetu ja paksupoolne mees (kokku ca 175 kg) olid õlealuse veeretanud B-terminaali lifti, millel kiri: 4 inimest, 325 kg. Ootajale teatasid aga: "Teie sellega niikuinii ei sõida, meil vaja terve autokoorem õlut üles viia."

Jõulurõõmu tõi sadamakoristajale purjus soomlane, kes tallesajakroonise põue surus. Venekelne koristajamamma kahetses südamest: "Nii kahju, et keelt ei oska," kui soomlane teda õlale patsutas. Kõrvalseisnud turvamees aga vesistas suud, talle seda rõõmu ei paku-

Kaks sammu kesklinnast

Jõulude ajal ehtis Admirali-teedi basseini linnapoolsemat serva Eesti kaubalaev. Kaikohatade puudusel oli "Virtsu" väikeseks masinaparanduseks sinna saadetud. Võis rõõmu tunda, et korralikult värvitud Eesti laev on nii ilus küll, et sobib peaaegu kesklinna. Ja rõõmustada koos meremeestega, et kordki on neil ainult mõnisaada meetrit Viru väljakuni, et jõuluõhtul koju minna. "Virtsu" jäi sinna aastavahetuseni.

Laevad jäid jõuluks koju

Jõuluks jäid kodusadamasse kõik Eesti reisilaevad, esimesel jõulupühäl sõitis vaid "Regina Baltica".

Uusaastaõõ veetsid Kesklinna sadamas filipiinlased Norra laeval "Senorita" ja Vene laeval "Delphinus", "Vana Tallinn" ja "Normandy". Kaubasadama poolel seisid Küprose lipuga "Etoile", Vene jõelaev "STK-1009", "Kapten Voolens" ja "Saku". Kodusadamast lahkusid õhtul "Georg Ots" ja "Regina Baltica", enne südaööd jõudis koju "Meloodia".

Uusaastaõõl oli merel "Regina Baltica", pardal tuhat reisijat ja sadakond laevapere perekonnaliiget.

Et kompenseerida töödandjate vähest püüdlidki töötajatele jõulurõõmu valmistamisel, kulutas EMSA 40 000 krooni väikesema palgaga ja ülalpeetavatega liikmeile jõulutoetuste maksmiseks.

Madli Vitismann

Infoleht

"Hoia Eesti merd"

See on samanimelise ülerigilise ühenduse kolmas infoleht, moodunud aastanumbri talle (toimetaja Peeter Leola). Aastas ilmub neid kaks. Peale ühenduse eesmärkide, liikmete, toetajate ja juhtkonna lugejale meeldetuletamise on ka palju uumat informatsiooni. Aasta väikesadamaks valiti Pärnu Jahtklubi. Tallinna Lilleküla Keskkool on Euroopa keskkonakonkursi võitjate seas.

Üks terve külg on pühendatud Eesti 37 sadama külastatavusele 1997. aastal: kokku käis neis 8310 alust 18 riigist 31 330 inimesega (1996. aastal 5250 ja 1992. aastal 1590 alust). Kõige ees on Pirta sadam (38,2%), järgnevad Kalevi (8,1%) ja Haapsalu (7,8%) jahtklubi. Alates järjekorras 18-ndast on protsent alla ühe. Kõige rohkem tuldi Soomest (76,1%), järgnevalt Eesti ise (16,1%), siis Rootsi (3,2%), Saksamaa (2,0%) ja Inglismaa (0,6%). 18 riigi seas on Lõuna-Aafrika ja koguni Kaimanisaared. Sadamamaksu jätsid maksma 109 alust, kõige enam Soome omi.

Teisel küljel on "Vetelpääste eri". Kokku on võetud aasta veeõnnetused ja nendega kaasnev probleemipundar. Kirjas on ka Sinilipu ranna nõuded vetelpäästeteenistusele.

Kroonikaosa on samuti tihe-das tekstis tihedat informatsiooni täis.

Laevaliikluse Juhtimise Keskus võtab tööle lootsiõpilasi, väljaõppeaeg 3-6 kuud

Nõutav:

- > kapteni või vanemtüürimehe diplom
- > merendusala inglise keele oskus
- > meresõidualane töökogemus

Peale väljaõpet pakume tööd lootsina Pärnu, Kunda või Paldiski sadamas
Huvitatul pöörduda isiklikult Laevaliikluse Juhtimise Keskuse lootsiteenistusse
Tallinn, Uus-Sadama 19

Tervise, kehakaalu ja välimuse parandamine

Selleks on proua Grossmanni seansid videokassetidel:

- * Intensiivkõhnumine
- * Näo noorendamine
- * Unetuse ravi
- * Paha tuju parandamine
- * Suitsetamisest ja alkoholisõltuvusest vabastamine

Neid ravi videokassette saab osta proua Grossmanni salongist Tallinn, Pikk 9, või tellida
posti teel.

