

M E R E M E E S T E

W E B S I T E

Ilmub alates
1989. aastast
XI aastakäik

Nr. 7-8 (207-208)

Neljapäev, 22. aprill 1999

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES:

- ITF uuris fakte lk. 2-3
- Merevägi sai 5-aastaseks lk. 5
- Riigikogu enesekriitika lk. 6
- Kiirlaevad alustasid hooaega lk. 8-9
- Eesti firma Rootsisk lk. 10-11
- Ohvitser on eeskujuks lk. 12
- «Lembit» katuse alla lk. 13
- Sõjalaevastiku Eriteadlaste Kool lk. 14
- Eestist laevaga Rootsi lk. 15



15. aprillil esitleti uut Eesti kiirlaeva. Lähemalt lk. 8-9.

AS-i Tallinna Sadam nõukogust

9. aprill 1999

Tulenevalt riigi poolt eraõiguslike juriidiliste isikute asutamise ja nendes osalemise seaduse § 8 lõikest 3, allkirjastas teede- ja sideminister Toivo Jürgenson käskkirja, millega kutsus tagasi AS-i Tallinna Sadam nõukogust Teede- ja Sideministeeriumi esindajad Kalev Kuke ja Raik Saarti ning nimetas uuteks nõukogu liikmeteks Krstiina Ojulandi ja Tarmo Rubeni.

Ariseadustikust johtuvalt kutsus aktsionäride üldkoosoleku õigustes teede- ja sideminister 12. aprillil kokku AS Tallinna Sadam uue nõukogu üldkoosoleku.

Teede- ja Sideministeerium pressiosakond

AS-i Tallinna Sadam uueks nõukogu esimeheks valiti Tarmo Ruben

12. aprill

Täna toimus AS-i Tallinna Sadam nõukogu koosolek, mille päevakorras oli uue nõukogu esimehe valimine ja juhatuse liikmete tagasikutsumine. Nõukogu kuulus koosoleku alguses üldkoosoleku volituses teede- ja sideministri Toivo Jürgensoni arvamust olukorrad Tallinna Sadama juhtimises.

Uueks ettevõtte nõukogu esimeheks valiti kõikide nõukogu liikmete nõusolekul Tarmo Ruben. Koosoleku teist päevakorrapunkti otsustati arutada järgmisel nõukogu koosolekul, mis toimub neljapäeval, 15. aprillil.

AS Tallinna Sadam nõukogu

15. aprillil koosolekut ei toimunud, see lükati edasi 26. aprillile toimetuse.

Vedellasti miljon tonni rohkem

Jaauarist-märtsini AS-is Tallinna Sadam

Kaup	Kogus	1998. a.	Muutus (%)	Osa-kaal (%)
Kaubaliigid	(t)			
puistlast	536 300	1 186 900	-54,8	10
segalast	971 200	950 500	+2,2	18,2
vedellast	2 962 000	1 727 200	+71,5	55,4
veerem	690 100	691 600	-0,2	12,9
mittemereline	22 500	20 100	+12	0,4
Kokku	5 343 600	4 729 000	+13	100
Konteinerid (TEU)	16 780	14 546	+15,4	
Veosuunad	(t)			
import	488 600	593 900	-17,7	9,1
transiit	202 500	611 900	-66,9	3,8
Kokku lossitud	691 100	1 205 800	-42,7	12,9
eksport	710 900	716 600	-0,8	13,3
transiit	3 919 000	2 786 000	+40,7	73,3
Eesti-sisene	0	500	-	0
Kokku lastitud	4 630 000	3 502 600	+32,2	86,7
Reisijad				
Tallinn-Helsinki	856 300	785 000	+9,1	76,6
Tallinn-Stockholm	97 100	66 000	+47,3	8,7
kruisireisijad	161 900	157 900	+2,6	14,5
kaubalaevadel	2 800	2 000	+40,8	0,3
Kokku	1 118 200	1 010 800	+10,6	100
Laevad				
reisilaevad	808	776	+4,1	47,3
kaubalaevad	902	897	+0,6	52,8
Kokku	1 710	1 673	2,2	100

Eestit külastas ITF-i missioon

31. märtsil toimus Justiitsministeeriumis Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni (ITF) faktide tutvustamise komisjoni ning EV Justiits-, Välis-, Sotsiaal-, Teede- ja Sideministeeriumi ning Meremeeste Haigla esindajate nõupidamine.

ITF-i komisjon soovis saada teavet Eesti laevaregistri ja meremeeste makstavate palkade kohta. Kohtumisel andis Eesti pool ammendava argumenteeritud ülevaate ning lisas sellele kirjaliku informatsiooni laevade registreerimisest, meremeeste palkadest ning sotsiaaltagatistest ja Eesti rahvusvahelistes merendusalaistes konventsioonides osalemisest ning nende konventsioonide rakendamisest.

Eesti pool väljendab arusaamatust ITF-i poliitika suhtes. Teede- ja Sideministeeriumi asekancleri Heiki Lindpere sõnul tuleb kahetsusega nentida, et ITF-i esindajate tegevus jättis mulje energilisest soovist sekkuda eelmainitud probleemide lahendamise sildi all merenduskonkurentsi regionaal-tasandil. "Meremeeste palgaküsimus ei tohi rahvusvahelise merendusõiguse seisukohast mitte kuidagi olla seotud nn. mugavuslipu küsimusega," lausus Lindpere. Ja lisas: "Mis puutub laevaregistrisse, siis võime täie vastutustundega öelda, et Eesti laevaregister ei erine oluliselt ühestki teisest ITF-i aktsepteeritud laevaregistrist." "Kahjuks on Eestile esitatud pretsedenditu nõue likvideerida

laevandusfirmadest väliskapital," ütles teede- ja sideministri nõunik Andrus Villem. Ning lisas: "Selle mitte just tavapärase pretensiooniga püütakse vältida Eesti laevandusfirmade konkurentsivõimelisuse kasvu ning samas ohustatakse tulevikus ka Eesti riigi majandust tervikuna."

Teede- ja Sideministeerium esitas Heiki Lindpere kaudu ITF-i esindajatele tungiva palve hinnata olukorda Eestis ja langetada otsuseid mugavuslipu küsimustes ainult samade standardite ja põhimõtete alusel, mis kehtivad iga teise mereriigi suhtes.

1. aprill

Teede- ja Sideministeerium

Eesti, Läti ja Leedu moodustavad merendusalastrateegia probleemide lahendamise ühiskomitee

15. aprillil allkirjastasid kolme Balti riigi teede- ja sideministrid Klaipėdas meretranspordi alase kokkuleppe. Leppe sõlmimise raames tegi teede- ja sideminister Toivo Jürgenson ettepaneku moodustada sõlmitud leppesid lähtuvalt ühist huvi pakkuvate konfliktsete ja arendust nõudvate merendusalastrateegia probleemide lahendamiseks ühiskomitee. Komitee moodus-

tamise ettepanek leidis toetust ning selle moodustamise ülesande sai Eesti Vabariigi Teede- ja Sideministeerium.

Järjest teravnevate konkurentsitingimuste raames hakkab komitee välja töötama kolme riigi ühiseid seisukohti ja tegevusprogrammi, mis peab tagama laevade vaba juurdepääsu kõigile Läänemere sadamatele.

"Valitsuse majanduspoliitika huvides on kindlustada aus ja vaba juurdepääs nii Eesti majanduskeskkonnas kui ka Eesti ettevõtetele väljaspool seda keskkonda," lausus Toivo Jürgenson.

16. aprill

Teede- ja Sideministeeriumi pressiosakond

"Transpordi arengukava aastateks 1999-2006"

www.tsm.ee/tsm

ITF uuris fakte

29.-31. märtsini viibisid Eestis ITF-i esindajad

Kas ITF sai faktid teada, AS-i Eesti Merelaevandus arendusdirektor VIKTOR PALMET?

Nn. fakti uurimise komisjon jõudis Eestisse 1999. aasta märtsis, kuigi ITF pidas vajalikuks asjaolusid uurima hakata juba 1997. aasta veebruaris.

Kas Soomes alustatud boikott oli ITF-i peakontoriga kooskõlastatud?

Ametlik kirjavahetus seda ei näita. ITF-i saadetud kirjadest paistab, nagu nemad ei oleks asjaga seotud. Võiks siiski arvata, et Soome ametiühing võis boikotti alustamisest ITF-i informeerida. Aga ma ei tea, et Eestis kellelgi oleks selle kohta informatsiooni.

Kas sügisel "Lloyd's Listis" ilmunud artiklis, kus olid isegi laevad ära nimetatud, meil ohtu ei nähtud?

Spekulatsioonid võisid ju olla, aga igale spekulatsioonile ei saa reageerida. Boikotti põhjustanud liin sai öieti alguse juba 1973. aastal; 1983. aastast muutus niisuguseks, nagu lõpuks oli. Täitsime rahvusvahelisi nõudeid, ja tookord oli vähe tõenäoline arvata, et Soome ametiühingud võtavad aktsiooni ette, kui meie ametiühingud seda ei toeta. Mingeid konkreetseid rikkumisi ju ei olnud ning ega tegelikult etteheiteidki meile ei olnud. Boikoteeritaksegi ainult töötasu pärast. "Calibur" oli prahitud laev ja tõesti topelregistris. Aga ka ITF-i seisukoht on, et seda ei loeta mugavuslipu tunnuseks. *New Delhi poliitika* § 244 ütleb selgelt, et kui laev on topelregistris põhjusel, mis on seotud laeva prahituse või pangalaenuga, siis see ei loe, kui kohalik ametiühing ei pea seda mugavuslipu tunnuseks.

Ei saa siiski öelda, et me enne boikotti midagi ei teinud. Eesti Konkurentsiamet saatis tõsised kirjad Soome, Taani ja Rootsi vastavale ametitele väitega, et sellised boikotid võivad tulla, kuid et neil ei ole mingit alust. Konkurentsiamet sai ka vastused, mis ei andnud põhjust arvata, et boikotid tulevad.

Teede- ja sideministerium saatis enne boikotti kirja Euroopa Liidu ametlikule delegatsioonile Eestis, kus näidati, et tulevad sellised ähvardused Soomest, mis on assotsieerimislepingu 53. artikli rikkumine.

Niisiis oli Eesti Merelaevandusel küllaldast alust arvata, et boikotti ei peaks tehtama. Meilt Soome töötasu nõudmine tundus siis absurdne. Aga praktika näitab, et selle alusel saab boikoteerida küll.

Millele tuginedes öieti hakati veel enne boikotti neid kirju saatma - sügisel saadud hoiatuskirja põhjal?

Eesti Merelaevandusse tööle tulles tundus mulle vastuvõetamatu, et üks küsimus on lahendamata. Nägin, et selline kirjavahetus käib: soomlased saavad hoiatusi. Hakkasin sellega tegelema riiklike ametite kaudu. Käisin ka tolles Euroopa Liidu ametlikus delegatsioonis. Siis tekkis ka pikem kirjavahetus Soome Meremeeste Ametiühinguga.

Oleme koostanud hulga kaustu infomaterjaliga ja sellest on ka kasu olnud. Näiteks saatkonnad reageerisid küllalt aktiivselt. Üks Soome leht kirjutas, et USA saatkond oli energiliselt seda küsimust käsitlenud. Saksa saatkonnast öeldi, et kui Eesti tõstatab selle küsimuse Euroopa Liidu erinevaid tasandeid, siis Saksamaa esindajad seal toetavad Eestit. Hu-

vitav oli, et küllaltki kõrged isikud Soome saatkonnast ei olnud asjaga kursis. Või kui olid, siis oli näha, et nende informatsioon pärines vaid Soome Meremeeste Ametiühingult. Esimene sekretär Pertti Ikonen oli üllatunud, et asi võtab hoopis teise pöörde kui tema informatsioon näitab - ei teadnud ei meie meremeeste ametiühingute, meremeeste ega riiklike institutsioonide seisukohti. Ka Suurbritannia saatkonnas tunti asja vastu huvi. Taani saatkond võttis küll asja natuke külmalt. Informatsioon praktiliselt puudus. Asi ka selles, et Taanis toimub see boikott kui toetusboikott, ja nemad on ses küsimuses orienteeritud Soomele. Neil pole mingit tahtmist seda jätkata, kui Soomes küsimus laheneb.

Kui nüüd mugavuslipu teema juurde tagasi tulla,...

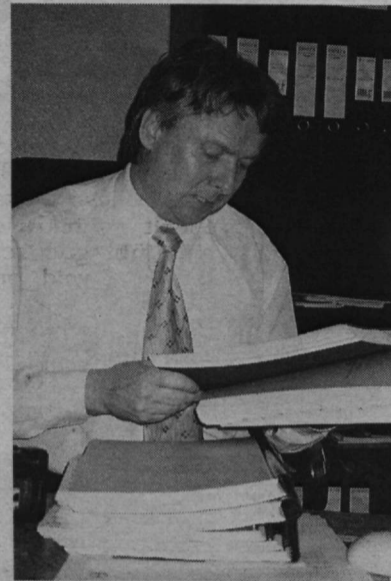
... siis asus Tallinna saabunud komisjon fakte uurima. Aastatega oli neil juba kogunenud teatud küsimuste ring, tegelikult spekulatsioonid, millega Eesti vastu oli välja astunud. Arvasime Laevaomanike Liidus, et tuleks ette valmistada üks põhjalik konsensuslik dokument, millega oleksid nõus erinevad ametkonnad ja ka ametiühingud ning mis annaks vastuse kõigile neile spekulatsioonidele. Kohe, kui komisjon jala Eestimaale maha pani, andis ametiühing selle dokumendi üle - Steve Cotton oli Eesti saatkonnas märkinud, et poleks paha juba enne kohtumisi kirjalikku informatsiooni saada.

Kuhu siis jääb klassikaline tööandja-töövõtja vastasseis? Komisjoniliikmed kindlasti ju küsisid seda kohe?

Küsisid tõesti. Aga selle dokumendi sisu ei puuduta tööandja ja töövõtja vahelist konfliktit, vaid Eesti meremajandusega seonduvaid küsimusi. Selle areng on aga kasulik nii ametiühinguliikmele kui ettevõtjale.

Selle dokumendi olemasolu oli mu meelest igati kasulik. Teiseks olid väga kasulikud

kohtumised faktiuringu komisjoni liikmetega. Neid oli vist seitse inimest: Soomest, Poolast, Rootsist, Taanist, Lätist ning kaks inimest ITF-ist Londonist.



Mul on siin hulk kaustu, kus kõik sees: neid on tehtud nii ametiühingute keskkliidule, kõigile saatkondadele, Euroopa Liidu Laevaomanike Liidule, välisministeriumile ja Eesti ametlikule esindusele Euroopa Liidu juures kui ka Eesti Kaubandusassotsiatsioonile. Ja muidugi ITF-ile.

Kaks esimest päeva oli neil tegelikult üks hoopis teine üritus: ITF-i Läänemere komisjoni istung, mis algselt pidi toimuma Peterburis. Nii et meie teemaga tegeleti vaid 31. märtsil. Eelõhtul toimus kohtumine Eesti Ametiühingute Keskkliidus. Nii et laevaomanikud ei tea, mida seal räägiti. 31. kuupäeva hommikul peeti kohtumine välis-, justiits-, sotsiaal- ning teede- ja sideministeriumi esindajatega. Ministeriumid tegid ettekanneid; esitati küsimusi. Seejärel kohtuti veeteede ameti inimestega, kus tõenäoliselt räägiti rohkem laevaregistrist, tehnilisest järelevalvest jms.

Pärastlõunal kuulaskid nad

Laevaomanike Liidu ettekanne. Tahtsime teha kohtumise "Regina Baltica", millest aga keelduti, väites, et see on topelregistreeritud laev ja komisjon selle peale ei tule. Tegime siis neutraalsel pinnal, hotelli restoranis. Ei tahtnud tol hetkel hakata konflikti üles ajama, aga vahemärkusena võib praegu öelda, et "Regina Baltica" on ju tunnistatud Euroopa ohutuks reisilaevaks.

Komisjoniliikmeist jäi kohtumisel erinev mulje. Näiteks Jean-Yves Legouas, kes seda delegatsiooni juhtis, oli küllalt sõbralik, nagu ka enamik teisi. Ent soomlastest liikmed tõusid pärast lõunasööki püsti ja lahkusid, kuulamata meie ettekannet ning osalemata diskussioonis. Üks neist oli Simo Zitting, see mees, kes aktiivselt meie laevu boikoteerib - jurist ja Soome Meremeeste Ametiühingu ITF-i koordinaator.

Meil lasti rääkida kõigest, mille olime ette valmistanud. Laevaomanike Liidu president tegi sissejuhatuse. Mina esinesin põhjalikumalt ettekandega, milles käsitlesin nelja põhitemat. Laevade registreerimisega seoses oli kõneks kaks aspekti. Esiteks paralleelregistreerimine Maltal ja Eestis, mis on seotud välislaenudega. Ja teiseks laevapera prahitud laevade paralleelregistreerimine, mis on seotud laeva rentimisega, sest ei olda võimalised seda ostma. Loomulikult on laev siis mujal registreeritud ja tuuakse ka Eesti laevaregistrisse.

Rääkisin teistestki teravast teemast - välisriikide kapitali osalusest Eesti laevafirmades, seda just Eesti Merelaevanduse näitel. Selgitasin, et välisinvesteeringute kaasamine Eesti meremajandusse on täiesti normaalne nähtus; nii on see ka teistes riikides. Näiteks Soomes registreeritud firma *Silja Line* vahetas omanikku, nii et üle 50% kapitalist moodustab hoopis võõrriigi kapital, Inglismaal tegutseva Bahamal registreeritud firma oma. Küsimus on niisugusel puhul hoopis see, kui-

võrd lipuriik suudab kontrollida firma tegevust. Näitasin, miismoodi meie seadused sätestavad Eesti kodanike ja Eesti riigi kontrolli välisinvesteeringuid saanud Eesti firma üle.

Välisinvestor ei tee, mida tahab, vaid Eesti riik sätestab mängureeglid. Need aga on küllalt tõhusad. Esiteks, enam kui 50% juhatusel peab olema Eesti kodanikke. See on oluline piirang. Teiseks, firma peakontor peab olema kindlasti Eestis. Kolmandaks, Eesti lippu kandvaid laevadel peavad kõik meeskonnaliikmed olema Eesti kodanikud või Eesti residendid, s.t. Eesti elamis- ja tööloaga inimesed. Ka see on väga oluline piirang, mida mugavuslipu riikides ei ole. Kapteniks peab samuti võtma Eesti kodaniku. Peale selle peab firma maksma makse siin, vastavalt Eesti seadustele. Võrreldes teiste merendusriikide maksudega on need laevandusettevõtetele küllaltki ebasoodsad. Pealegi peab investori tegevus olema täielikult allutatud Eesti seadustele.

Kolmas osa mu jutust hõlmas tööjõu kasutamist. Laevadel töötab meil küllalt palju teiste riikide, eelkõige muidugi Venemaa kodanikke ja ka kodakondsuseta isikuid. Aga tegemist on residentidega, kes võib-olla juba kümneid aastaid elavad koos oma perega Eestis. Boikotti puhul esitati ju niisugune spekulatsioon, et näe, nad on ukrainlased tööle võtnud. Ning sealjuures pole tegemist odavate ukrainlaste või odavate venelastega, vaid inimestega, kes töötavad täpselt samadel palgatingimustel kui Eesti kodanikud. Ka on neil samasugused sotsiaalsed garantiid ja nad maksavad samamoodi makse. Isegi kui nad ei ole ametiühingu liikmed, aga meil on kollektiivleping ametiühinguga, siis rakendub kollektiivleping ka nende töötajate puhul - seda näeb ette Eesti Merelaevanduse direktori käskkiri. See on ausalt öeldes väga suur vastutulek meremeestele.

Näitasin ka, et meie meremehe palk ei ole tegelikult väike - väike on see võrreldes soomlaste, aga mitte Eesti inimeste palgadega. ILO konventsioon näeb ette, et I klassi madrase palgataase ei pea ületama 562,35 \$. ITF interpreteerib seda nii, et suurendab tasu puhkepäevade ning ületundide eest ja peab miinimumiks 971 \$. Kusjuures ITF väidab, et Eesti meremees peaks kätte saama 1200 \$, nagu mugavuslipu tingimused ette näevad. Aga asi on ju selles, et madras saab seal selle raha küll peo peale, kuid sotsiaal- ja ravikindlustuse eest maksab sellest ta ise. ITF-i funktsionäär ütleb, et see on ju inimese enda teha, kas maksab või ei maksa. Õige küll, kui ta on välismaalane, siis võib kodumaal varjata või mitte maksta, aga siis on ta ka sotsiaalsest garantiidest ilma.

Kui me arvestame "Caliburi" madrase palgale juurde sotsiaal- ja ravikindlustusmaksu, mille tasub tööandja, siis teeb see 1258 \$, mis on 58 \$ ITF-i nõudmisest üle.

Vastasin ka spekulatsioonile, et laevad olevat halvasti tehnilises seisukorras, sest laevapere on madalalpalgaline, kes polegi võimaline neid heas seisukorras hoidma. Tegelikult peeti 1995. aastal Eesti laevu kinni 18 korda, 1996. aastal 16 korda ja 1997. aastal 10 korda. Graafik suundub alla. Neil esimesel kahel aastal olime *Parisi memorandumit* järgi mustas nimekirjas, 1997. aastal ühe aasta arvestuse järgi aga enam mitte.

Tegelikult oleme ju piisavalt

Eesti Laevaomanike Liidu president Rein Merisalu:

Lugupeetud komisjoni esimees ja komisjoniliikmed!

Arvan, et ma ei eksi, kui oletan, et *fact finding commission*-i moodustamise eesmärgiks on selgitada mugavuslipu ilmingute olemasolu Eestis viimase, ITF-i Dehli konverentsi seisukohtadele tuginedes.

Mainisin sõna "oletan" seetõttu, et Eesti merendusüldsusele on arusaamatu isegi mõte, et Eesti võiks olla mugavuslipuriik. Tõenäoliselt oleks piisanud sellest, et kõik ebaselged küsimused selgitada informatsiooni vahetamise teel. Oleme veendunud, et probleem, mis sundisid moodustama komisjoni, tegelikult ei ole.

Teisest küljest teame, et initsiatiiv Eesti nimetamiseks mugavuslipuriigiks tuli Soome merendusvaldkonna ametiühingutelt, kui need saatsid 1997. a. veebruaris vastava kirjaliku taotluse ITF-le Londonis. Samal kuul ilmunud "ITF Maritime News" nr. 2 reageeris sellele üllatavalt soosivalt. Märgitakse, et otsus

mugavuslipu osas langetatakse pärast asjaolude uurimist. Ainuüksi niisugune viide kahjustab Eesti merendusmainet.

Eesti üldsus reageeris sellele kiiresti ja resoluutselt. Eesti sotsiaalminister ja Ametiühingute Keskkliidu esimees saatsid ITF-i peasekretärile kirjad, milles selgitati Eesti merendusari tingimusi. Kuna Eesti vastane initsiatiiv tuli Soomest, mille firmad on Eesti laevandusfirmadega teravas konkurentsisis, siis oli meie jaoks konflikt olemus selge ning Eesti merendusüldsus isegi pooldas ITF-i erapooletu komisjoni tulekut Eestisse.

Kahjuks tuleb märkida, et infovahetus ITF-i ja Eesti merendusvaldkonna institutsioonide vahel on olnud väga väene. Selle tagajärjeks on mitmeid faktimoonutusi, mis on kahjustanud Eesti huvisid. Arvame, et Teie delegatsiooni Eestisse tuleku parimaks tulemuseks oleks püsivate suhteliinide sisseseadmine, et saada

teile vajalikku informatsiooni otse algallikast. See ei ole küll päris meie pakkuda, kuid kõigile oleks kasulik, kui ITF võtaks oma liikmeteks vastu veel ühe või kaks meremehi ühendavat ametiühingut.

Tunnistame, et meile on üldiselt teada need spekulatsioonid, mis Eesti suhtes on tehtud. Arvasime, et kõige õigem on olla teie suhtes maksimaalselt avatud. Leppisime kokku, et anname teile tutvumiseks pigem rohkem materjali kui vähem. Selleks valmistasime ette kokkuvõtliku *Informative Brief*, mis on teile kõigile ka antud. Nagu juba välislaenu näeb, on dokument sündinud nii ettevõtjate, riigiasutuste kui ka ametiühingute konsensusena. Mugavuslipu suhtes või muude Eestit diskrimineerivate meetmete suhtes on kogu Eesti ühiskonna üksmeelne suhtumine selgelt eitav, sest see kahjustab eelkõige Eesti töötajate huve. Usume, et ka teie seda mõistate. 31. märts

palju kuulnud, kui halvas seisukorras meie reederid on nn. kõrgeltarenenud mereriikidelt endale laevu soetanud ja kui palju vaeva pidanud nägema, et neid vastavasse konditsiooni viia. Nõudmistele vastavust tõendavad dokumendid on küll olemas, aga varjatud vead selguvad tihti kohe.

Ja kuidas kogu see jutt komisjoni peale mõjus?

Meie seisukohast võttes küllaltki hästi. Delegatsioonid juht tunnistas oma kommentaarid, et enamiku faktidega on ta nõus ning vastuväited puuduvad. Siiski ei pidanud ta küllalt põhjendatuks, et Eesti suudab ikka täielikult laevandusettevõtete võõrkapitali kontrollida. Ning üldse jäi mulje, et nende meelest on väliskapital Eesti merenduses üks negatiivne nähtus. Teiseks toonitas ta, et Eesti meremeeste palgad on siiski madalad ja ka töö- ning olmetingimused kehvad.

Agas üldiselt oli seltskond kuidagi eriti sõbralikult meelestatud. Kuulati, arutati ja teatud küsimustes ka vaieldi. Rootsi esindaja Thomas Abrahamsson ütles küll suhteliselt teravalt Eesti merendusolude kohta.

Selle seltskonna nimi oli faktuurimiskomisjon. Ja nüüd, pärast siinkäiku loen näiteks Abrahamssoni väidet, et Eesti laevaregistris on registreeritud 78 laeva! Neid on ju 541. Ometi käis komisjon otse registriiga tutvumas.

Ja Jean-Yves Legouas ütles, et 60% laevadest on topelregistreeritud. Kust ta selle võttis? Ta tuli Eestisse ju sealhulgas seda arvu täpsustama. 53 laeva on laevapereta prahitud laevade registris. See tähendab, et topelregistreeritud laevu on veidi alla 10%. Need inimesed läksid Londonisse tagasi koostama faktuurimiskomisjoni raportit, kasutades moonutatud või väärinformatsiooni. Selle põhjal ei saa ju teha otsust, kas Eesti on mugavuslipu riik või mitte. Arvame, et otsus tuleb teha siiski faktidele toetudes, mitte poliitilise otsusena mingi huvitatud osapoolte kasuks.

Tõenäoliselt on see huvitatud osapool teada, kui meenutada toda soomlaste 1997. aasta veebruari kirja. Kui fakte moonutab komisjon, kes tuli fakte uurima, siis kahtlen väga nende töö objektiivsuses. See on üks põhjus, miks aprillikuu jooksul väga paljud institutsioonid – ministriumid, veeteede amet, kindlasti laevaomanike liit, ametiühingud – peaksid tingimata nende muljete ja faktide põhjal, mis selgusid komisjoniga koostööd tehes, hakkama Londoni jaoks ette valmistama ja järjest sinna saatma objektiivset informatiivset

materjali. Tegema seda ametlikult ja väga täpselt läbimõeldult, nii et vastavil isikuil oleks kohustus see ka läbi lugeda ja seda arvestada. Kindlasti peab olema ka tagasiside võimalus.

Loodate ikkagi positiivset lahendust? Milline see oleks?

Loodame. Me ei tohi kõigest hoolimata apaatiasse langeda, vastupidi, peame rakendama kõik jõud, et neid asju teha.

Negatiivne on juba seegi, et kaks aastat tagasi ITF üldse kahtles, kas Eesti on mugavuslipuriik või mitte. Negatiivne on seegi, et mingi faktuurimiskomisjon üldse Eestisse saadeti. Miks seda Rootsi või Taani või Soome ei saadatud? Miks ei saadatud Soome, kui *Silja Line*'is on üle 50% võõrkapitalil?

Kui Eesti siiski kuulutatakse mugavuslipu riigiks, siis väga suure tõenäolisusega põhitõed hakkavad kaaluma oma laevadega mõne tegeliku mugavuslipu alla minekut. Aga ma ei tahaks teiste firmade nimel rääkida – niisiis, Eesti Merelaevandus hakkab seda kaaluma.

Palgatõus Eesti mugavuslipu riigiks kuulutamisel ei olegi väga oluline, maksame koos sotsiaalmaksuga niigi 1200 \$ kuus. Kui nüüd peame maksma 1200 \$ peo peale, ja Eesti seadused nõuavad veel sellele lisaks sotsiaal- ja tulumaksu tasumist, siis hakkame otsima kohta, kus neid kaht viimast ei ole vaja maksta. Eestis elav meremees saab oma 1200 \$ peo peale ja üks siis ise vaatab, kas ja kus sotsiaalmaksu maksab. Sotsiaalkindlustusest end ja oma peret ilma jätta ei soovita ma siiski ühelegi meremehele.

Ja maksuamet küsib meremehelt ka veel 26%. Ta ei võida mitte midagi. Firma aga võidab küll rahaliselt. Välisinvestor ei kaota samuti.

Kaotab aga Eesti riik. Eesti Merelaevanduse toodang on ju puhtalt eksporttoodang – veame laevadega võõraid kaupu. Nagu ütles ka uus valitsusjuht: Eesti majanduskasvu üks põhjalus on ekspordimahu suurenemine. Kui nüüd meile ära tehakse ja me oleme sunnitud tõelise mugavuslipu alla minema, siis ekspordimaht kohe väheneb.

Teiseks kaotab Eesti riik meie maksud. Eesti Merelaevandus maksab umbes 105 miljonit krooni aastas sotsiaal-, ravikindlustus- ja üksikisiku tulumaksu. Pluss teised suured merendusfirmad.

Ja veel kaotab Eesti riik selles mõttes, et suure tõenäolisusega jäävad meremehed siin tööta, sest oma laevadega muu lipu alla minnes hakkavad firmad ka mujalt meremehi võtma.

Ametiühing kohtus ametiühinguga

Koostasite koos laevaomanikega ühise infomaterjali ITF-i komisjonile. Kas see ei äratanud hämmeldust, Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esimees JÜRI LEMBER?

Lootsin, et komisjonile saab siinkäimise tõttu pilt selgemaks, ja usun, et suures osas ka sai.

Komisjonile antud ühise materjalide kogu koostas laevaomanike liit, ja meie ametiühing lubas ka enda nime sinna alla panna, sest leidsime, et midagi otseselt vale seal ei ole. Aga see jõudis neile vale teed pidi näpu vahele ja sellest oli suur pahandus. Sellest oleks võinud äärepealt järelduse teha, et Eesti ametiühingud iseseisvalt ei eksisteeri, vaid on nõ. laevaomanike käepikendus. Nii et Lääne diplomaatia reeglite mõttes läks see rappa.

Üleantud materjal oli kindlasti kasuks, ehkki sel oli niisugune häda, et ei sisaldanud ainult fakte, vaid ka hinnanguid, mida meie pool poleks pidanud andma. Materjal oli kiiruga kokku pandud ja mingit analoogset asja eeskujuks ei olnud. Võibolla oleks siiski hea olnud, kui komisjon oleks teda huvitavad faktid oma kohtumistelt kätte saanud.

Koostasime algul EMSA initsiatiivil kokkukutsutud ümarlaual – siinkohal tänusõnad teede- ja sideministeriumist Heiki Lindperele ja avalike suhete nõunikule Margit Markussele, kes selle organiseeris – ühiselt raamkõnustiku. Kõik osapooled oleksid ehk võinud teha puudutava materjali paberile panna ja kohtumistel komisjonile esitada.

ITF-i poliitika on suur sõnaõigus kohalikel ametiühingutel – kui need on ikka demokraatlikud ja iseseisvad. Siinse asjakäik võis kahjuks jätta mulje, et me seda ei ole.

Ei ole jõudnud komisjoni kuulunud meestega tagantjäreli

põhjalikult vestelda, et kuulda, missugune mulje neil jäi. Üldiselt olid nad oma missiooni tulemustega rahul; paljud asjad said neile selgemaks. Aga nad olid nii meediale kui meile oma muljeid kommenteerides tagasihoidlikud, ja komisjoni võimalikku otsust ei olnud nad mingitki pidi nõus kommenteerima.

Ametiühingute keskliidus toimunud kohtumisel, kus ka ise olin, läks asi natuke vale rada pidi. Keskliidu juhid hakkasid liiga teravalt peale, toon oli üksjagu vale; et mis te meist üldse tahate, meil on kõik korras. ITF-i härrasmehed ei tulnud siit tingimata mugavuslipu otsima, vaid endale probleemi sisu selgeks tegema. Vähemalt viiel liikmel – soomlane ei tulnud ju üldse kohale – polnud mu meelest küll huvi Eesti lipu mustama hakata. Ju oleks tulnud kõigepealt küsida, et härrased, mis teid huvitab? Nüüd aga võis jääda mulje, et tahame end mingitest pattudest puhtaks pesta. Poleks olnud vaja end õigustada, sest me tõesti ei ole mugavuslipumaa. Mõistlik oluks lasta neil jutuaajamist juhtida. Ja kui nad siis nimetaks asju, mida näiteks soomlased meile süüks pannud, oleksime need süüdistused ümber lükanud.

Kas teile tundus, et delegatsioon oli küllalt tasakaalustatult koostatud?

Seal oli Läti meremeeste ametiühingu juhatuse esimees Igor Pavlov sees, seda küll tänu meepoolsetele taotlustele. Oli merendussektiooni sekretär Legouas; oli Rootsi ametiühingu juhatuse esimees Abrahamsson, kes kuulub ka komisjoni juhtgruppi, kes asja otsustama hakkab; oli ka poolakas Janusz Cegielski. ITF-i sekretäriaadi peasekretäri abi Steve Cotton kuulus samuti komisjoni. Mingil määral ise asjast huvitatuiks võib lugeda ehk Rootsi esindajat, sest meie

laevad külastavad seda riiki; teisi pole küll alust võimalikus erapoolikuses kahtlustada. Soomlasi polnud kaasas.

Kokkuvõttes arvan, et nende siinkäimisest oli kasu. Meie laevaomanikud oleval neile jätnud parema mulje kui nad lootsid. Ja sain aru, et ka veeteede ametist jäi seal antud seletuste ja faktide tõttu parem mulje kui nad algul arvasid. Mis on eriti oluline, sest veeteede ameti haldusalas ongi ju laevaregistri pidamine.

Märgiti, et meil puudub kapitali omanduse piirangu nõue laeva Eesti lipu alla registreerimisel. Nende arvates peaks vähemalt pool kapitali olema Eesti oma, seda piirangut aga ei ole. Et vähemalt pooled juhatuse liikmed peavad olema Eesti kodanikud, ei anna midagi. Juhatuse liikmed paneb ametisse ja laseb lahti nõukogu – omanik.

Mis te arvate, mis nüüd edasi saab?

Enne ei arva midagi, kuni lisainfot tuleb – kas siis kirjaltikult või ka suulise vestluse näol. Kuni saab kuulda, kas nad jõudsid mingi hinnangu või mitte. Igal juhul Steve Cotton rõhutas, et see tuleb eelkõige poliitiline otsus. Ja poliitilise otsuse tegemine on õige, kui ITF järgib oma senist rahvuslipu kaitsvat poliitikat.

Kui Eesti peaks kuulutatama mugavuslipu riigiks, kaob ametiühingul igasugune isu seda lippu kaitsta ja administratsiooni paremini tööle sundida, sest motivatsioon kaob ära.

Nii et ette äraotsustatud muljet asjast ei jäänud?

Ei. Ei, seda mitte. Ainult et mõned seigid meie poole käitumises, näiteks nimetatud kohutamine ametiühingute keskliidus, kippusid ehk jätma muljet, justkui meie siin mõtleksime, et küsimus on ette ära otsustatud.

Mari Vamba
Madli Vitismann

1.-12. märtsini toimus Genfis ÜRO/IMO laevade arestimise diplomaatiline konverents

Vastavalt ÜRO Peaassamblee 1997. a. detsembris vastu võetud resolutsioonile 52/182 UNCTAD ja IMO egliidi all kutsuti 1.-12. märtsini 1999 Genfis kokku diplomaatiline konverents ettevalmistatud "Laevade arestimise konventsiooni" projekti läbiarutamiseks ja vastuvõtmiseks.

Eesti delegatsiooni juhi, Teede- ja Sideministeriumi asekancleri Heiki Lindpere sõnul seisib Eesti valiku ees, kas ühineda juba kehtiva konventsiooniga või osaleda uue ja nüüdisaegse konventsiooni väljatöötamisel, kirjutada alla teksti sobivuse korral ja see hiljem ratifitseerida. Konverentsi tulemused näitavad, et Eesti tegi õige valiku.

Heiki Lindpere sõnul annab sellise konventsiooni projekti läbiarutamisel osalemine Eestile esiteks võimaluse vältida Eesti lipu all sõitvate laevade arestimist kõigi niisuguste nõuete puhul, mida konventsioonis pole ette nähtud, teiseks saavad Eesti era-, avalik-õiguslikud ja füüsilised isikud võimaluse kaitsta enda kui kreditori huve teistes, konventsiooniga ühinenud riikides ning kolmandaks ei muutu Eesti Vabariik pelgupaigaks pahusklikele laevaomanikele/reederitele, kellest jäävad

heausklikele kreditoritele mälestuseks vaid tasumata arved.

Seni eksisteeris vaid 1952. aastal Brüsselis sõlmitud rahvusvaheline konventsioon mõningate laevade arestimist puudutavate reeglite ühtlustamise kohta. 1996. aasta lõpuks oli selle konventsiooni ratifitseerinud 70 riiki.

Võrreldes Brüsseli konventsiooniga toob uus konventsioon mitmeid olulisi täpsustusi, eriti, mis puudutab põhiküsimust: missugused nõuded kujutavad endast "merendusala-seid nõudeid" (*maritime claims*), mille puhul on laevade arestimine lubatud. "Võib julgelt väita, et uues konventsioonis on nõuete loetelu ammendav ega võimalda riikidel neid laiendavalt tõlgendada", toonitas Heiki Lindpere.

Lisanduvad nõuded, mille aluseks on:

- laevavraki või sellel asuva kauba vajalikuks käsitsemiseks tehtud kulutused;
- keskkonna saastamise vältimiseks tehtud kulutused;
- reisijatevõetud leping;
- navigatsioonimaksude tasumata jätmise;
- laevapere liikmete saamata jäänud palgale lisanduvad veel tasumata sotsiaalmaksud ning meremeeste repatrieerimiskulud;
- maksmata kindlustuspreemiad;

g) maakleritasud ja

h) laeva ostu-müügi leping.

Üks põhiküsimusi – kas merendusala seaduste loetelu peaks olema ammendav või mitte – otsustati jätta lahendamiseks Genfi diplomaatilisel konverentsil.

Genfis toimunud konverentsil osales 93 riiki. Eesti delegatsiooni kuulusid delegatsiooni juht, Teede- ja Sideministeriumi asekancler Heiki Lindpere, AS-i Eesti Merelaevandus õigusdirektor Indra Kaunis ja Välisministeriumi välismajanduspoliitika osakonna rahvusvahelise koostöö büroo direktor Kulliki Linamägi.

Teede- ja Sideministerium on pidanud vajalikuks lülitada 9. Märtsil EV Valitsuse heakskiidu pälvitud "Transpordi Arengukavasse aastateks 1999-2006" ühinemine merendusvaldkonnas vähemalt 8 rahvusvahelise konventsiooniga, mis osutuvad vajalikuks mitte ainult eurointegratsioonist lähtuvalt, vaid peavad tagama Eesti laevaomanikele samavaarsed võimalused ja kohtlemise teistes jurisdiktsioonides. Laevade arestimist puudutavad rahvusvahelised reeglid on üks neist.

15. märts

Teede- ja Sideministeriumi
pressiosakond

Uus laevaliini

Boikotiohvriks langenud liini asemel avab Eesti Merelaevandus uue.

Viktor Palmet: See alustas täna Århusist, sealt suundub laev Kopenhaagenisse, siis tuleb Muugale, edasi Helsinkisse, sealt Riiga. Riigast võtab kauba Århusi ja nii edasi. Liinile asus praegu "Transbaltica".

Århus-Kopenhaagen on ju kabotaaž.

Siis ei ole, kui Århusist Kopenhaagenisse kaupa ei võeta. Kabotaaž on kaubavedu ühe ja sama riigi sadamate vahel.

Tegelikult on see meil lausa uus teenus nime all ESCO Ro-ro Service. Suur erinevus eelmisest seisneb selles, et me ei tööta enam Soome ja Taani sadamate vahel. Töötame aktiivselt Taani-Muuga ja Helsinki-Muuga vahel. Sellega suurendame Eesti Merelaevanduse kaubavedudes Muuga sadama osakaalu. Varem heideti meile ette, et töötame soomlaste turul. Nüüd oleme oma turul, tegeleme kaupadega, mis tulevad Eestist ja lähevad Eestisse.