Info kell 10-18 tel. (22)471712 ja (22)493788

«Meremehe» tellijad!

**Pange tähele, millal lõpeb teie
tellimuse tähtaeg, ja uuendage
tellimus sidejaoskonnas.**

**Soovitage seda sõbralegi, sest
üksiknumbreid müüakse väga vähestes
kohtades.**

Hind endine — 75 krooni.
Tellimisindeks 69859.

"Meremehe" üksiknumbreid müüakse postkontori-
tes, Tallinnas Postimajas, Ajakirjandusmajas ja Me-
remuuseumis.

Välismaale

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

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



*Ainulaadne restoran
vanal aurulaeval*

AVATUD 12-24

Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres

Admiraliteedi basseini

Tel 6411155

GSM 8 25 060066

26. jaanuaril seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas

- "Marabou" (Malta) - laadib metsa
- "Laura G" (Küpros) - laadib malmi
- "Baco Trider" (Küpros) - lossib kakao-
ube
- "Baltic" (Eesti) - laadib metalli
- "Kalana" (Eesti) - lossib, laadib kontei-
nereid

Muuga sadamas

- "Aulis-Bitbro 2" (Soome) - laadib naftat
- "STK-1012" (Vene) - laadib metsa

Kes meil käivad

- "Volgo-Balt 117" (Vene) - laadib palke
- "Sumava" (Malta) - laadib kaera
- "General Jasinsky" (Poola) - laadib väe-
tist

Kopli sadamas

- "Rubin" (Poola) - lossib kakao-
ube
- "Omskiy 141" (Vene) - laadib vanametal-
li

Paldiski sadamas

- Amuur 2524" (Vene) - laadib metsa

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



EstLine



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 26. jaanuaril

- "ELMAR KIVISTIK" - Kalundborgis
- "ALEKSANDER ABERG" - teel Avilesist
Bremenisse
- "PAUL KERES" - teel Gdanskist Rotterda-
mi
- "KRISTJAN PALUSALU" - teel Aqabast Rot-
terdami
- "GUSTAV SULE" - Klaipedas
- "ALEKSANDER KOLMPERE" - teel Ma-
celost USA idarannikule
- "HAAPSALU" - teel New Orleansist Kali-
ningradi
- "VILJANDI" - Camdenis
- "RAKVERE" - Århusis
- "NARVA" - teel Puerto Cabellost Mehhiko
väina
- "VALGA" - teel Halifaxist Kaliningradi

Neile, kes ootavad...

- "NORDANA ADVISOR" - Marseille's
- "SOMPA" - Antwerpenis
- "KEHRA" - teel Leixoesist Antwerpenisse
- "KUIVASTU" - teel Rouenist Libreville'i
- "RAKKE" - teel Antwerpenist Bandjuli
- "VALKLA" - väljus Bandjulist
- "PIHTLA" - teel Abidjanist Doualasse
- "NAISSAAR" - Antwerpenis
- "VAINDLO" - Police'is
- "KASSARI" - teel Bremenist Diliskelesi
- "MUHU" - teel Riist Roueni
- "ABRUKA" - teel Ellesmere Portist Tallin-
na
- "VILSANDI" - teel Costantzast Newporti
- "SOODLA" - teel Ghentist Peterburi
- "KLOOGA" - teel Antwerpenist Gemlikisse
- "MUUGA" - teel Helsingist Felixstowe'sse
- "VIRTUSU" - teel Antwerpenist Stockholmist
- "KALANA" - teel Hamburgist Vanasada-
misse
- "KURKSE" - teel Antwerpenist Vanasada-
misse
- "DIRHAMI" - teel Stockholmist Antwerpe-
nisse
- "KAPTEN KONGA" - teel Kundast Hulli
- "KAPTEN VOOLENS" - Invernessis
- "MEHAANIK KRULL" - teel Grimsbyst Pal-
jassaare sadamasse
- "LEHOLA" - Helsingis
- "SUURLAID" - Riias
- "TRANSESTONIA" - remondis Vene-Balti
sadamas
- "NEPTUNIA" - Vanasadamas
- "DONATA" - teel Muuga sadamast Helsingis

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Kersti Sõel ja Kaia Suun

Järgmine number
ilmub
veebruaries

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

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

«Printall»
Tellimuse nr. 342

Toimetaja
MADLI VITISMANN