9. aprill

Mari Vamba
Madli Vitismann

Teede- ja Sideministeerium tutvustab internetis aastateks 1999-2006 koostatud riikliku transpordi arengukava

9. märtsil kiitis EV Valitsus heaks Teede- ja Sideministeeriumi ettevalmistatud "Transpordi arengukava aastateks 1999-2006". Arengukavaga on võimalik tutvuda ministeeriumi interneti koduleheküljel, mis asub aadressil <http://www.tsm.ee/tsm> (alajaotus tegevuskava).

Arengukava on strateegiline dokument, mis sätestab riigiasutuste, majandusharude, firmade ja teiste institutsioonide kokkuleppe eri üksuste töö ühtlustamiseks ja fokuseerimiseks.

Teede- ja sideminister Raivo Vare sõnab arengukava vaadelda kui konkreetsetele eesmärkidele suunatud arenguetappide kirjeldust. "Meie igapäevaelu kinnitab, et "Transpordi arengukava" on väärtusetu, kui selle aluseks ei ole selgeid poliitilisi kokkuleppeid", lisas ta.

Arengukava koosneb viiest tasandist, millega kirjeldatakse ära valdkonna valusaimad probleemid, strateegilised eesmärgid, tegevussuunad ja -piirangud ning poliitilised eesmärgid koos nende eesmärkide poole püüdlemise võimalike meetmetega.

Arengukava ei sisalda valmis lahendeid, vaid näitab püstitatud probleemidele lahenduse leidmise teed. Lahenduseks kujuneb protsess, mida arengukavast johtuvalt asuvad kokkuleppelisel alusel ellu viima sektoriga seotud institutsioonid.

Töö aluseks oli Teede- ja Sideministeeriumis koostatud "Transpordi ja side arengukava kavand aastateks 1998-2002/2006". Teede- ja Sideministeeriumi spetsialistide koostatud materjali ja seisukohtade analüüsimiseks kaasati A&L Management Eesti AS-i konsultandid, kes viisid läbi uurimistöö, mille käigus intervjueriti erasektori esindajaid ja kõrvutati rahvusvahelist kogemust Eesti olukorraga.

15. märts 99

Teede- ja Sideministeeriumi pressiosakond

Pärnu lahe aastavahetuse jäälõhkumisel on seekord oma pisi ajalugu. Kui vinged kirdetuuled mullu novembris ähvardasid selle õnnetu lahe sitke jääga katta ja lõpuks seda tegidki, oli esimeseks lohutajaks ja abipakkujaks piirivalvelaev "Valvas". Ent oma pika ja kitsa kerega ei suutnud see midagi märkimisväärset ära teha. Det-



«Proctor» veab Läti «Kegumsit» vaba vee poole.

Mootorrattast skuutrini, autost paatsuvilani

Tänavusel 24.-28. märtsini toimunud automessil "Motorex" Eesti Näituste paviljonides oli autode taga terve hallitais paate. Ka mootorrattaste boksides võis näha (kiireid) veesõidukeid. Välimuselt umbes seesuguseid, et kui mootorrattalt ratad ära jätta, saab vesiskuutri. Samuti võis näha džibiile sarnanevat amfiibisõidukit. "Mäkeronimine ohtlik!" hoiatas siit sellel.

Paadihallis esines neli firmat: "Barrel BG", "Naftaal", "Jakari Marine" ja "Balti Merekaatrid". Odavamad olid seal väikesed Ukraina päritolu kummipaadid - säärase võis osta kolmandiku kasutatud auto hinnaga. Aga leidus ka suur kahe rippmootoriga jäiga põhjaga kummipaad, mis maksis rohkem kui head sorti auto.

Kaatritest olid kohal 5,03 m pikkune "Bella 512 Excel" ja 4,72-meetrine "Sea Rayder". Kogu väljapaneku aktsendiks aga kõrgus teiste kohal 1997. a.

ehitatud "Storebro Royal Cruiser 420". Selle 13-meetrise kaatriga pidavat toime tulema ka kaheliikmeline perekond, kui tegu pole just algajatega. Mugav ja kiire ujuv suvila kulutab tanki mahtuva 1,6 t kütust 10-12 tunniga; ka kõik mugavused kulutavad kütust.

"Balti Merekaatrite" isa on "Volvo"-firma "Info-Auto". Firma kaupleb ka "Volvo Penta" mootoriga, mida Eestis olevat merel juba ligi 80, muuhulgas ka Kihnu praamil, ja "Simradi" norelektroonikaga ning ehitab lootsikaatrit. Autotöökodades salongi õuel pannakse uut alumiiniumkaatrit kokku - Rootsis tehtud kere on juba kohal.

Pisimad paadid olid automessi hobinurgas. Huvikeskuse "Kullo" laevamudeldusrühmas Vladimir Kovaljovi juhendamisel valmis tehtud mudelid oli kiirpaadist ja tankerist viikingilaevani.

Madli Vitismann



Kõige suurem näitusepaat oli «Storebro Royal Cruiser».



«Furuno» autol pöörles radarimast katusel, sees võis näha ekraanipilti.

"Protector" kui peatöövõtja

sembris asus asemele Soomest tulnud "Iso-Pukki" ehk Suur Sõnn. Talv järele ei andnud; näiteks Põhja-Soomes ja Rootsis ulatusid miinuskraadid kogu viiekümne ligi, ja siinmail jäi ka Sõnni rammust väheks.

Uue aasta 6. jaanuaril tuligi siis "Protector" ise meie jääd katsuma.

Selle tulemusena on aasta algusest Pärnu sadamasse sisse ja sealt välja aidatud pea 150 laeva, pargast ja pukserit, mida karmi talve kohta polegi nii vähe. Ent see, mis liigub, see ka kulub. Nii "Protectori". Märtsi esimesel nädalal pidi ta Kesklinna kai ääres haigust ravima. Viga oli peamasinas, mille kaks Soomest tulnud spetsialisti ära parandasid.

"Protector" kuulub koos väiksemate "Iso-Pukki" ja "Framiga" sinipunatriibulistele korstnavorvidega "Alfons Håkansi" kolmekümnelisse pukserite pesakonda. Neist suurim on "Zeus", mis oma süvise tõttu Pärnu lahte ei mahukski.

Ei ole teada, millal "Protector" meil oma töö lõpetab. See ei ole sadamast ega Pärnu linnast, vaid Eesti Laevaliikluse Juhtimise Keskusest ning riigi eraldatud jäälõhkumisirahadest. Kui tuleb kiire kevad ja tugev põhjatuul, siis on kõigil ker-



Autonäituse «tagatuba» oli paatide päralt.



Kõige väiksemaid paate esitles huvikeskus «Kullo».



Projektijuht Alar Volmer näitab mais valmiva lootsikaatri tekiehitist.

"Protector" lahkus 9. aprillil. Kapteni sõnul oli ta alates 9. jaanuarist sadamasse sisse toonud 234 laeva. Osa aluseid tuli ka ise. Asemele asub "Iso-Pukki", sest laht on jääs, mis sest, et jõgi lahti.

9. aprill

Ott Taul



«Iso-Pukki» on tulnud suuremat venda remondi ajal julgestama.

Laupäeval, 17. aprillil tähistas Eesti merevägi taasloomise 5. aastapäeva piduliku rivistusega Miinisadamas.

Algus oli vaevaline, aga kiire

10. jaanuaril 1994 oli ametisse määratud mereväe ülem Roland Leit, 13. aprillil loodi kaitseväge juhataja käskkirjaga me-

Merevägi sai 5-aastaseks

reväestaap. Peatselt saadi Taanist abina Gröönimaa vetes teeninud patrull-laev "Mallemukken", mis sai nime "Ahti". Meeskond elas laeval, sest oma baasi mereväel ei olnud - Miinisadam

oli veel Vene mereväe käes. Ent peatselt vajati meremehi juurde, et meeskonnad saaksid Saksamaa kingitud laevadega kohapeal tutvuda ja need Eestisse tuua.

Vene sõjavägi pidi Eestist lahkuma 31. augustiks 1994. Vene merevägi viivitas laevu ja sadamahooneid lõhkudes viimase minutini, lahkudes 31. augustil kolm tundi enne südaööd. Järgmisel päeval, 1. septembril heisati Miinisadamas pidulikult Eesti lipp. Selleks ajaks jõudsid Saksamaalt kohale kaks laeva, mis hiljem said nimeks "Sulev" ja "Vambola".

Rahvusvahelises koostöös

1997. aastal saadi Saksamaalt miiniraalerid "Olev" ja "Kalev". Need annavad võimaluse leida ja kahjutuks teha meie vetes tänini leiduvad miinid või muud lõhkekehad. Laevad on osalenud rahvusvahelistes miinitõrjeoperatsioonides, mille käigus on Eesti vetes avastatud üle 800 lõhkekeha. Miinisadamast leitud loodetavasti viimased miinid õhkisid Rootsi spetsialistid mullu novembris.

Nüüdseks on loodud kolme Balti riigi ühiseskaader BALTRON, mille staap asub Tallinnas.

Rannakaitsekompanii aasta noorem

Miinisadama uuemad hooned on korda seatud, seal tegutseb mereväestaap ning elavad rannakaitsekompanii ajateenijad. Aprill on pereheitmise kuu, kui lahkuvad oma aja ära teeninud ja tulevad sõduritarkusi õppima uued noored. Rannakaitsekompanii tähistas hiljuti 4. aastapäeva, kingituseks ajateenijatele valmis selleks päevaks saun. Niiviisi on samm-sammult parandatud elu-olu, kuid sadamarajatiste ja vana suure tellishoone remondiks mereväel veel jaksu pole. Samuti kui uute laevade ehitamiseks.

veülem kontradmiral Tarmo Kõuts, Eesti mereväeveteranid ja merendustegelased ning väliskülalised.

Lipuches laevade hulgast lahkusid orkestrihelide saatel Leetu BALTRONI õppusele miiniraaler "Olev" ja piirivalvelaev "Kõu".

Madli Vitismann



Kõneleb kaitseminister Jüri Luik, paremal seisab kindral Johannes Kert, vasakul kaptenleitnant Jaan Kapp.



Marsib rannakaitsekompanii.

Madli Vitismanni fotod

Eesti Merevägi on oma uhke vormiga mõnelegi silma torganud, kuid kas teatakse, et madrusevormi all ei pruugi alati tuksuda merd kündva mehe süda, vaid hoopis rannakaitsekompanii 14. märtsil sai Eesti Mereväe rannakaitsekompanii 4-aastaseks.

Rannakaitsekompanii astujad omandavad kõik noorsõduri teadmised nagu mujalgi Eesti väeosades. Madrusteks või reameesteks saades valivad sõdurid kutse teinuks eelseisvaks ajateenistuseks. Loomulikult otsustavad ka juhid, keda kuhu saadavad. Laevadele pääseda on selge eelis neil, kes on varem merekoolis või mujal merehariduse omandanud. Teistel tuleb valida kas sideüksuse, autojao või lahingrühma vahel. Rannakaitsest on võimalik minna ka lahingukooli õppima, et nooremseersandi või aspirandina tagasi tulla hakata uusi sõdureid välja koolitama. Kui soojemad ilmad on käes ja meri vaba, aktiveeruvad koos laevadega ka rannakaitse-

kuid celkõige on see üksikpataljonide ülesanne.

Rannakaitsekompaniisse tulnud ajateenistusse astujad omandavad kõik noorsõduri teadmised nagu mujalgi Eesti väeosades. Madrusteks või reameesteks saades valivad sõdurid kutse teinuks eelseisvaks ajateenistuseks. Loomulikult otsustavad ka juhid, keda kuhu saadavad. Laevadele pääseda on selge eelis neil, kes on varem merekoolis või mujal merehariduse omandanud. Teistel tuleb valida kas sideüksuse, autojao või lahingrühma vahel. Rannakaitsest on võimalik minna ka lahingukooli õppima, et nooremseersandi või aspirandina tagasi tulla hakata uusi sõdureid välja koolitama. Kui soojemad ilmad on käes ja meri vaba, aktiveeruvad koos laevadega ka rannakaitse-

kompanii 4-aastaseks, mispuhul toimus rivistus ja väike pidulik söömaaeg ajateenijatele. Rivistusel jagati tänukirju ja avaldati parimaile kiitust. Erilise tähelepanu pälvisid need võitlejad, kes vabariigi aastapäeva paraadil rannakaitsekompanii au kõrgel hoidsid, nii et isegi press nende sirget rühti kiitis. Kõne pidas kompaniiülem nooremleitnant Silver Sepp, kes tänas oma celkäijat leitnant Urmet Reimani tehtu eest ning soovis talle edu õpinguteks sõjakoolis. Aastapäevakingituseks Eesti Mereväe ülemalt oli valminud kõigiti ajakohane saun, mille leili ajateenijad juba samal õhtul võisid hinnata.

Järgmistel aastatel loodetakse suurendada kaadrialohvitseride arvu kompaniis ning oodatakse võimalust hankida laev. Praegu on kompaniis tegevteenistuses 10 kaadriohvitseri, nad kõik on oma kohustusliku teenistusaja teeninud rannakaitsekompaniis.

Rannakaitsekompaniis on aega teeninud umbes 200 sõdurit, samapalju on kompanii koolitanud ka laevamehi. Kompanii on andnud üleajateenijaid ka teistele kaitsevägeüksustele: viis neist teenivad Rahuvalve Operatsioonide Keskuses, viis Piirivalves, kaks Mereväe miini-

Lõpetuseks laevavile

Pidulikult rivistusel kõnelesid kaitseminister Jüri Luik, kaitseväge juhataja Johannes Kert ja mereväe ülem kaptenleitnant Jaan Kapp. Osalesid ka piirival-



Koos külalistega saadetakse laevad teele.



Vahel õnnetsub ka orkestri saatel merele minna.

Urmas Saksa fotod

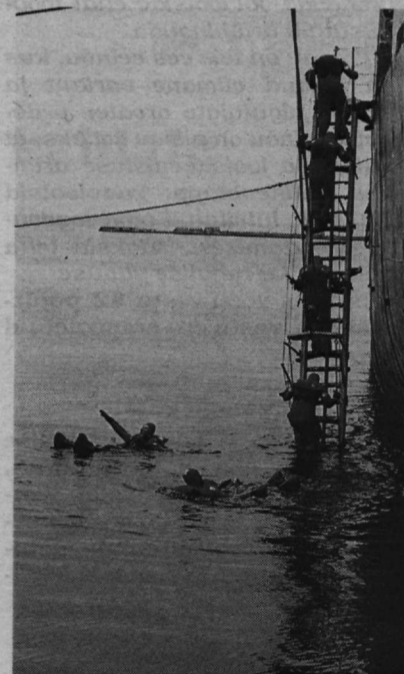
Mereväe rannakaitsekompanii 4-aastane

laevade divisjonis, lisaks mõned veel Kalevi üksik-jalaväepataljonis ja suurüksusgrupis.

Viimasel ajal on tekkinud võimalusi saata üleajateenijaid õppima ka väljapoole Eestit: eeloleval sügisel alustavad kolm rannakaitseõpinguid Soomes. Lähiajal on tagasi oodata USA Merejalaväes õppinud leitnanti, kes peaks kompanii juhtimise üle võtma, kui praegune kompaniiülem õppima läheb. Niiviisi, tasapisi arenedes ja ohvitseride professionalseerudes unistavad rannakaitsekompanii ajateenijad, kus teiste riikide kogemused on ühendatud üheks Eesti Rannakaitseks.

Margus-Tarmo Pihlakas, madrus

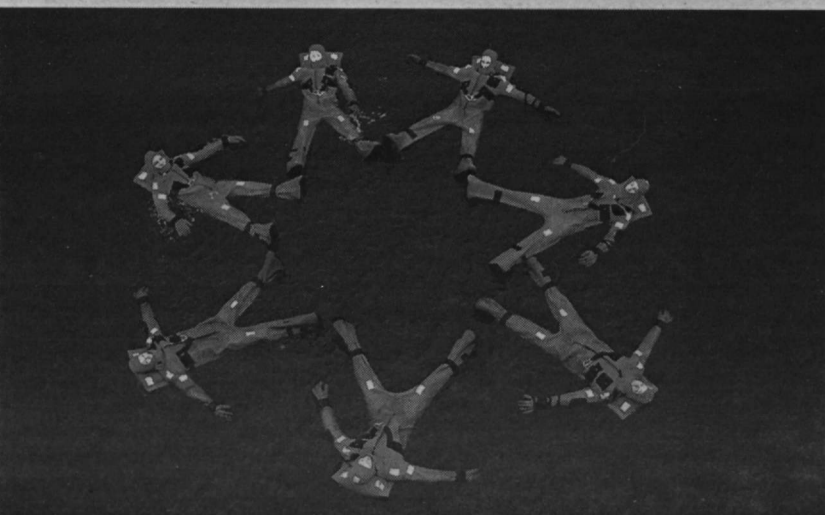
Fotod: Urmas Saks vanemmadrus Rannakaitsekompanii Mereväe pressiteenistus



«Korallilt» päästeülikondades novembrikuisesse vette.



Rannakaitsekompanii III lahingurühm laeva ohutustehnika õppusel - ronitakse «Korallile».



Kust ikka nalja saab, kui ise ei tee - fotograafide poseerides.

"Lootsiteenistuse seadus" oli riigikogu eelmise koosseisu viimane ja praeguse esimehe eelnõu

Istungjärkude stenogramme lugedes jääb mulje, et ajal, mil riigikogu uus koosseis tööle rakendus ja presidendikantselei "Lootsiteenistuse seaduse" väljakuulutamiseks valmistus, on ka eelmisest riigikogust uude allesjäänud liikmetel aega olnud asja üle järele mõelda. Tähelepanuväärne on, et kuigi riigikogus polnud ega ole ühtki meremeest, on tegu oskusliku merendusliku lobbytöö näitega, mida peeti vajalikuks esile tõsta ka riigikogu saalis. (Esiletõstetud stenogrammi tekstis on toime-tuselt.)

Vanas riigikogus

Möödukate fraktsiooni algatatud lootsiteenistuse seaduse eelnõu teiselt lugemiselt 23. veebruaril:

Majanduskomisjoni liige **Mihkel Pärnoja**:

Lootsiteenistuse seaduse eelnõu sai alguse Riigikogus möödunud aasta septembris, aga sellel eelnõul on märksa pikem ajalugu ja ta on niimoodi formuleeritud, nagu ta praegu teie ees on, sel põhjusel, et lootsiteenistuse korraldus ei rahulda ühelt poolt lootse endid ega teiselt poolt ka riiki.

Lootsid on suhteliselt vanemaalised ja uute lootside teenistusse saamine on raskendatud selle tõttu, et lootsid on vähe motiveeritud. Käesoleva eelnõu kirjutamisel oli põhiliselt võimalik valida kahe variandi vahel. Ühelt poolt on tegemist avalik-õigusliku lootside ühinguga, kes korraldab lootsiteenistust, või teiselt poolt on tegemist äriühinguga. Teine variant jaguneb omakorda kaheks alavariandiks: kas on tegemist riigi äriühinguga või lootside endi moodustatud äriühinguga.

Praegu on teie eelnõu, kus on valitud viimane variant ja eelnõu algatajate arvates praegune eelnõu on piisav selleks, et käivitada lootsiteenistuse arengus selline etapp, kus lootsid ise, olles huvitatud oma tegevuse arendamisest, saaksid teha ka vajaliku rahalise panuse.

Seadus võeti vastu **42 poolt-häälega**, vastu ega erapooletuid ei olnud.

Vahepeatus

President "Lootsiteenistuse seadust" välja ei kuulutanud, viidates § 29, mis sätestab lootsiühingu osaniku ja aktsionäri-ga seonduva, vastuolule põhiseaduse §-ga 32. 7. märtsil valiti uus riigikogu.

Uues riigikogus

12. aprillil arutasid "Lootsiteenistuse seadust" ja presidendilt otsust riigikogu põhiseadus- ja majanduskomisjon.

Riigikogu enesekriitika

13. aprillil oli riigikogu täiskogu istungi päevakorras üks punkt: presidendilt poolt välja kuulutamata jäetud lootsiteenistuse seaduse uuesti arutamise.

Põhiseaduskomisjoni esinaine **Liia Hänni** selgitas, milles seisnes "Lootsiteenistuse seaduse" vastuolu põhiseadusega. § 29 kohaselt võib lootsiühingu osanik või aktsionär olla üksnes tegevusluba omav lootsi. Lootsi pärija(d) või tegevusloa kaotanud loots on kohustatud osakud või aktsiad kolme kuu jooksul vöörandama. Sisuline küsimus on selles, millisel juhul saab omanikuks olemist ja ettevõtlusega tegelemist seadusega piirata. *Praktikas on see teatud elukutsete puhul võimalik ja olemas, nn. vabade elukutsete puhul. Näiteks advokaadid, notarid, kelle jaoks seadusega on kehtestatud erinõuded. Presidendi põhjendustest selgub, et ta ei pea lootsi elukutset selliste elukutsete hulka kuuluvaks. President leiab, et tegemist on antud juhul ebaproportsionaalsete piirangutega, mis ei ole tehtud avalikes huvides.*

Majanduskomisjoni nimel esines **Kalev Kukkk** ja selgitas eelmises riigikogus olnud vaidlusi eelnõus algselt olnud avalik-õigusliku lootsiühingu üle. Teiseks, lootsiteenistuse seadus on suuresti 1931. a. 10. märtsil toonase Riigikogu vastuvõetud lootsiandjanduse seaduse tänapäevane versioon. Sellest oma olemuselt selgelt korporatiivsest ja 1930. aastate alguse avalik-õiguslike kutsekodade loomise buumis sündinud seadusest erineb lootsiteenistuse seadus eeskätt lootside kutsekoja väljajätmise poolest. See oli kõige suurem põhimõtteline erinevus. Tol-lane, seega siis 1931. a. lootsiandjanduse seadus oli üks neist paljudest kutsekodade seadustest, millele rajati Eestis korporatiivset riiki. Ilmselt võiks lootsiteenistuse seadus olla õppetunniks nelle, kes, viidates ühele 1992. a. sügisel Riigikogu poolt vastuvõetud otsusele, kutsuvad täna seadusloome läh-tuma sõjaelsetest seadustest. Ainult et 1930. aasta oma 1937. a. korporatiivse põhiseadusega ei mahu kuidagi tänasesse Eestis õigussüsteemi, täpselt samamoodi nagu kunagine Mussolini Itaalia ei mahu tänase Itaalia õigussüsteemi.

Kalev Kukkk teatas, et majanduskomisjon teeb riigikogu täiskokosseisule ettepaneku mitte võtta "Lootsiteenistuse seadust" muutmata kujul vastu; soovib muudatust ettepanekute esitamise tähtajaks 20. aprilli ning saata väljakuulutamata jäetud seadusteksti uuesti valitsusele tutvumiseks ja arvamus-e avaldamiseks.

Liina Tõnisson esitas Kalev Kukele küsimuse. Ta meenu-tas, et diskussioonid teemal avalik-õiguslik-korporatiivne ühiskondlik organisatsioon mitme kutseorganisatsiooni staatuse reguleerimisel on kestnud kaua. *Kui mina õigesti aru sain, siis teie näol oli tegemist ... isikuga, kes on absoluutselt vastu korporatiivsete ühingute loomisele. Lootsiteenistuse seaduse valmistamisel ette tänasesse valitsuskohalisesse, nüüd juba valitsusse kuuluv Mihkel Pärnoja, ning Liina Tõnisson küsis: Mulle on nüüd arusaamatu, kas võimalik valitsuskohalisesse seaduse koostamist toetab korporatiivset seisukohta ja kuidas suhtute teie sellisesse toetusesse või on olemas mingi teine ideoloogia?*

Kalev Kukkk selgitas, et seaduse välja kuulutamata jätmise motiivid puudutasid korporatiivsus üksnes omandisuhete kaudu. Kas uus valitsus toetab korporatismi või ei, ei puutu seejuures asjasse. Aga mis puutub nüüd sellesse, et eelmises Riigikogus Möödudak olid need, kes esitasid selle eelnõu tema algsel kujul, kus oli tõepoolest sees kogu kutsekodade loogika, Riigikogu menetlusse, siis nii nagu mina, nii ka sina tead, et **tol korral oli tegemist teatava lobilise huviga ja üks lootside ühing käis kordamööda kõikide Riigikogu fraktsioonide juures, soovides endale toetust ja soovides vastava eelnõu esitamist menetlusse. Kas ja mis põhjustel Möödudake fraktsioon seda otsustas teha, sellele vastavad nemad ilmselt paremini. Ma ei taha seda kommenteerida. Aga selle probleemi olemasoleva isiklikult kokku puutunud 1996. aastast saadik. (Kalev Kukkk oli teede- ja sideminister). Majanduskomisjoni üksmeelne otsus seda eelnõu edasi menetleda näitab Kalev Kuke sõnul, et lootsiteenistuse seadus sellisel kujul, nagu ta eelmises Riigikogu poolt vastu võeti, ei ole vastuvõetav siiski täna ühelegi Riigikogus olevale erakonnale. Ja ma arvan, Liina, et me mõlemad võime ka seoses selle seaduse seaduseks saamisega Riigikogus endale tuhka pähe raputada. Mina ilmselt rohkem.**

Liina Tõnisson esitas Kalev Kukele teise küsimuse: *Kas sa tõesti praegu kinnitad, et Möödudake poolt sisse antud seaduse eelnõu oli kellegi tellimus? Sa ütlesid, et see sündis lobi käigus? Kas tõesti üks fraktsioon tegeleb Riigikogus kellegi tellimuse realiseerimisega? Sellisel juhul on tegemist vist ühe teise sõnaga.*

Kalev Kukkk vastas: *Siin seda vältes ei ole tegemist ühegi teise sõnaga, vaid see on täiesti klassikaline n.ö. lobitegevus.*

Ja ka mina nägin seda eelnõud varem, peaaegu enam-vähem samal kujul nagu Riigikogu menetlusse jõuti. Nii et ma arvan, me mõlemad teame seda, kuidas Riigikogus või kuidas Eestis nii-öelda klassikaline ja selles mõttes euroopalik lobitegevus käib. Antud juhul ei ole tegemist mitte ühegi teise termini kasutamise vajadusega selle sõna asemel.

Jüri Adams selgitas oma sei-



Lootsid on tublid mitte üksnes vee kohal, vaid ka võimudeleil turnides. Heino Rüütel ronib «Narvale».

sukohti, hoiatades sõna ühing mitmetähenduslikkuse eest: lootside juures nagu mitmete teiste elualade juures, kus on tegemist riiklikult ülvajaliku teenusega, mis ei saa hetkegi olla osutamata ja mille taseme riik peab garanteerima, on riigi ees võimalusi kaks. Üks asi on lasta vabal konkurentsil toimida ja teine võimalus on konkurents välistada ja moodustada kutseühing. Seda teed on Eesti läinud taastatud iseseisvuses õige palju, näiteks on niimoodi meil organiseeritud notarid, niimoodi on advokaadid. Viimati me organiseerisime niimoodi auditiitriid - viimase katse suhtes, kas ta õnnestub, olen ma isiklikult skeptiline -, aga see on täiesti võimalik.

Nüüd kutseühing on lootside seaduse objekt; kas lootsid üldse kuuluvad mingisugusesse äriühingusse või nad ei kuulu või kuidas nad ennast äriühingult korraldavad, see kahtlemata ei ole selle seaduse aspekt, see on presidendilt etteheites täiesti õige.

Nii et ma loodan, et see kahe

erineva ühingu mõiste sassistamine, mis toimus Riigikogu majanduskomisjoni eelmises koosseisus osaliselt ja siin suure saalis hääleteenamusega, päris kindlasti seda vahet praegu tehakse ja seadus normeerib uuesti neid asju, mida on riiklikult vajalik normeerida. Neid eramajandusküsimusi ja majandusliku ühinemise õiguse küsimusi, mida niikuinii meie üldised tsiviilseadused normeerivad, et need ta jätab välja või kui selgub, et tõesti on mingisugune äärmise erandi vajadus, mida ma praegu lootsiandjanduse juures kuidagi ei näe, et siis võib selle sisse kirjutada.

Samal teemal võttis sõna **Tiit Toomsalu** ja selgitas, et seaduses pole probleemiks üksnes omandisuhete, vaid et "Lootsiteenistuse seaduse" peatükk "Lootsiühingud" on tervikuna ebaõnnestunud, sest seal on kas segl aetud või püütud väga kunstlikult ühendada kaks väga erinevat mõistet. Üks on kutseühing ja teine on äriühing. Ta arvas: *kui lootsid peavad vajalikuks luua oma kutseühingu siit tulevate kõigi muude õiguste ja kohustustega, s.t. mitmetulundusühingu, ja kui selle seaduse reguleerimise objektiks saab olema nimelt selline ühis-tegevus, siis saab seda igati ainult toetada. Kui aga jutt on äriühingutest, siis sellisel juhul ei ole vastav mõttelaad kohaldatav. ... Kahjuks kumab sellest seadusest läbi soov lootside kui Eesti riigi mainele väga olulise tegevusala väljavõtmise avalik-õiguslike institutsioonide tegevusvaldkonnast, viimane selle eraõigusliku ettevõtte valdkonda, olgu siis äriühingu või füüsilisest isikust ettevõtja näol. ... Eesti mainele oleks kindlasti kasulik, kui tulevase seaduse projektis jääb riigile väga konkreetne roll selleks, et kindlustada lootsiteenistuse kvaliteet.*

Üksmeel

Riigikogu aseesimees **Tunne Kelam** pani hääletusele "Lootsiteenistuse seaduse" uuesti vastuvõtmise muutmata kujul.

Selle poolt anti 1 hääle, vastu oli 84, erapooletuid ei olnud.

Täiskogu istung oli kestnud 26 minutit.

Kommentaariik

Niisiis, lootsid ei saa teha oma rahalist panust, seda, mida rõhutas Mihkel Pärnoja seaduse vastuvõtmise eel. Aga võib-olla nad ei tahtnudki anda, vaid hoopis saada?

Hea, et merenduses leidub oskuslikke lobbytegitajaid. Kurbi, kui neil on Toompeale kaasa võtta nii vilets paber kui see "Lootsiteenistuse seaduse" eelnõu, mida "Meremees" tutvustas 1. ja 28. oktoobril 1997.

Stenogrammi luges **Madli Vitismann**

Direktorikommentaari

Kui suur on tänavu lootsitasa ja palju te sellest tagasi saate, Laevaliikluse Juhtimiskeskuse direktor ANTS PÖLLUAAS?

Lootsitasa on suurusjärgus 100 miljonit. Meie eelarve oli pärast juhtimiskeskuse loomist, 1997. aastaks 45 miljonit, mis oli ilmselt ebapiisav.

Tõestasime ja seletasime ning saime raha juurde. Mullu oli meie eelarve 75 miljonit, tänavu 72-73 miljonit - vähendati majanduskulusid ja näpistati vähe-

maks uue kaatri ehitusraha. Selle summa sees on ka jäämurdekulud: "Tarmo" liisinguks 13 ja ülalpidamiseks 8-10 miljonit ning Pärnu jäämurdekuludeks samuti 8 miljoni ringis (mullu kulus selleks 11 miljonit).

Tänavu saame oma 11 lootsi-kaatrile kaks uut lisaks, selleks kulub 10 miljonit. Praegu on meil 46 lootsi. Vaja oleks 52-54, aga pole ilmnunud soovijaid.

Lootsimine toodi Eesti Veeteede Ametist omaette ettevõttesse

se selleks, et jätta seni kõike ise teinud riigiamet kontrollivaks riigigorganiks, mis ise teenust ei osuta. Seega allume ohutu mere-sõidu asjus veeteede ametile, rahaasjus aga teede- ja sideministriumile.

"Lootsiteenistuse seaduse" eelnõu menetlemise ajal tegime lootside hulgas küsitluse ja saime teada, et 47 lootsi pooldas 10 eralootsindust, 3 jättis vastamata. Kaks lootsi soovisid, et jääks, nagu on, ülejäänud aga soovisid tulevikus riigilootsindust riigi äriühinguna - see võimaldaks suuremat paindlikkust palkades. Praegu jäävad lootside palgad

vahemikku 7200-12 500 krooni. Ükski merd sõitev mees (loots peab olema kapten või vanem-tüürimees - tolm.) ei tule selle palga peale. Ütleb, et mõtlen ja helistan teile tagasi. Ja ei helista - merel teenib sellise kvalifikatsiooniga mees nii palju, et sel kombel kaldale ei tule.

Seaduseelnõus näen lisaks vastuolule põhiseadusega veel vastutuse probleemi. Praegu, kui midagi juhtuks, tagab kahju korvamise riik; selleks hoitakse reservis 10% lootsitasust, s.t. umbkaudu 10 miljonit krooni. Mitte üksnes lootsid, vaid ka lootsi-kaatri meremehed oleme

kindlustanud 100 000 krooni peale.

Teiseks tekib eralootsinduse puhul küsimus, kuidas toimatakse eri lootsimispiirkondade majandusliku tasuvusega. Lootsist lootsitavate laevade arv ei sõltu - ta peab lootsimise tagama ja tagabki. Aga kes on huvitatud lootsimisest Väinameres ja kuidas korraldatakse, et tulusas Muuga lootsimispiirkonnas teenitud raha jaotataks ümber?

Mullu lootsisime 17 850 laeva, 1335 rohkem kui 1997. aastal.

Madli Vitismann

Kopli ehitatakse laevu, remonditakse maju ja ronge

19. veebruaril Vene-Balti sadamas vette lastud sealsamas ehitatud lootsikaater "Ahto 03" oli juba kolmas sel kümnendil Eestis ehitatud laev. Esimene oli Tallinna Meretehases 1996. a. jõulureedel vette lastud 30 m pikkune piirivalvelaev "Pikker", teine Balti Laevaremonditehases järgmisel suvel valminud 15-meetrine jääklassiga piirivalvelaev. Neljanda, 32 m pikkune piirivalvelaeva ehituseks sõlmiti leping nädal pärast lootsikaatri valmimist.

Laevaremonditehas on tsaariajast

Tallinlased teavad, et omaaegne Vene-Balti tehase linnaosas Kopli poolsaare ja tõi sinna trammi, mere äärde "liinidele" ehitati meistrite ja tööliste puutlamud. Praegu on tehase territoorium nagu kihiline pirukas: tsaariaegsete suurte paeoonete ees on 50-ndate pseudoklassitsistlik kivihoone – endine söökla peavarava lähedal, mis praegu on tühi, sest nii suurt ruumi on kulukas soojaks kütta ja ka sööjaid pole enam kuigi palju. Peakontor esindab tüüpilist 60-ndate sillikaatellistest minimalismi. Näha võib nii plekkangaare kui juba ka mõnd 90-ndate kerge-mast materjalist ehitist.

Viimasel ajal on vanad suured paekivist seinte ja metallkarkassiga hooned saanud värsked tsinkplekist katused – on näha, et ajalugu ei heideta kõrvale. Tehase haldusdirektor Dmitri Kuboškin rõhutab, et üks ehitusmäälestisi, kolmelööviline diisliitsehhi oli enne I maailmasõda Euroopa suurim klaaskatusega tööstushoone, siis ulatus klaas katuseharjani. Ehitatud "tolle aja tasemel", on 85-aastase hoone põhikonstruktsioonid hästi vastu pidanud. Tehase peahoone sai aga pärast sõda Tallinna Polütehnilise Instituudi peahoone; hiljem jäi sinna majandusteaduskond.

1912. aastal otsustanud tsaarivalitsus Revelisse võimsa sõjalaevade tehase rajada ja aasta pärast saidki esimesed hooned püsti. Tehasel olnud peale elamute Kopli liinidel ka oma kirik, elektrijaam ja vevärk; Balti jaamast käis Kopli poolsaare lõppu konka.

Entsüklopeedia andmeil oli 1917. aastal seal 7400 töölisi.

Eesti Vabariigi alguses aga tuli mõn ning tehas jagunes väiksemateks ettevõteteks. Uhes suure paekivihoones oli viljaladu, teises tehti telliseid. Savi ammutati sealsamast, mistõttu nüüd on tehase territooriumil kohati 20 m sügavune järv.

1947. aastal otsustas N. Liidu valitsus, koguni Stalini enda käsul, tehase taastada. Sõjalavade remondiks toodi Tallinna Euroopa suurim ujuvdokk, mis oli Saksamaalt reparatsiooniga saadud. Nõukogude riigile iseloomulikult tegeles suur tehase peale tootmise ka tööliste olmega: pidas ülal 80 elamut, 5 lasteaeda, laste suvelaagrit ja puhkemaju. Selle ajastu lõpp tabas ühtaegu mitut Tallinnas asunud laevaremonditehast.

Ainus ellujäänu

Eesti Vabariigi päevil suleti reisisadama kõrval ümber Admiraliteedi basseini asunud Tallinna Laevaremonditehas. Vanas Kalasadamas asunud Kolhoosidevaheline Laevaremonditehas lõpetas töö koos kolhoosidega. Samuti tsaariaegne ja huvitavate paeoonetega Tallinna Meretehases ootab omandivaidluste lõppu, milles üks osapool on riigilt 49% aktsiaid ostnud Balti Laevaremonditehas.

Ent Vene-Balti tehase järglane on aastatega tugevamaks muutunud. Dmitri Kuboškin seletab seda õigeaegse pöördega 1991. aastal, kui hakati kaubalaevu remontima. Nii tulid uued kliendid, kes tehase päästsid: Eesti Merelaevandus, mõned Vene ja mõned Lääne kompaniid. Üks esimesi välis-tellimusi oli Rootsi.

Vabaneti elamuist ja lastelaagrist, võeti ettevõtte riigilt rendile ja osteti hiljem välja, 5000 töötajast jäi alles 2000. Veerand neist on oma ettevõtte truid aktsionärid. Kuigi dividende pole mitu aastat makstud, sest kogu teenitud kasum – mullu näiteks ligi 80 miljonit Eesti krooni – kulub investeringuteks.

60 ha suurusele hõredalt asustatud territooriumile tehakse juurde tsehhe ja platse. Näiteks eelmisel aastal investeeriti suur summa konteineriplatsile, osteti kraana ja tehti metalliladu 12 000 t metalli la-

dustamiseks. On välja ehitatud teine metalliladu – "Baltpada" – metallkonstruktsioonide valmistamiseks. "Töötame selle poole, et seda territooriumi maksimaalselt koormata – ega seda jõua teha ühe aastaga. See on järjepidev protsess, et ühel aastal investeerime 30–40 miljonit ühte objekti, siis teise ja nii edasi," selgitab Dmitri Kuboškin.

Metalltarindite tellimusi on mitmeks kuuks – aastas saadetakse 5000 t metallkonstruktsioone Taani, Rootsi ja Norrasse. Eestis pole metalltarindele küllalt tellijaid.

Esialgul tellisid metallitöid Rootsi ja Saksamaa, hiljem tuli Taani ning muutus suurimaks tellijaks. "Dvigatel", "Baltijetsis" ja Loksa Laevaremonditehases osalevad taanlased on metallitööstuses kõige suuremad omanikud. Nad toovad tellimusi ja ostavad ka valmistoodangu.

Mereriik peab ise laevu ehitama!

Seda ütleb Dmitri Kuboškin veendunult. Vastvalminud lootsikaatrit loodetakse, muidugi pärast töös järeleproovimist, algust tervele laevaseeriale. Projekt valmis tehase insenerikeskuse koostöös Peterburi laevakonstruktoritega. Lootsidi vajavad jääklassiga kaatritid juurde ning kaatritellimusi loodetakse ka Lätist – mõne aja pärast tulevad Läti mereadministraatsiooni ja sadamate spetsialistid lootsikaatrit vaatama.

26. veebruaril, täpselt nädal pärast lootsikaatri vettelaskmist kirjutati piirivalveametiga alla leping 32 m uue piirivalvelaeva ehitamiseks. Ega sellest suuremaid esialgu loodetagi, aga väiksemaid kalalaevu ja kaatrite peab ta võimalikuks kohapeal ehitada.

Kui lõpeb omandivaidlus Tallinna Meretehases, sobivad sealsed ellingud laevaehituseks. Ning taaslustuks seegi tehase, vana "Noblessner", mis alustas tööd samuti 1913. aastal.

Laevaehitajaid peab ise koolitama

Paarikümneaastane vaheaeg Vene-Balti tehase tegevuses katkestas järjepidevuse laevaehituses. Sõjajärgne tööliskond, kuigi selleski on dünastiaid, ei ole tsaariaegsete järeltulijad.

Valdavalt venekeelse töötajaskonnaga tehases on probleem, mida võib ette tulla ka eesti keelt rääkivais kollektiivides. Dmitri Kuboškin rõhutab võõrkeeleoskuse tähtsust, eriti tööjuhtidel – kui eesti keelega tul-lakse kuidagi toime, aga välismaa tellijaga töösaju ajades ei saa jutuga ühele poole, siis korraldab tehase inglise keele kursuseid ja kutsub õpetajaid. Juhtidele pakutakse koguni Oxfordi inglisi.

Suur on ka kaadrivoolavus, üle 30%. St. põhikontingent on küll püsiv, aga on otsijaid. Ning üks kolmest lahkub aasta jook-sul. Kui tööjõu voolavus on nii suur, kannatab aga mingil määral töö kvaliteet. Personaliülema Heinart Puhkimi sõnul on valik praegu küllalt keeruline. Kuigi Eesti kutseharidus-süsteemis raudtöömehi küll koolitatakse, puudub tehase esindajate sõnul selleks selge programm ning tähtsamate kutsealade ettevalmistamiseks kutsekoolide abiga tuleb tehases selles osaleda, näiteks praktikavõimalusi pakkuda. Järgmisest õppeaastast hakatakse sihtprogrammiga laevakeretöölisi koolitama.

Aprillis olid Vene-Balti sadamas remondis Saaremaa Laevakompanii "Ofelia" ja "Hansatee" uus katamaraan, mida Helsinki-liini jaoks korda seati. Juba teisel ringil on näha remondisolevaid Eesti Raudtee reisironge. Tehas on saavutanud 700 miljoni kroonise aastakäibe. Ja maksab aastas 75–80 miljonit krooni sotsiaal-, tulu- ja käibemaksu.

Madli Vitismann

In memoriam

Lembit Songi mälestuseks

21. II 1929–28. III 1999

Meremehed – minu jaoks on nad vallitud kastiks. Suures inimetsas on nad nagu puud, millest tehakse laevade mastid.

Juhan Smuul "Tormi poeg"

Kaugõidukapten Lembit Song läks kaunil kevadhommikul viimasele reisile.

Sadu kordi oli ta viinud oma laeva merele. Esimest korda juhtis ta 1953. aastal sõjalavastiku veelaeva "Vodolei II" kodusesse Tallinna lahte; nelja aasta pärast aga juba kalalaevu Põhja-Atlandile, Georges Banki ja Aafrika vetesse. Sageli võtsid teda Tallinna tagasi jõudes vastu tervituskõned, autasud ning orkestrihelid, sest reis oli olnud edukas ja laeval oli uusi töömeetodeid kasutusele võetud.

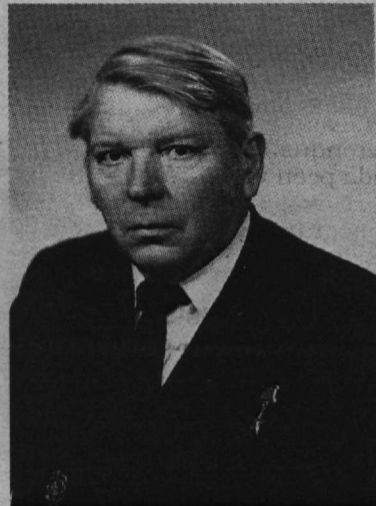
Sellelt viimselt reisilt, mis lõppes Metsakalmistu kuus-kede-mändide all, tagasitulekut ei ole.

Lembit Song lõpetas 1949. aastal Tallinna Merekooli Eesti esimese sõjajärgse laevajuhti lennu ja 1983. aastal Kaliningradi Kalatööstuse ja Kalamajanduse Tehnikainstituudi.

Hariduse omandamise raskustest sõjajärgses kitsikuses sai ta üle ehteestlasliku jonnini, püsivuse ja töökuse abil. Need omadused aitasid teda ka edasises elus, eriti kui selgus, et lähetusest hoolimata ei olnud Eesti Merelaevandusel sellist meest tarvis.

Lembit Song leidis rakenduse mereväe abilaevastikus, kus ta juba 1953. aastal kapteniks sai. Järgnes edukas töö Eesti kalalaevastikus, kus ta mitut tüüpi kalalaevade kaptenina oma kutsumuse leidis. "Pulse" kaptenina evitas ta edukalt triivpüüki Põhja-Atlandil ja määrati seejärel "Juhan Sütiste", hiljem "August Jakobsoni" direktor-kapteniks.

1970. aastal sai Lembit Songist kui hinnatud merendus-spetsialistist Kalalaevastiku



Ohutu Meresõidu Inspektsiooni Eesti piirkonna ülem. Pärast pensionile jäämist 1988. aastal töötas ta Pärnu sadama sadamakapteni talituses.

Peagi viib kevadine päike jää tema hoole ja armastusega rajatud suvekodu läve eest mere ning puhkeb öide tema rajatud aed, meenutades inimest, kes armastas merd ja maad.

Olgu kodumaa muld talle kerge.

Tunneme sügavalt kaasa Lembit Songi lesele, lastele ja lastelastele.

Koolivennad merekooli päevilt

August Ingerma,
Arno Kask,
Uno Laur,
Roland Leit,
Harri Liidemann,
Aleksander Priimägi,
Paul Rohtla,
Haldor Tammerik,
Ilo Toome

Teisele kaldale

Raske on kuulda ühe kauaaegse Pärnu sadama mehe äraminekust teisele kaldale.

Eesti Meremeeste Liidu asutamisest saab tänavu 10 aastat. Selle juures olid tõsiselt tegevad ka Pärnu endised meremehed eesotsas Lembit Songiga. Käisime Tallinnas asutamiskoosolekul; 1991. aasta augustis, 50 aasta möödumisel Juminda neeme juures toimumust käisime mälestuspärga merre heitmas.

1991. aasta lõpust kuni 1992. aasta märtsini, kui olime Pärnu sadamas veel nelja sadamajärelevalekapteni ot-seses alluvuses, tassisime

koos otsi ja andsime ära. Hiljem alluvusvahetuse muutus ning kaimadruste le hakkas leiba andma AS Reldor. Ent koos olime Lembit Songiga ikkagi. Tulevaist-lahkuvaist laevadest saime infot järelevalekaptenilt, ka Lembitult.

1997. aasta detsember oli järelevalekaptenil ja kontoritöötajail viimane kuu ametis olla. Eesti Veeteede Amet neid enam ei vajanud. Lembit Song läks pensionile.

Nüüd on ta päriselt läinud. Aga meie, ta viimased töökaaslased, mäletame teda ikka.

Ott Taul



Värske katusega kolmelööviline diisliitsehhi. Kunagisel Euroopa suurimal klaaskatusega tööstushoonel ulatus klaas tollal katuseharjani.



Aprillis remondis olnud Eesti laevade juurde pääses väravana mõjuvate sliipikaarte alt.



Viimane foto Lembitust tema töölaua taga, detsember 1997.

Kevadekuulutajad valmistusid varakult

Tõsteti toole ringi

3. märtsil jõudis Tallinna "Hansatee" uus katamaraan "AutoExpress". Eesti lipp heisati 1. märtsil kell 18 Taanis Svendborgis, kapteniks sai Aleksandr Dmitrijev.

Pigem päris reisilaeva mõõtu, on sellel siiski kõik samuti kui teistel kiirlaevadel. Kapteni ja tüürimehe taga on koht roolikaabri tugitoolis ka vanemehaanikul, kes saab vajamineva teabe värvimonitoridelt. Erine-

valt "Nordic Jetist" on silla tiivad kinni ehitatud. Masinad on paarikaupa kummalgi pool kere veevaluses osas.

Kahest suurest istesalongist üks on rõduga ümbritsetud, teises on kohvikulett. Nende vahel on kauplus ja ukse kõrval businessklassi salong – ärikes peab saama viimasena laevale ja esimesena maha. Ruumi on laste mängunurgale ja õllekioskile. Palju on televiisoreid, kust sõidu algul näidatakse päästevideot, sõidu ajal aga hakatakse ekraanile edastama sõitjatele vajalikku teavet. Autotekilt saab salongi ka invaliftiga.

Helihall autotekk on ruumikas: sõiduaudod mahuvad äärtel kahele korrusele, keskele võetakse bussid. Et autotekk on kõrgel, tehakse uued mahasõidurambid. Ent reisijate pealetuleku kõrgus on sama mis reisilaeval.

Intendant Tiit Prehing selgitas, et reisijaid hakatakse teenindama käreduel nagu lennukis. Seisuaeg sadamas on vaid kolmveerand tundi. Selle ajaga tuleb jõuda reisijad ära saata, laeva korrastada ja uued reisijad peale võtta. Laevapere on teeninduspoolele enamjaolt uus, "Hansatee" pressiesindaja Malle Aleksiusse sõnul olnud 34 kohale 480 tahtjat. Meremehed on tulnud teistelt laevadelt. Töötama hakatakse kolmepäevaste vahetustena.

Märtsis tehti Balti Laevaremonditehases "AutoExpressile" kaunistusremonti.

Prooviti liuteed

Päästevarustus on "AutoExpressil" moodne: liutee ja 50-kohalised päästeparved paarikaupa konteinereis – neid jätkuks 800 inimesele. 7. aprillil tehti päästeõppus, et harjutada kokku uut laevapere, proovida varustust ja anda liinilõa saamiseks päästeõppuse eksam Soome ja Eesti meresõidumeteile.

Et kiirlaeval on reisijad koos ja neid ei pea mööda laevakoridore taga otsima, kulus häire algusest 150 merehariduskeskuse kadeti laevast evakueerimiseni 25 minutit. Tavareisijatega oleks kulunud tõenäoliselt palju rohkem aega ja vaeva, aga keerulisi olukordi lahendama õpib laevapere kriisijuhtimise kursustel. Meresõidumehed jäid õppusega rahule. Osalejad samuti – kadettidele oli see enne praktikat esimene märg kogemus.

Prooviti sõitu

"AutoExpressi" esitlussõit tehti 15. aprillil. Siis oli uendatud sisustus valmis ja mitusada külalist said näha, kuidas laevapere rahvahulgaga toime tuleb ning proovida, kas laev kõigutab. "AutoExpressil" ilma piirangut peaaegu polevat ja Tarja Vaakanainen "Tallink Oy-st" ütles, et huvi uue laeva vastu on Soomes suur.

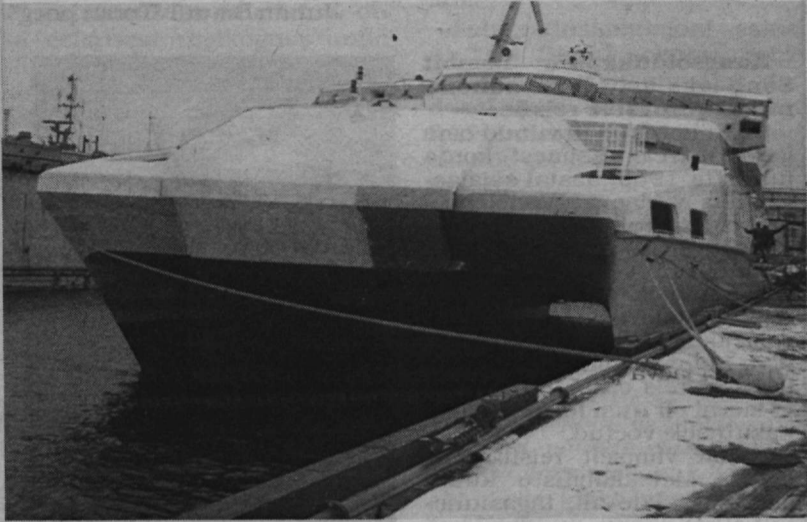
Rulliti vaipu

Tiiburid lasti Koplis vette nädal enne hooaja algust. Esimesena linnahalli juurde jõudnud "Jaanikal" loodi nädalalõpulgi sisemist ilu. Toolid pörandu küljest lahti kruvitud ja pooletonnised vaibarullid kail, askeldasid töömehed businessklassi

salongi põhjalikumal ümberkorraldamisel. Samalalaadne sisemine ümberehitus tehti ka "Laural".

Hooaega alustati 21. aprillil, uudiseks varahommikune reis Tallinnast.

Madli Vitismann



Märtsis oli «AutoExpress» Balti Laevaremonditehases.



Hooajaks valmistumine hõlmas ka kere värvimist.



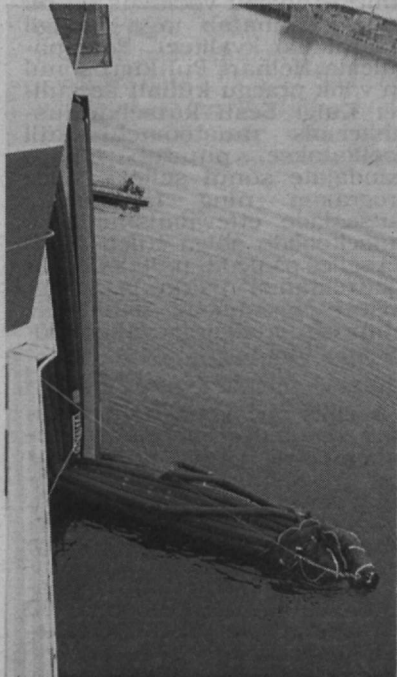
Esitlussõit külalisi võtsid vastu (paremalt): kaptenid Aleksandr Dimitrijev ja Sergei Naumov, vanemtüürimees Jüri Joakit ja intendant Aare Kasemaa.



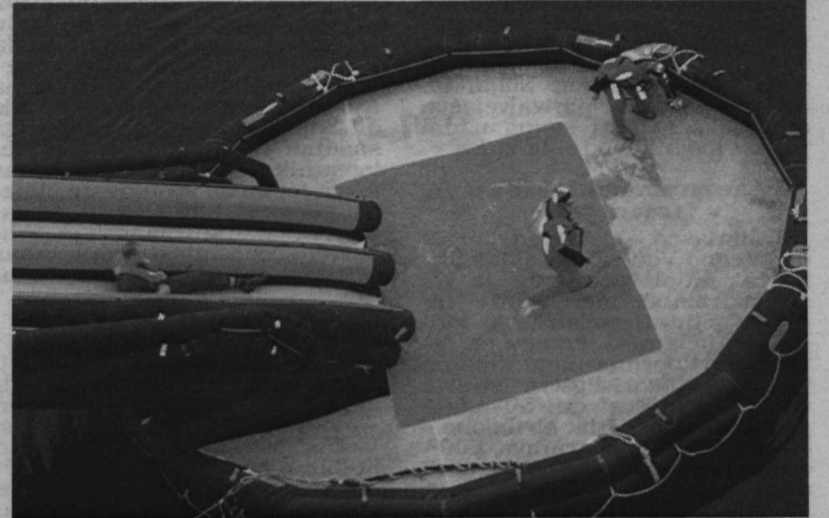
Kapten andis käskluse...



...koridoris avati liutee juhtpult...



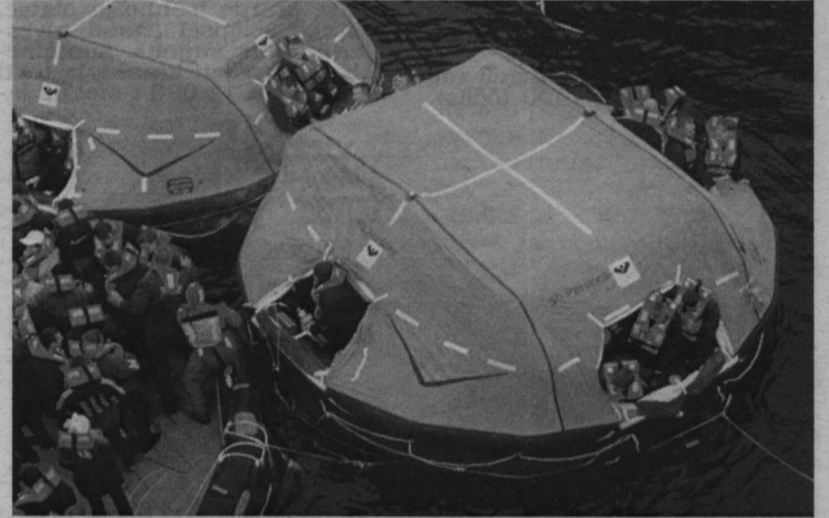
...liutee kukkus vette ja hakkas end täis puhuma...



Esimesena sõitsid liutee platvormile laevapere liikmed...



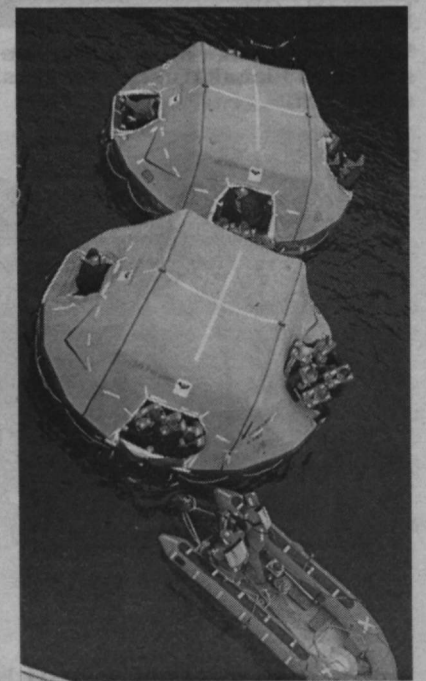
...nad kinnitasid parved, hakkasid allasõitjaid vastu võtma ja parvedesse aitama.



Rahvarohke õppus möödus kiiresti ja organiseeritult.



...avati parvekonteiner ja kaks parve hakkasid end täis puhuma...



...kui parved täis, veeti need paadiga cemale.

Kiirlaevad alustasid hooaega



Tänavune uudis «AutoExpress». Kairamp tuli kõrgemaks teha.



Mullune uudis «Nordic Jet» saab mais sõsara.



«Jaanikat» kaunistati seestpoolt.

Tänavu on üle Soome lahe kiirustajail rikkalikult valida. Päevas lähtub Tallinnast kokku 18 sõiduvõimalust, igal laevafirmal kuus. Tõsi, mitte kohe. "Nordic Jet Line'i" uus katamaraan alustab 15. mail, tiiburite õhtul viimased reisid algavad 3. maist. Edaspidi on üheksa sõiduvõimalust päevas auto kaasavõtmise võimalusega.

Esimene võimalus Tallinnast välja sõita on pool seitse hommikul ja viimane Helsingist tagasi kell pool üheksa. Nii jääb Helsingis viibimise aega umbes 12 tundi. Helsingist Tallinna tuleb esimene kiirlaev pool kaheksa, ärasõiduks on viimane võimalus samuti pool üheksa; nii on soomlase pikim Tallinna-päev tunni võrra lühem.

Piletid on odavamad "Tallinki" kiirlaevade hommi-kustel ja kalleimad "Nordic Jet Line'i" õhtupoolsetel sõitudel. Seevastu odavam edasi-tagasi pilet on "Nordic Jet Line'i" pärastlõunakruisil.

Peale laeva, kellaaja ja piletihinna võib veel valida, millist sadamat eelistada: Tallinnast lähtuvad kiirlaevad Vanasadama B- ja D-terminaalist ning Linnasadamast; Helsingis saabuvad Magasini- ja Kanalitermi-naali ning Läänesadamasse.

Tiiburid sõidavad Linnasadamast Helsinki Magasini-termi-naali, "Hansatee" katamaraanid Vanasadama D-termi-naalist Helsinki Läänesadamasse ning "Nordic Jet Line'i" laevad Vanasadama B-termi-naalist Helsinki Kanalitermi-naali. Kes sõiduvõimaluse valinud, seda püüab laevafirma enda pool hoida saripiletite ja hinnasoodustustega.

Madli Vitismann

Kolmas Läänemere trofee

Mais korraldab "Estline" kolmandat korda rahvusvahelise võistluse "Mare Balticumi Trofee". "Regina Baltical" hakkavad jälle võistlema laevakokad, kelnerid ja baarimehed.

Võistlejad senised osalejad "Birka Line", "Eckerö Line", "Silja Line", "Tallink", "Viking Line" ja "EstLine", lisaks "Unity Line". Kut-sutuist on ära öelnud "Polferries" ning kaunis viimasel minutil ka "Stena Line" ja "TT-Line". Iga võistkond koosneb kahest kokast, kahest kelnerist ja ühest baarimehest/daamist.

Võistluse eelsel pressikonverentsil 13. aprillil tutvustati "Regina Baltical" ka uut trofeed: selle saab kokkuarvestatud punktide alusel parim võistkond. Auhind ise, graniitalusel pronksist kalaroots, on Tauno Kangro tehtud ja pannakse välja võitnud laevafirma sadamatermi-naalis. Mullu võitsid "Eckerö Line'i" kokad ja kelnerid ning firma on seda oskuslikult reklaamis kasutanud.

Läänemere laevakompaniide laevadel serveeritakse päevas üle 150 000 toiduportsjoni, mis näitab, et see on tõsine kaubandusharu. Toitlustamine ja teenindus muutuvad eriti tähtsaks pärast *tax-free*-kaubanduse kadumist - peab olema midagi muud, millega inimesi laeva pardale meelitada. Žürii esimehe Christer Lingströmi sõnul on Rootsi kokavõistluste traditsioon juba 20-aastane: "Maal, kus süüakse kaalikaputru, sealih ja pruune ube, on jõutud niikaugele, et võidetud on kõigil maailma suurematel kokavõistlustel."

Võistlusroog (eel- ja põhiroog) peab olema igale reisijale taskukohane ning selle retsept peab sobima valmistamiseks nii neljale kui ka neljasajale inimesele. Tänavu arvestatakse ka roogade maksumust: et toidud ei tuleks ülearu peened, ei tohi toiduainete hind ühe portsjoni kohta ületada eelroal 25 ja põhiroal 40 Rootsi krooni.

Kelneritel seisab ees teooriatest, roogade serveerimine ja peocelne lauakatmine - tänavune teema on uusaastaõhtu 1999-2000 neljale. Baarimeeste võistlus koosneb teooriatestist, aperitiivi ja kokteili valmistamisest.

Huvi võistluse vastu on Rootsis suur, seetõttu pole olnud raske žüriiliikmeid leida. Auesimees on jällegi audoktor Tore Wretman. Laevafirmad on aga huvitatud sellest, et rohkem laevapere liikmeid võistlust vaatama saata.

Madli Vitismann



Uue võistkondliku auhinna taga istuvad korraldajad: (vasaku) Janusz Grabowski, Tauno Kangro (auhinna autor), Christer Lindström ja Sven Åkerström.

18 kiirreisi päevas

Tallinnast

6.30 tiibur
7.20 Nordic Jet
7.30 Express I
8.00 tiibur
9.45 AutoExpress
10.30 Nordic Jet
11.00 tiibur
11.45 Nordic Jet
12.00 Express I
13.00 tiibur
15.00 AutoExpress
15.00 Nordic Jet
16.00 tiibur
16.30 Nordic Jet
17.15 Express I
18.30 tiibur
19.30 AutoExpress
19.30 Nordic Jet

Helsingist

7.30 AutoExpress
8.00 NordicJet
8.30 tiibur
9.25 Nordic Jet
9.45 Express I
10.00 tiibur
12.00 AutoExpress
12.30 Nordic Jet
13.00 tiibur
14.00 Nordic Jet
15.00 Express I
16.00 tiibur
17.05 Nordic Jet
17.15 AutoExpress
18.00 tiibur
18.30 Nordic Jet
19.30 Express I
20.30 tiibur

Pikk teekond Pärnust Wismarisse

11. veebruaril võttis Rootsi pukser "Mercur" Pärnu kesklinna sadamas vett ja oli voolu otsas. Samal ajal laadis autonoomne roomikuil liikuv haaratslaadur pargasele "Forest" puitu. Jõgi oli jääd täis. Meestel oli tegu, et jäätükkide vahelt pootshaagi abiga pumbaotsikut kätte saada. 12. veebruaril asuti lõpuks teele. Sillal oli huvilisi vaatamas - nii suurt puidukoormat ei näe iga päev. Ja päikegi oli välja tulnud.

Aga siis äkki vabariigi aastapäeva marutuisuga oli "Mercur" meil tagasi. Palus vett ja voolu. Tuli välja, et "Forest" on kusagil lähel jääsulust; jääga võitlemisest väsinud-tüdinud mehed aga asutavad koju Rootsi sõitma. Laeva jäävad vaid kapten, peamehaanik ja elektriinsener.

25. veebruaril saabus vahetus. Ka Rootsis olla möllanud lumetormid. Mehed jõudsid siiski lõpuks kohale, ja sama päeva pärastlõunal andis täis-

joodetud ja vooluga söödud "Mercur" otsad ära, et oma pargase juurde tötata. Mõne aja pärast saime "Protectorilt" sõnumi, et "Mercur" koos "Forestiga" on oma Saksamaa-teel juba Irbenisse jõudnud.

Pukser "Mercur" tekkis sadama annaalistesse esmakordselt 1993. aastal, kui puidu- ja turbabuum juba alanud oli. Alati, kui Emajõel käis pargase laadimine, tuli pukser meile vett võtma. Tänu mehaanikute saksa

keele oskusele saab nendega hästi suhelda. "Mercur" käib meil siiski küllalt ebakorrapäraselt. Pargas oli varem "Eide-Barge".

Omal ajal, kui traaliräime eest veel hästi maksti, kasutasid kalamehed tema laia jääteed lahest väljalipsamiseks.

Ott Taul



«Forest» saab varsti täis.



«Mercur» on juba ootevalmis.

Stockholmi äärelinnas, ühe ärihotelli (see on maja, milles üürivad tööruume ühemehe- ja muud väikefirmad) paaris toas paikneb Eesti päritolu firma – "Hansatee Grupi" tütarettevõtte "Hansaliin Sverige AB". Direktori eesttoas töstab telefonitoru heas eesti keeles Oona Meel, kõrvaltoas aga müügi eest vastutav rootslane. Laud, mille taga istub vähema kui täiskohaga raamatupidaja. Kaks agent-ekspediitorit töötab Kapellskäri sadamas: firma on väike, aga toob palju tulu. Sellest, kuidas ta "Hansateesse" tööle tuli ja mismoodi on läinud viimasel aastal, jutustab "Hansaliin Sverige AB" direktor VÄINO KONGA:

Hansaliin tulin möödunud aasta juulikuust alates.

Eelmisel aastal lõpuks otsustasin, et olen juba nii kaua transpordi alal olnud – teeksin nüüd midagi muud. Löin oma konsultatsioonifirma, aga muidugi ikka transpordi alal – ja Venemaa ning Baltikumi alal. Aga siis tuli tuttavate tuttavate kaudu ettepanek Hansaliinilt. Nema olid huvitatud niisugusest mehest nagu mina. Algul oli mõte selles, et töötaksin neile ainult kui konsultant – kodust, oma firmast tegeleksin nende heaks turustamise ja müügi, mis on minu ala. Olen ju töötanud kogu Rootsi ja Norra turuga ning mul on väga suur tutvusringkond, ning Hansaliin nägi seetõttu minus suurt väärtust. Algne ettepanek tuli öieti Tallin-ki. Keijo Mehtoneni kaudu, kes on Soomes ja Rootsis väga heas kirjas. Oli ka teisi tuttavaid, nagu Madis Üürike, kellega ühel ajal õppisime ülikoolis. Ta on ka Hansatee Grupi nõukogu.

Olin esialgse ettepanekuga nõus. Aga kolme nädala pärast küsiti, kas ma ei tahaks otse firmasse tööle tulla. Otsustasingi proovida. Ja seejärel tuli pakkumine hakata Rootsi-poolseks peadirektoriks. Algul küll

ei tahtnud – palju tööülesandeid ja vastutust. Olen ikkagi juba 28 aastat kontoritooli peal tööd teinud, ja lootsin natuke nagu lahedamalt läbi saada ja oma peremees olla. Olime mu soomlannast naisega just Ees-

ne, aga nüüd vajati uut. Puhkus jäigi pooleli. Nagu ikka kodueestlaste värk – üleöö otsustatakse. Tehakse asjad ära, ilma et pikemalt oleks ette mõeldud. Aga nojah, sinna ei ole midagi teha.

See on väga huvitav töö ja mulle loomulikult meeldib. Olen siin ikka ju samas äris sees, vahetasin vaid tooli ühel pool kirjutuslauda tooli vastu teisel pool lauda. Need, kes enne olid kolleegid, on nüüd minu kliendid.

Hansaliin – sinu veereva kauba uus ja kiireim tee Eestisse! reklaamib firma end. Ülesõit kõigest 10 tundi!

Majanduslikult hakkas kohe hästi minema. Arvasime, et juulikuul jääb rahulikuks – Rootsis on ju vabrikudki sel ajal kinni. Aga juba siis läks hästi. Ja peaaegu iga kuuga lisandus 15%–20% – nii autosid kui sisetulekut.

Juulis osteti laev ära. Ja kuu sissetulek oli üle 1 miljoni SEK-i. Seni oli olnud viissada-kuussada tuhat. Augustis-septembris oli natuke vähem, aga ikkagi sealkandis.

Juhuslikul tööpäeval võis laeval näha paarikümne eestlasest autojuhi kohta paari rootslast, aga see ei ütle muidugi midagi kauba päritolu kohta.

Eesti pool teeb väga head tööd. Nende sissetulekute osatähtsus on natuke suurem. Umbes 60% on Eesti autod, 40% Rootsi, Norra ja Taani autod. Ühel kuul oli isegi pooleks. Liini alustamisel oli 80% eestlasti. Erasisikule me ei tee siin meelega reklaami – veel ei taha me neid sellele liinile sõitma.

Paldiski Lõunasadamasse valmistati ammu vajalikuks uuenduseks – et laevale minevad autod ei ootaks laevalt saabu- vate järele, hakatakse riiki sisen- vateid ja väljuvaid autosid ka- hel suunal üheaegselt läbi vaa-

Esimene direktor oli rootsla-

Nüüd juhib «Kapella» juba ammu kaptenidiplomi saanud Ernst Matt.

tisse minemas – oleme igal aastal nädala kodumail, mul on Käsmus kodutalu, mis küll ammu juba sugulaste käes. Rääkisime Tallinnas peadirektor Aleksander Frošiga ja sõitsime Käsmu. Mõne päeva pärast ta helistas: "Väino, neljapäeva hommikul kell seitse läheb lennuk. Tellisin sulle pileti ära, sõidame Stockholm, sa pead firma üle võtma." No ja nii see läks.

Hansaliin Sverige alustas 1997. aastal. Kontoris oli kolm inimest, sadamas Kapellskäris töötas kaks.

Esimene direktor oli rootsla-



«Kapella» kahetunnine seisuaeg toob Paldiski Lõunasadamasse elevust ja kiirustamist,...



...kui laev lahkunud, on kai tühi. Viimasena lahkuvad kaimad-rused.

Eesti firma Rootsis

ne, aga nüüd vajati uut. Puhkus jäigi pooleli. Nagu ikka kodueestlaste värk – üleöö otsustatakse. Tehakse asjad ära, ilma et pikemalt oleks ette mõeldud. Aga nojah, sinna ei ole midagi teha.

See on väga huvitav töö ja mulle loomulikult meeldib. Olen siin ikka ju samas äris sees, vahetasin vaid tooli ühel pool kirjutuslauda tooli vastu teisel pool lauda. Need, kes enne olid kolleegid, on nüüd minu kliendid.

Hansaliin – sinu veereva kauba uus ja kiireim tee Eestisse! reklaamib firma end. Ülesõit kõigest 10 tundi!

Majanduslikult hakkas kohe hästi minema. Arvasime, et juulikuul jääb rahulikuks – Rootsis on ju vabrikudki sel ajal kinni. Aga juba siis läks hästi. Ja peaaegu iga kuuga lisandus 15%–20% – nii autosid kui sisetulekut.

Juulis osteti laev ära. Ja kuu sissetulek oli üle 1 miljoni SEK-i. Seni oli olnud viissada-kuussada tuhat. Augustis-septembris oli natuke vähem, aga ikkagi sealkandis.

Juhuslikul tööpäeval võis laeval näha paarikümne eestlasest autojuhi kohta paari rootslast, aga see ei ütle muidugi midagi kauba päritolu kohta.

Eesti pool teeb väga head tööd. Nende sissetulekute osatähtsus on natuke suurem. Umbes 60% on Eesti autod, 40% Rootsi, Norra ja Taani autod. Ühel kuul oli isegi pooleks. Liini alustamisel oli 80% eestlasti. Erasisikule me ei tee siin meelega reklaami – veel ei taha me neid sellele liinile sõitma.

Paldiski Lõunasadamasse valmistati ammu vajalikuks uuenduseks – et laevale minevad autod ei ootaks laevalt saabu- vate järele, hakatakse riiki sisen- vateid ja väljuvaid autosid ka- hel suunal üheaegselt läbi vaa-

tama. Ent sõiduaudode üleva- tuseks vajalikke seadeldisi veel polevat.

1. novembri õnnetuse tõttu läks kõik sisuliselt upakile, hakkasime jälle nullist peale. See oli raske aeg. Inimesed piri- sesid, võimud piriisesid – laeva ei ole, mis sa teed? Suunad kliendid vabatahtlikult teistele liinidele. Ostsime vahepeal Est- line'ilt pileteid, kes on meie kõi- ge suurem konkurent. Kusjuu- res kliendile kehtib meie hinna- kiri, mis nende omast on palju madalam. Mõtlesin siis, et enam kunagi midagi niisugust ei tee.

Märtsi lõpus oli "Kapella" näha märksa rohkem teeninda- jaid kui varem jutuks olnud viis- - lisandunud olid koka- ja ette- kandjapraktikandid. Esialgu arglikud, koguvad nad teenin- duskogemust seal, kus ühest inimesest sõltub palju, sest lae- vapere on üldse väike.

Meie kulud on Estline'i suurte reisilaevadega võrreldes palju väiksemad, ja seetõttu oleme odavamad. Neil on tohtu meeskond, ja aasta lõikes kok- ku ei ole laevad reisijaid täis. Neil alustel on liiga suur osa reisijate jaoks. Nii suurte laeva- dega Tallinna ja Stockholmist va- het sõites ei saa kunagi jalgu alla. Cargo ja reisijate vahel on võimalikud ka paremad kombi- natsioonid. "Kapella" saab pea- le võtta 560 lastimeetrit (37 17- meetrist autot) ja 50 inimest. Aga on olemas laevu, kuhu saab võtta 600–700 lastimeetrit ja 200–300 reisijat.

Kõige paremini minev laeva- ühisus Rootsi ja Soome vahel on praegu Finnlink; neil mahub peale 2000 lastimeetrit autosid, ja nad veavad nagu hullud.

"Finnlinki" "Finnisailor" setsab "Kapellaga" kõrvuti kai ääres: pikem, laiem ja kõrgem, muidugi ka uuem, näiteb see suunda, milleni tahab kindlasti jõuda ka Eesti firma. Treilereid, mis sõt-

davad üksteise järele estakaadilt laevale, oli enne laevale laadi- mist mitmelt reallt täis kogu met- saäärne parkimisplats.

Pärast õnnetust üürisime Ec- kerö Line'ilt "Apollo", aga sinna sai üldse 12 inimest peale võt- ta, ja kunded olid pahased, et miks mind ei võta, aga teise mehe võtad. Peale selle ei jaksan- nud "Apollo" sügise ja jaanuari- kuu tormides käia, kui laev jääb külglainesse, aga stabili- saatoreid sel ei ole.

Ja kui sul on ainult üks laev, ning ühes otsas jääd kolm tun- di hiljaks, siis seda teist otsa sõites tagasi ei tee. Peale kõige muu tuli kaldameestele öötöö eest ületunde maksta. Ning tolli- lülem ütles, et tuleb liin kinni panna: pole ju nagu öieti enam liinilaev. Tollimeestel on viima- ne aeg kella üheni väljas käia; kell kaheksa hommikul tulevad jälle. Öösel saabununa pida- nuks laev selle ajani reidil oota- ma. Küll ma siis jooksin kõik- sugu tegelaste vahet. Mereme- hed saavad muidugi aru, aga on ju veel igasuguseid teist sorti inimesi, kes otsustavad.

Enne käsimise seitse korda nädalas; siis võtsime ühe päeva vähemaks. Meeskonnale ju ka raske.

Raske autojuhtidelegi: ka õh- tul viisakal kellaajal sõiduplaa- ni kohaselt Kapellskäri saabun- ud laevalt pidi paljud neist jät- kama sõitu Lõuna-Rootsi. See tähendas sadu kilomeetreid õist sõitu lumelõrtsis.

"Kapella" tagasitulek võttis oma aja. Need, kes seal Tallin- nas laeva pidid parandama, lasksid kontrakti ajad üle. Kõi- gepealt pidi 22. detsembril ta- gasi olema, siis 1. jaanuaril, seejärel 7. jaanuaril. 12. kuu- päeval sai siis lõpuks korda, ehkki üht-teist oli ikka ka puu- du.

"Kapella" masinamehed näi- tavad uhkusega vastremondit- tud ja -värvitud masinaruumi, kus helerohelised masinad ra- hulikult tuksuvad. Õnnetuskoh- has on kõik välja vahetatud, ent mehaanikud ütlevad, et just sel- line nägi masinaruum välja ka

Nõukogude Liidust välismaale Ja veel kuuekümnendal!

Jutustab Väino Konga:

Vene keele oskus oli mu suur eelis Rootsis. Stockholmis üli- koolis õpitud majandusteadus kombinatsioonis vene keele os- kusega võimaldas tegeleda müügi ja turundusega seal, kus seda keelt vaja läks. Muidugi, vene keel oli mu isale midagi niisugust, nagu näitaksid pulli- le punast riidet. "Poiss, kui sa ta- had vene keelt rääkida, siis lä- hed tänavale ja räägid omaette, minu katuse all seda ei tehta." Emal ei olnud ühtki riidetükki, kus oleks olnud punast värvi sees.

70. aastast alates töötasin ASG-s. Meil oli kokkulepe Ve- nemaa kõige suurema trans- pordiettevõttega, tegelikult transpordiministeeriumiga, kuhu kuulus Sovtransavto. Iga- päevane töökeel oli muidugi vene keel. Reisisin Venemaal 70.–80. aastail väga palju; kõige rohkem korraga elas in viis nädalat Leningradi hotellis, see oli küll kõige jubedam asi, mis saab olla, aga elas selle ka üle.

Isa põgenes 1944. aastal Soome, oli sõjas venelaste vastu ja siis tuli Soomest Rootsi. Ta on õelnud, et pole ial nii vaene ol- nud kui siis: "Mul polnud isegi mütsi peas!" 30.–40. aastail oli ju igal eestl mehel nokamüts peas, see oli nagu aamen kiriku- kus. Aga isa oli Rootsi tulles



Väino Konga: «Tee niimoodi pilti, et laev ka peale jääks».

palja peaga... Ja hakkas nullist peale.

Konga-papa katariinad

Vanaisa oli mul tsaari-Vene- maal mereväekapten, töötas Tveri linnas Volga jõe peal. Vas- tutas teatud jõelõigu meremär-

kide ja muu eest. Ning peale selle oli ühe bojaari lustisõidu- jahi kapten. Konga papa ja Konga mamma... Kui nad taga- si Eestisse tulid, oli Konga papa rikas mees. Mäletan, et tal oli suuuuuuur karp katariinasid. Mängisime onupojaga nende rahatähtedega poodi, kui üleöö kommunistide tõttu krahhi tuli ja kõik see raha nulliks läks. Ja papa hakkas Eestis nullist ot- sast peale...

Tema jäi oma vene keele os- kuse pärast küüditamata. Käsmu kaptenite külast muidugi viidi mehi ära, aga kordonülem käis alailma vanaisa appi palu- mas: "Karl Andreitš, pomogi, ne ponimaju. Što eti estontsõ govor- jat." Konga papa oli siis tõlgiks. Võib-olla sellepärast klaaris niimoodi ära, et meie peret Si- berisse ei viidud. Eks ta aitas ka paljusid külainimesi.

Furtseva aitas

Mina tulin Rootsi 1960. aastal 18-aastasena Eestist. Kui me vanavanemate ja emaga 44. aastal alla Käsmu sadamasse läksime, et ära põgeneda, siis paat ei tulnud ega tulnudki. Isa oli koos onuga ees läinud ja saatis paadi tagasi, et meid ära viia. Aga see pööras sadamasse jõudmata ringi – oli Käsmu lahe otsas kuulipildujatule peale saanud. Lobineeme otsas olid

enne õnnetust. Ent õnnetuse põhjustanud kohas suunatakse õll pihkumise korral see nüüd alla ja üles, et ei satuks kuuma-le kollektorile.

Äri salme teha ainult poolest jaanuarist; ja siis ka olid veel tormid, ning pidime mõne korra jälle seisma. Aga nüüd läheb asi juba õigele poole. Veebruar oli väga hea kuu, ehkki tormi pärast seisime ka paar korda. Aga see veebruar on juba parem kui eelmise aasta märts. Ja lõppevas märtsis saame vist peaaegu sama hea tulemuse kui eelmises juulis. Iga ettevõtte juhil on tore näha, et asi läheb õigele poole.

Teie kui Lääne härra pidite minema kodueestlaste teenistusse...

Ei, mul seda tõrget ei ole. Ehkki, seni olin olnud teisel pool – see, kes otsustab, kuidas teha Venemaal, Eestis või Lätis. Nüüd on vastupidi: ematõe võte on Eestis. Paljud Rootsi-estlased soovitasid mul enne mõelda, kui hakata, nagu nad ütlesid, nende tuha-juhanitega tegelema. Mu sõprade hulgas on inimesi, kellele on Eestis nende tegutsema asudes näkku sülitatud.

Aga muidugi on Eestis igasuguseid inimesi. Ja mina ütlesin tööle asudes, et kui sobin, siis annate mulle vabad käed. Tunnen Rootsi turgu, makse ja seadusi ning tean, kuidas Rootsis kundedega ümber käiakse. Ma ei ole sunnitud teile töötama: mul on palju võimalusi lihtsalt omaette tegutseda ja piisavalt kapitali, et kasvõi üldse mitte töötada.

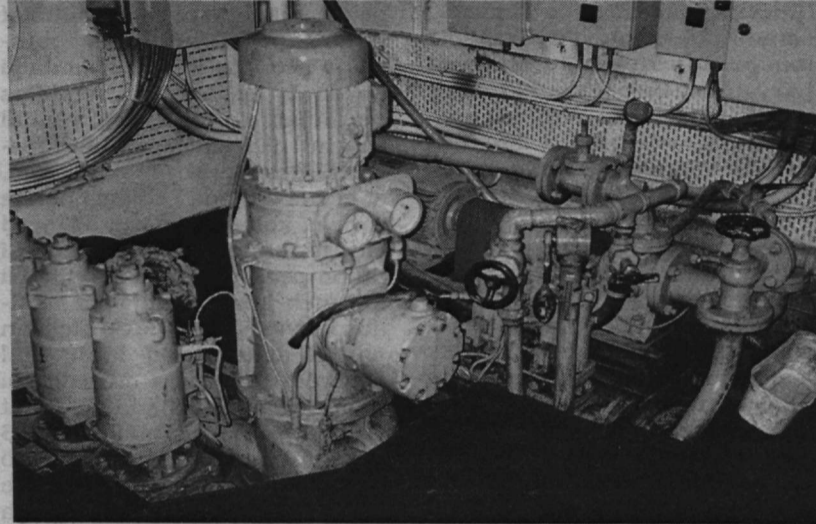
Hansateel on noor juhtkond. Selles suhtes teil ka tõrget ei tekkinud?

Ei! Mõned ehk muidugi arvavad endast väga hästi, aga see on noortega igal pool niimoodi. Praktilised teadmised tulevad aja jooksul. Ise olin ka teoreetik-majandusteadlane, kui otse pärast ülikooli ASG-sse sattusin, vaevalt teadsin, mismoodi treiler välja näeb. Hansateel noortega saan küll väga hästi läbi. Kui midagi öeldakse, ütlen tihti peale topelt vastu, ja siis jääda vaiksemaks.

Firmades, kus on tegemist mõlema poolega, kurdetakse

siiski Rootsi ja Eesti kultuuri erisuste üle, mis kohati ületamatud pidid olema.

Olen ka teatud kultuurieriskupõrgetest kuulnud. Rootslased võivad küll seda tunnetada, aga minul on kergem. Ma ei näe neid probleeme samasugustena, kuna olen eestlane. Tean ka seda kommunismi ja mõistan, miks inimesed käituvad nagu käituvad. Ma saan sellest aru. Aga rootslased ei saa. No näiteks mõnes Eesti ettevõttes



«Kapella» masinaruum on nagu uus. «Nagu enne oli,» toonitavad mehaanikud. Muuhulgas on vahetatud kilomeetreid juhtmeid.

käib raamatupidamine ikka veel nii nagu vene ajal, ja nad ei mõista, kuidas üldse saab sedasi firmat pidada. Aga mina olen Venemaal näinud, kuidas hinda ei osatud välja arvestada, kohanud tohutut umbusku reklaamimise vastu, esinduskulude tahtmisest rääkimata.

Loomulikult võttis hulk aega, kuni Baltikumil ettevõtteid hakkasid läänelikuks minema.

Kas võib olla ka midagi, mille Eestis võiks jätta nii nagu on, sest see on millegi poolest just parem?

Ma usun küll, et on, kuigi ei oska praegu millelegi näpuga päris täpselt osutada. Igatahes see, et paljud poliitikud oli otse vabanemise järel tahtmine üleöö ennast Lääne-Euroopa riigiks teha – kardin Venemaa ette alla tõmmata ja kohe hom-

me end valgeteks poisteks kuulutada – polnud õige ega võimalik. Ja pealegi, ma ei ole kindel, kas see ongi nii vajalik: Eestil on oma omapära, mis ei sobi võib-olla üldse Põhjamaade või Saksamaaga kokku.

Kas see on teie esimene töökoht, kus eesti keele oskus kaubaks läheb?

Enne 1990. aastat ei läinud eesti keelt üldse tarvis, tööga seoses rääkisid iga päev vene keelt.

Kui panin käima ASG Eesti liikluse, siis käisin väga palju Eestis. Seejärel ehitasime «Scanspedile» sama asja Eesti firmadega üles. Lätis ja Leedus rääkisid kas inglise või vene keelt.

Mida arvate eesti meremeestest ja kuidas teile paistab Eesti-Soome laevandustüli?

Laevandustüli hakkas samamoodi, nagu paar aastat tagasi Rootsis: sinne meremeeste ühing pani Vene laeva «Iljits» kinni, sest vene meremeeste palgad olid liiga madalad ja need olid ka välja maksmata. Aga teil oli ainult see asi, et palgad on Lääne mõistes liiga madalad. Sellest vist hakkas see värk peale?

Sellest ettekäändest hakkas.

klassis. Aga ega enam saanud oodata: venelase värk, kui kohe ei lähe, siis mõtleb ümber. Kohver kokku, ja tädiaga Leningradil! Seal sõitsin «Aeroflotiga» Helsingisse, sealt siis Brommasse – Arlanda lennuvälja veel ei olnud.

Rootsis hakkas seesama asi peale, mis Eestis KGB-ga oli olnud. Kaks aastat olin SÄPO peakontoris Kungsholmenil üks nende headest klientidest. Rootslased olid muidugi viisakad inimesed, helistasid ette, et kas tohivad tulla – kas on aega rääkida. Keegi ei olnud ju varem niimoodi N. Liidust ära saanud. Muidugi spioon! Pealegi oleksin ma kolme kuu pärast pidanud vene sõjaväkke minema – kuidas on võimalik, et niisugune tulema lastakse?!

Ei osanud ma mingeid keeli. Inglise keel oli tollaegses koolis ka tasemel: *I am a boy*. Hakkasin privaatkoolis otsast peale: rootsi, prantsuse, saksa, inglise keel. Ja siis läksin Eesti Gümnaasiumisse. Aga raamatud olid ikka ju rootsi keeles, olgu-ki, et õpetaja rääkis eesti keeles. Ei saanud midagi aru. Võõrasema jäi aastaks koju, et mulle rootsi keelt tuupida. Järgmisel aastal hakkasin gümnaasiumis uuesti peale. Olin kõige vanem, kahekümne kolmene, kui lõpetasin.

Ainult mitte Moskvasse!
Seejärel käisin veel viis aastat

üliloolis. Mul ei olnud Rootsi kodakondsust. Oli vaja ette näidata paber, et Nõukogude kodakondsus on ära võetud. Paberid käisid muidugi kümme korda edasi-tagasi: kus on tädi ja mitu kuldhammast suus... Isa põgenemise asjaoludest muidugi rääkimata.

1970. aastal hakkasin ASG-s tööle. Seal öeldi: homme sõidad Moskvasse! Kurat, ei sõida, mul ei ole ju Rootsi kodakondsust, enam ei saa tagasi. Siis hakkasingi Nõukogude kodakondsusest lahtisaamist ajama. Keegi ei arvanud, et õnnestub.

Aga ükskord tuli postkasti venekelne kiri: *arazdanin* Konga. võtame teilt Nõukogude kodakondsuse ära. Ei tea, mis pärast ma niisuguse õnne osaliseks sain, et võisin ametlikul teel N. Liidust ära tulla ja ka veel kodakondsusest lahti saada.

Kolme päeva pärast sain Rootsi passi. Läksin töökohta ja ütlesin: nüüd võin sõita. Oli 1972. aasta, kui esimest korda Venemaale läksin. Šeremetjevo passikontrollist läbi minnes higi jooksis ja pärast oli kolm päeva kõht lahti.

Ainuke kord, kui mind KGB on nende sõitude ajal kahekümne kaheksa aasta jooksul kimbutanud, oli 1989. aastal Eestis! Aga alati muidugi tundsin silmi oma seljal.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Meil Rootsi pool ei ole selle kohta kindlat arvamist. Loomulikult on Eesti meremeeste palgad madalamad kui Rootsi meremeeste omad. Aga seda teavad ju kõik. Elutase on erinev, meil on see palju kõrgem, ja loomulikult peab sul siin olema palk kõrgem. Elukalliduse ja palgataseme vahel peab ühes riigis muidugi mingi kindel suhe olema. Mida aga otsustavad iga riigi võimud ja valitsused.

Kuid ma ei saanud aru, mis Soome ametiühingutel on tegemist Eesti meremeeste palkadega. Soomes ja Rootsis on meremeeste ametiühingud muidugi ühed kõige võimsamad.

Kas peate võimalikuks, et praegusel korral on ametiühingud olnud ettevõtete konkurentsivõitluse teenistuses?

Otsene resultaat on muidugi, et nad said oma lipu all sellele liinile laevad käima ja seal pakutakse oma inimestele töövõimalusi.

Eestlane kui töötaja, sealhulgas ka meremees, on rootslaste silmis väga hinnas. Ta teeb väga head tööd, ja isegi nende vanaaegsete viletsate masinatega, mis paljudes Eesti tootmisettevõtetes alles on. See on fantastiline töö, palju tehakse käsitsi. Näiteks autojuhte imestatakse – Rootsis ei oska autojuht oma masinaga midagi teha, helistab *küraabi* kasvõi satelliidi kaudu välja, kui auto tee peal seisma jääb. Eesti autojuht aga oskab oma autoga kõike teha – ta väljaõpegi on rohkem tehnik-montööri moodi.

Kapellskäri sadamasse enne

«Kapella» väljumist kogunevad autojuhid on nagu omamoodi vennaskond. Vahetavad registreerimisjärjekorras tuttavlikke replike läbisõidetud tee, ilma, kauba ja peremehe kohta. Pikadel öistel sõitudel peletavad omavaheliste raadiokõnelustega üksteisel und, laeval vennastuvad pool tunnikest pärast õhtusööki ja vahetavad muljeid kohtumistest Norra liikluspoliitiseiga, seejärel aga kaovad kiiresti kajuteisse. Üle mitme päeva õõ korralikus kots magada – seda nad oskavad hinnata. Hommikul vaja jälle sõita, sõita, sõita. Ja oodata, oodata...

Mari Vamba
Madli Vitismann



Enam pole õnnetust toonud sõlm ohtlik, kinnitatakse «Kapella».

Kai metsaservas

Kapellskäri sadam sadakond kilomeetrit Stockholmist on kummaline. Aga just niisugune, nagu teadjad rääkinud. Uhe kai ääres «Kapella» paaris «Finnsailoriga», teise ääres *Viking Line*'i Ahvenamaa-laev «Ålandsfärja». Kui laevalt tulnu terminaalist väljub, võib maja ees näha bussipeatusest lahkuvat viimast bussi. Terminaali ees on hiigelsuur parkimisplats ja selle taga mets. Ei tänavaid ega maju. Lähim linn Norrtälje on paarikümne kilomeetri taga, sinna viibki ainuke sadamast lähtuv tee.

Ometi pole see inimtühi kolgas: kõik, mis tarvis, on olemas. Toll ja passikontroll töötavad ning reisijatehoone on küllalt nüüdisaegne. Pärast bussitäre Ahvenamaale sõitjate laevaleminekut on küll veider näha tühjalt üles surisevat eskalaatorit, aga ajalehekiosk, piletikassa ja kohvik on külastajate puudumisest hoolimata avatud.

Otesaali toolidel kedagi ei istu, sest *Viking Line*'i reisijad on juba enne reisile registreeritud, kui Stockholmis bussi astuvadki. Kapellskäris bussist väljunud, sõidavad nad eskalaatoriga üles ja lähevad kohe laevale. Sellegipoolest on kõik kohad *Viking Line*'i punasega dekoreeritud, alustel kõikvõimalikud reklaamvoldikud ja seintel reklaamplakatid. Hommikusõogi hinnaga pilet peab meelitama homnikusõogireisile, lõunareis on ainult veidi kohvikulounast kallim. Pakutakse teemareise nii lastele kui ka paaridele.

Kuidas niisugune Kapellskäri sadam on tekkinud – pole seal ju ei linna ega küla, ainult sadamasild?

Väino Konga: «Vist kuuekümnendail ehitati see üles, oli *Viking Line*'i emasadam. Kõik nende laevad läksid sealt, mitte Stockholmist. Kui nad lõpuks ikkagi Stockholmis kolisid, oli Kapellskär vahepeal täiesti surnud. Mõni aasta tagasi hakkas käima *Finnlink* oma kolme laevaga, siis käis *Silja*; *Viking* käib siit oma laevadega Ahvenamaale. Administratiivselt kuulub praegu Stockholmis sadamale.»

Nüüd sõidavad Kapellskäri peale eelnimetatute ka üks «SeaWind Line» laev ja «Kapella» – äriidee 3-4 tunni asemel üks tund lootsiga töötab saarestikuäärse sadama kasuks. Võib-olla tekib küllagi peatselt sadama juurde.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Silja uus peaomanik on «Sea Containers»

Märtsi keskel teatas «Neptun Maritime» ettevõtte uutest omandit puudutavatest tehingutest, kus uueks omanikuks saab 51% aktsiapakiga inglise transpordiettevõtte «Sea Containers Ltd». Soomes peamiselt konteineriteveotetöötuna tuntud «Sea Containers» ostab 51%-lise osa «Neptun Maritime»-ist ettevõtte praegustest peaomanikelt. Tehingu hind on 580 miljonit marka.

«Neptun»-kontserni aktsiate müüjad on Rootsi ehitusfirma NCC, Merita, «UPM-Kymmene», «Stora Enso», «Pohjola», «Fortum Oil and Gas» ja «Teollisuusvakuutus». Müüjal on valda, kas müüa ülejäänud aktsiad «Sea Containersile» kolme aasta pärast hinnaga 15 mk/aktsia või alternatiivina müüa aktsiad müüja tahes börsil.

Aktsiatehingut puudutab veel see seik, et «Sea Containers» müüb ühe protsendi *Neptuni* aktsiatest rootslastele, *Siljaga* koostööd tegevale «Rederi AB Gotlandil». Sellega välditakse võimalust, et *Neptunist* tuleks «Sea Containersi» tütarettevõtte.

Senine juhtkond jätkab

«Neptun Maritime» teate järgi kavatakse «Sea Containers» tulevikuski hoida ettevõtet Helsingi börsil. Senine juhtkond jätkab ametis. Aktsiatehing on kavatsus teha järgmise kevade jooksul, peadirektor Jukka Suominen on tehinguga rahul. Mitme aasta saneerimisprogrammi tulemusena saadi «Neptun Maritime»-i tegevus tõusu poole liikuma, ja sellega loodi eeldused tehinguks. «Usun ettevõtte omanikeringi stabiliseeruvat, mis annab nüüd hea põhja «Silja Line»-i arendamisele ja laiendamisele Läänemerele,» ütleb Suominen.

«Sea Containers»

Bermuudas registreeritud «Sea Containers» tuntakse Soome transpordiringkonnas peamiselt konteineritelt. Konteinerite valmistajana ja väljajuurijana on see ala juhtiv ettevõtte. Konteineritegevusele lisaks on «Sea Containersil» reisi- ja parvlaevaliiklust Inglise kanalil, Inglise vetes ning Rootsi ja Taani vahel. Ettevõtte omab «Orient-Express»-hotelliketti, reisironge ja luk-sulaeva. «Sea Containersi» käive on umbes 1,2 miljardit dollarit aastas. Ettevõtte toimib rohkem kui 80 riigis, töötajaid on üle 8000.

«Navigator» nr. 2

Tõlkinud **Mart Kiilas**

vist veel sakslased alles – need ei lasknud ju ka kedagi sisse ega välja.

Me ei teadnud kaua aega isast midagi. Aga Hruštšovi ajal läks üks Lääne poole natukene irvakile. Saime teada, et isa on elus ja Rootsis.

Käsmu oli ju tuntud suvituskoht ja seal käis väga palju Vene suurlinnade inimesi. Üks kuulus viiuldaja – ma ei mäleta enam ta nime –, suvitas igal aastal meie majas. Ja teine oli Leningradist üks keemialaboratooriumi direktor. Olid väga mõnusad inimesed.

Mu ema suri, kui olin kolmene, ja isa hakkas mind nüüd advokaadi abil välja nõudma. See võttis neli aastat aega. Kirjad käisid edasi-tagasi. Moskvasse ei soovitanud me tulla, vaid viisid ise ja panid seal Furtsevale posti – oli niisugune kultuuriminister. Lõpuks sain temalt ka vastuse.

Sellest võiks muidugi eraldi raamatu kirjutada, kui palju ma Rakveres NKVD-s ja KGB-s ülekuulamistel käisin, kuidas nad mind ähvardasid ja nii edasi. Kõike seda ei taha meelde tuletada.

Umbkeelsena kooli

Järsku siis tuli kiri, et hakka astuma, ja kohe kiiresti. Olin parajasti keskkooli viimases

Vanemleitnant Helmut-Christian Brodersen on milleniumivahetuseni Saksa Mereväe õppelaeval "Gorch Fock" väljaõppeohvitser-laevajuht.

Kuna laev ise oli parasjagu dokis, saamaks uut värvi ja asendamaks nii mõndagi kulunud vananenut, oli paras aeg järjekordse väljaõppekursuse läbitegemiseks. Nii me Bundeswehri informatsioon- ja kommunikatsiooniakadeemias kokku saimegi. Nagu KaLeu (*Kapitän-Leutenant*) ise rõõmsalt teatas, pole tal vaja vaeva näha, et enda ja oma tegevuse vastu huvi äratada, sest juba "Gorch Focki" nimi ise tõmbab magnetina nii avaliku elu kui ka presitegelasi, tema lihtsalt vahendab. Kursuse viimastel päevadel püüdsime koos leida vastust sellele, milleks ja kas üldse meie tehnikaajal purjelaeva vaja on ja mida ning kuidas noorsugu seal õpib (kui õpib).

Helmut-Christian Brodersen on Flensburgis sündinud. Oma sõjaväelist karjääri alustas ta 1982. a., kui otsustas minna Bundeswehri ajateenijaks, et järele proovida, kas sõjaväelase elu talle ikka sobib ja seejärel alles teha otsus elukutsevaliku asjus: kas minna edasi mereväkke või ei.

1984. a. sai temast ohvitserikandidaat, ta on õppinud kolm aastat Hamburgi Ülikoolis (Saksa armees kõrghariduseta ohvitseriks ei saa) pedagoogikat, ajalugu ja politoloogiat, tänaseks saanud staabiohvitseri väljaõppe. Õppelaeval "Gorch Fock" teenib ta väljaõppe alal. Nimetab oma hobiks islandi hobuseid, kellest tõesti palju teab ja lõpmata südamliselt rääkida võib.

Milleks on Saksa Mereväel vaja ülal pidada purjelaeva "Gorch Fock" ?

Meie eesmärgiks ei ole inimesi purjetama õpetada, vaid raskuspunkt on selles, et laevale tulnud kadetid omandaksid teatavad väga vajalikud oskused ja kogemused, mis aitavad neil edaspidises elus toime tulla.

Ennekõike on see "Kameradschaft" (jah, seesama väärdunud tähenduse saanud selt-simehelikkus, mille kohta oma kogemustest öelda võin, et see tähendab saksa sõjaväelase jaoks tõesti üksteisega arvestamist ning kaaslaste toetamist raskel momendil - R.N.).

Selleks on vaja, et jõutaks oma piiride äratundmiseni ja püüdeni neid piire edasi nihutada, seda nii vaimses kui kehalises mõttes. Ollakse tuule ja ilma mõju all, paljudel tuleb kannatada merehaiguse käes. Samas mõjub lahusolek perekonnast ja sõpradest, ka mobiiltelefonist. Sakslastele on tüüpiline, et ollakse väga enesekesksed - seega peavad inimesed uuesti õppima seda, et ükski pole nad midagi, kuid mitmekesi koos, grupiga, suudavad palju korda saata. Sellele lisaks peavad noored selgeks saama ka selle, mida tähendab olla "sünnised saadikud" ehk meremeeskonna esindajad nii oma riigis kui ka välismaal.

On suur vahe kogemusel, kas ollakse välismaal turist või oma mereväevormis: tähelepanu ja koos sellega kohustused on hoopis erinevad. Seega on enesedistsipliini kasvatamine väga tähtis.

Jõuan oma jutuga jälle tagasi piiriteema juurde: kuigi olen merehaige (olen alguses alati), pean minema ja lähengi tundi, kuigi on oi kui paha olla. Või kui lähen teisele maale relvajõudude esindajana, on mulle kui mereväeohvitserile oluline,

Ohvitser on eeskujuks

kui enesekriitiline ja teadlikku mõtte- ja käitumisviisiga olen. Ma tunnetan loodetavasti seda paremini. Saksamaal eriti on mitmed liidud ja klubid, kel on väikesed purjelaevad, mis



Helmut-Christian Brodersen...

peaksid aluse andma sellisele elutunnetusele.

Miks saadavad paljud firmad, näiteks "Siemens", oma õpilasi/noori töötajaid paariks nädalaks purjelaevadele? Sellepärast, et on suur vahe, kas istutakse klassitoas ja õpitakse teooriat, või tehakse midagi praktiliselt (nagu siin kursuselgi).

Iseloomustav Saksa oludele on see, et mis tehakse "Gorch Fockil", on saja-aastase traditsiooniga elamisviis, see, mis tollal oli tavaline. Täna tulevad meile noored ühelapselisest perekonnast, kes elavad nüüd "Gorch Fockil" esmakordselt olukorras, kui nad ei ole enam maailma keskpunktiks. Seni oli neil tavaliselt oma tuba, peitupugemisvõimalus. Oli ema, kes ta järele koristas ja pesu pesi. Nüüd äkki on kõik teisiti: elatakse ühisruumis, 25-30 inimest koos, magatakse rippkois, mis hommikul ära koristatakse. See tähendab, et nende privaatsus on piiratud just nende samade rippkoidega, ja sellegi võtan neilt päeva ajaks ära. Ka riietkappi peavad nad jagama.

Kui laev on merel, siis on nad ilma igasuguse eraldumisvõimaluseta: nad peavad oma kaaslastega sobima, tahavad nad seda või ei. Konflikti ei ole alati võimalik vältida. Nad peavad õppima, et nende vabadus on seotud teiste omaga, ja et see on piiratud. Nende jaoks on see uus kogemus. Magamisruum on päeval klassiruum, samal ajal ka elutuba ja lastetuba, kus tehakse väga mitmeid asju korraga: õpitakse, veedetakse vaba aega, magatakse, triigitakse särke, ömmeldakse nõõpe ette, puhastatakse kingi, pestakse pesu. Enne on kõike seda teinud väga vähesed.

Kui ikka ei ole õppinud, et musti sokke ei pesta masinas koos valgete särkidega, siis kui keegi peseb enda ja veel paarikümne kolleegi omad koos, saavad ka teiste omad hukka. Ja nad igakord teevad jälle ja jälle selle vea, enne kui õpivad. Kuni peavad esimeses sadamas maale minema ja kaaslaste hukkaläinud särkide asemele oma raha eest uued ostma, sest muidu ei saa keegi linna. Iga töö juures, ka purjepakkimisel, taglasestöödel jm. näevad noored kohe, mis valesti läheb ja teistest sõltuvalt head või halba toob.

See kogemus peaks nendega kaasa minema edasisse ellu, seda tahaksime saavutada.

Tahaksime, et meie kadetid oleksid individid, igaüks isikus, aga samal ajal igaüks teaks, et on situatsioone, kus ükski ei tule midagi välja, et ta elab ühiskonnas. Kahe kuuga kadett kas taipab seda kiiresti või ei õpi ta seda kunagi ära. Selles on natuke vastuolu, kuid mitte olulist. Meie kadetid pingutavad ka vaimselt, teoreetilise õppetööga. Neid tuleb sundida õppima täiesti harjumatus keskkonnas, nad peavad vaimselt valmis olema harjumatuses olukordades tegutsema.

Kuidas kadetid laevas kodunevad?

Kadetid on probleemi ees, et kui nad laevale tulevad, ei saa nad üldse midagi aru. Mida, kuidas, milleks peab tegema. Tuleb kiiresti ära õppida 173 otsa, see on juba ohutuse küsimus. Kõik see kokku: laev liigub, enamus on merehaiged, füüsilise koormus on harjumatu, nahk õrn, päeva rütm harjumatu. On ju suur vahe, kas minna öösel diskole või vahti? Koolis õpivad nad ära, kuidas vähema vaevaga kaugemale jõuda. "Gorch Fockil" see nii ei lähe, sest need ohvitserid, kes teoreetilise õppetööga tegelevad, on ka vahiteenistuses. Kõik tehakse koos kadettidega läbi. Kui ollakse koos 24 tundi päevas, ei õnnestu kellelgi nii kaua näidelda. Käsklusega *Kõik mehed tekile!* tuleb kindlasti välja, kes on lohe olnud.



...ja tema laev «Gorch Fock» mullu Tallinna reidil. Madli Vitismanni foto

Saaremaa merekultuur elab siiski!

Saaremaa Merekuultuuri Selts on juba viis aastat aktiivselt tegev ühendus. Eestvedajaks merekuultuuriloolane Bruno Pao, kaasa loomas arvukas huviliste ringkond, kelle seas nii meremehi kui loodusteadlasi, riigiametnikke ja aktiivsest tööelust tagasitõmbunuid.

13. aprillil korraldati Kures-

saares Saare arhiivraamatukogu plaanikohane koosolek, kus seakord kõne all päevakohane saajandisündmus, "Titanicu" õnnetus. Sissejuhatuses esitas Bruno Pao, vaadati videot ja teemakohaseid raamatuid. Täna selgi päeval aktiivselt merega seotud mehed rääkisid tänapäeva reisilaevade turvameet-

Milles siis on ohvitseri eripära õppelaevas?

Kadetid õpivad merel olles kiiresti selgeks ka selle, et ohvitserikutse tähendab seda, et ollakse kogu aeg tähelepanu all, et peab väljas seisma, märjaks saama, külmetama koos kadettidega, aga muretsema ka selle pärast, et kadetid saaksid peale külmetamist kambüüsist sooja suppi. Et tundi tuleb minna ja see läbi viia, kui endalgi on sant olla, sest merehaigus on kallal. Ainult eeskujuna najal saavad nad sellest ettekujutuse. Selgeks peab saama seegi, et ei saa ehitada barjääri nende vahele, kes ülal ja kes all, vaid laev funktsioneerib vaid siis, kui tal on peal tugev meeskond. Nii kujuneb kiiresti välja ka usaldus ohvitseride vastu. Meil on pardal alati ukseid lahti; igal ajal võib tulla oma murede või rõõmudega. Ma ei saa öelda, et minu õppetöö kestab kella 8-16 ja siis lähen koju. Minu õppetöö kestab ka keskööl, kui istume vahiga koos, teeme ühe ölle ja arutame põhjalikult läbi päeva jooksul toimunu.

Õppelaeval, eriti purjelaeval on kindlasti omad ohutusnõuded?

Eelkõige peame me seda silmas pidama. Ennem üks puri vähem, kui võiks olla, pigem aeglasem käik kui maksimaalne.

Meil on välja kujunenud teatav kogemus, et 5 miili peal on juba teatud potentsiaalne oht. Jälgime hoolega kõiki, kes tulevad lähemale, et kokkupõrget vältida. Hiljemalt kahe miili peal me juba rehvide purjed, kutsume laeva raadio teel välja, paneme masina käima, et halvimal juhul viimase momendi manöövriskis valmis olla.

Õõsiti on probleem valgustusega. Tuled ju on, aga ega alati tea, mis see teine on: kas Libeeria supertanker või äkki laev, mis sõidab meheta sillal, või on seal keegi hoopis purjus.

Purjelaeva eesõigus ei ole praktiliselt sugugi alati garanteeritud. Meile on probleeme tekitanud ka see, et suudame teha 10-12 sõlme ja siis arva-

takse, et nii kiire laev ei saa olla purjelaev.

Samuti on meil näiteks keelatud uksi või illuminaatoreid sõidu ajal lahti hoida. Meteoroloog, kes meil pardal on, kontrollib ilmaennustused ka satelliidi andmete jm. alusmaterjali põhjal hoolikalt üle, et mitte halva üllatuse osaliseks saada. "Niobe" ja "Pamiri" kurvad kogemused tuleb mees pidada ja neist õppida.

Muidugi harjutame läbi erinevaid tegevusi. Tegelikult on nii, et see, mida kuival ei ole harjutatud, merel ei toimi. Meile tullakse ilma igasuguse kogemusega. Kolm nädalat on sadamaaeg, selle ajaga tuleb läbida nii ellujäämiskursused kui ka õppida tundma purjetamissaladusi. Merel me enam laeva seis-panna ei saa.

Järgmine ohtlik aeg on 4-5 nädala pärast, kui esimene võõristus on üle läinud - arvatakse, et on aru saadud ja respekt mere vastu hakkab kaduma. Mõnigi muutub üleolevaks. Nii on meil ka õnnetusi juhtunud. Siis on vaja eriti tähelepanelik olla ja ette näha, kus miski untsu võib minna.

Mis on purjelaeva võlu?

Purjelaevateenistus annab võimaluse näha võõraid maid ja tundma õppida nende rahvaste kombeid. See aitab mul kasvada ka kadettide vastutustunnet, vastutust enda ja oma kaaslaste eest. Meil on kindel seadus, et kui koos välja minnakse, tullakse koos ka tagasi ja mitte keegi ei jää kusagile rentsliisse magama. (Et see tõesti nii on, on pealtnägijad jutustanud "Gorch Focki" möödunud aastase Tallinna-visitid kogemustest. - R.N.) Purjelaevastõit annab tunnetuse kuulmisest kogu maailma, meremehele kogemustest; sellest, mis on sõprus- ja meeskond.

Meie jaoks on oluline see, et purjelaevastõit on mereväeohvitseridele ainuke väljaõppe osa, kus kõik on koos. See on "Gorch Fock", mis on üks ühine kõneaine kõigile, olgu nad hiljem ka laevas, lennuväes või hoopis sanitaaralal.

Minule on seilamine "Gorch Fockil" andnud võimaluse tundma õppida teisi riike, meremehi ja eelkõige isennast.

Helmut-Christian Brodersen on koolitanud ka neid eestlasi, kes Saksamaal mereväeohvitseriks õppimas. Saab näha, mis neist tuleb. Kursusel jäi ta meelde elava huvi ja originaalsete vaatepunktidega erinevatele probleemidele. Kosovo konflikt alguspäeval sai selgeks, et ta analüüsib väga põhjalikult erinevaid andmeid, enne kui oma seisukoha esitab. Valulävi on tal madal, ja ta kohalolust andis tihthepeale juba eemalt märku merekarule sobilik hea piibutubaka lõhn.

Küsimus, millele vastamiseks ta sõnu ei leidnud, oli järgmine: "Kes on mereväeohvitser?" "Tead, seda peab tunnetama, see tuleb traditsioonidega, seda ei ole nii lihtsalt võimalik seletada", oli vastus. Ühine õpiaeg sai enne otsa, kui sellele küsimusele vastuse oleksime suutnud formuleerida. Arutelu aga ei mahu kahjuks leheruumi.

Aastail 1972-1982 oli "Gorch Focki" komandöriks 1924. a. Revalis sündinud Hans von Stackelberg, kelle sulest hiljaaegu ka sellesisuline raamat ilmunud.

Kursusekaaslastega Saksamaal arutatust pani mõned mõtted kirja

Reet Naber

Reet Naber

Alveelaeva "Lembit" eksponeerimise tulevikuvision

Põhjendused ja selgitused
Mõlema muuseumilaeva - allveelaeva "Lembit" ja jäämurdja "Suur Tõll" praegune seisukoht vastavalt Piriita jahisadamasse (alates 1985. a.) ja Linnahalli taguse tühermaa veerel (alates 1994. a.) on ajutised lahendused ega täida kõiki nõudeid, mida peab ajalooliste laevade eksponeerimisel ja külastajate vastuvõtmisel arvestama. On viimane aeg hakata mõtlema püsiva ja lõpliku lahenduse peale.

Laevade kütmine (elektriga) talveperioodil on liialt kulukas ja ebaefektiivne. Kuna piki Ahtri tänavat kulgeb linna kesksurve gaasimagistraal, oleks võimalik sellele tuginedes lahendada mõlema laeva kütteprobleemid.

Kaldale paigutamise põhjenduseks

"Lembit" on miiniveeskaja allveelaevade ainuke esindaja kogu maailmas. Lisaks sellele väärtuslik kui ainuke säilinud Eesti merejõudude laev ajast enne II maailmasõda. Et ükski laev maailmas pole projekteeritud ja ehitatud pikaajaliseks kasutamiseks ilma korrapärase remontideta, seisame praegu valiku ees -

kas jätta allveelaev vette või tõsta kaldale.

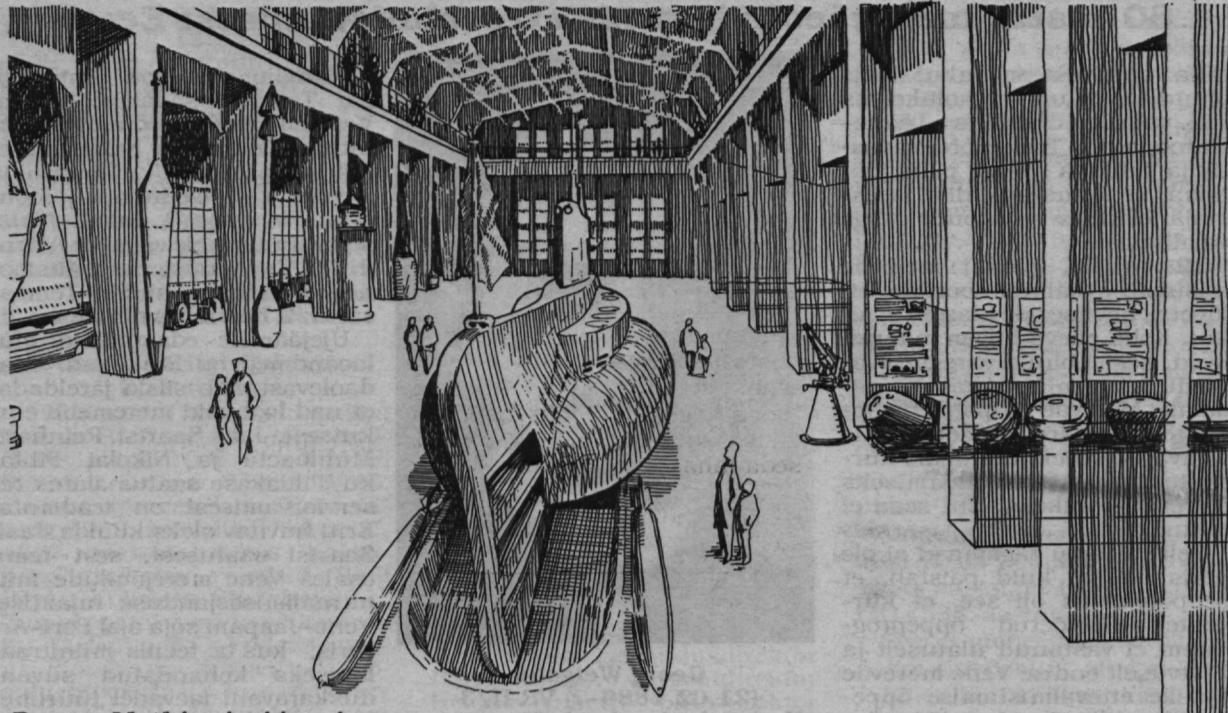
Võrreldes 1993. aastaga on kaimaks suurenenud ligi 4 korda. 1998. a. lõpuks ületas aastane kulu kaimaksule saja tuhande krooni piiri. Talvel külmaga ei saa laeva külastajatele lahti hoida või tuleb avatud aega lühendada, sest olemasolev elektriküte on ebapiisav ning suurema võimsuse korral ei peaks juhtmed lihtsalt vastu. Tormiga on juba mitmel korral katkenud laeva kai ja poidega ühendavad terasvaierid ja trosid. Nii meeskonnal kui ka külastajatel puudub seni tualeti kasutamise võimalus. Alates 1992. aastast kogutud väärtuslik ja haruldane allvee meresõjatehnika kollektsoon vajaks eksponeerimiseks kaetud pinda.

Admiraliteedi basseini on Meremuuseumi seisukohast lähtudes ideaalne koht - hea kaitstud tormituulte eest ning ajalooline taust - muuseumilaevadele paiknemiseks, seda nii märgatavuse kui ligipääsetavuse poolest.

Admiraliteedi basseini

16. sajandi algul paiknes siin nüüdsete Ahtri ja Sadama tänavate vahel sadama keskus. 18. sajandi esimesel veerandil rajati pikk ida-lääne suunaline kanal Admiraliteedi ladude ja töökodade juurde. 1902. a. laiendati kanal Sadamatchaste basseiniks. 1920.-1930. aastatel tegutses siin praktiliselt vabariigi ainuke võimas laevaehituse ja remondi ettevõtte Riigi Sadamatchas, mis tuli toime vägagi keeruliste tellimustega (süvendajad, ujukraanad, trammivagunid, eriotstarbelised auru- ja mootorlaevad). 1967. a. laiendati vecala, mille tulemusena kadus kunagine Kesk-Sadama ehk Laeva tänav ning moodustus lääneküljele 165 meetri pikkune kai.

Sellesarnaseid kesklinna sadamate sisebasseine, mis on ka jalakäijatele kergesti kättesaadavad, on mitmel pool maailma sadamalinnades (Karlskronas, Göteborgis, Kopenhaagenis, Londonis, Liverpoolis, Plymouthis, Bremerhavenis, Rotterdamis, New Yorkis, Sydneys jm.) kasutatud just muuseumilaevade eksponeerimiseks. Teenuste pakkumiseks on juurde lisatud nii suveniiripoed kui ka kohvikud. Kasvava reisijaliikluse (ligikaudu 5 miljonit inimest) ühe väljundi kesklinna sadamasse kerkinud nüüdisaegsed terminaaliid on hädavajalikud, ent paraku ei



Roman Matkiewicz'i joonis.

midagi enamat. On ilmne vajadus otse sadamas oleva kultuuri- ja meelelahutuskompleksi järele.

Oleks kasulik nii sadamale kui linnale tervikuna, et siin paikneks mingi tõeliselt meeldejääv objekt, mida imposantsesse vanasse tehasehoonesse visuaalselt hästi mõjuvana paigutatud ligi 60 meetri pikkune ja kuni 11 meetri kõrgune allveelaev koos lisaeksponaatidega ja kai ääres seisva jäämurdjaga vaieldamatult on.

Soovimata küll tõmmata otseid paralleele, tasub siiski võrrelda, kuivõrd olulisel kohal on näiteks (nii linnapildis kui ka turistide marsruutides) Stockholmis Vasa muuseum ning Oslos viikingilaevad ja "Fram" koos "Kon-Tiki" ja "Ra'ga". Nendes muuseumides katavad piletimüük ja osutatavad teenused suure osa tegutsemiskuludest. Meie muuseumilaevad on kogu maailmas eeltoodutega võrreldes sama ainulaadsed, küsimus on paljuski eelinformatsioon ning teadlikus reklaamis. Ennustamine on küsitava väärtusega tegevus, ent kogemusele tuginedes julgeme väita, et Admiraliteedi kompleksi väljajahitamisega suureneks Meremuuseumi üldkülastatavus (1997. a. 32 878 külastajat) vähemalt kolm kuni neli korda.

Tehasehoone

Kõnealune hoone (fassaadiga Admiraliteedi basseini läänepool) on kolmas ehitus, mis on säilinud vanast Riigi Sadamatchasest. Ülejäänud kaks rajatist, mida 1995/96. a. toimunud laialdaste lammutustööde käigus ei kõrvaldatud, on Merepuiestee äärde jäävad laohoone ja tislari- ning mehaanikatöökoda, kuhu praegu on rajatud kaubanduspinnad Merkeskuse nime all.

Riigi Sadamatchas alustas basseini läänekaldale uue hoo-

ne ehitamist 1939. a., enne olid sellele kohale peal ühe katuse all puidust laohoone, hobusetall ja vankrikuur. 1939/40. aasta eelarves on uue mehaanikatöökoda nime all tuntud ehituse peale kulutatud 135 868 krooni. Lõplikult valmis hoone 1941. a. kevadeks. Peale sõda kasutati seda kuni laevaremonditehase "Talrand" likvideerimiseni mehaanikatöökodana. Olemasolevate tähelepanuväärsete raudbetoonkonstruktsioonide säilitamise vajadusele on tähelepanu juhtinud ka Riigi Muinsuskaitse Amet oma 11. oktoobri 1996. a. kirjas linnavalitsusele.

Pikk tehasehoone (85 m) on jaotatud kolmeks galeriiks, neist keskmise laius on 16 m ning külgmistel 11 m, millest sadama poolt vaadates parempoolne osa on kaheksa. Keskosa kõrgus on ca 20 m ning sobib seega lähedasti allveelaeva paigutamiseks.

Vees seisvate muuseumilaevade puhul on möödapääsmatu nende dokiremont iga 7-10 aasta järel, olenevalt korpuse seisukorrast ja plaadistuse paksusest. Meie allveelaeva välimise korpuse paksus on 5 mm ning sisemisel 12 mm. Viimase sõja ajal USA-s ehitatud suurte ookeanialveelaevade kereplaadistuse on näiteks 26 mm paksune, ent ka nende vees eksponeerimiseks on eluliselt tarvilikud korrapärased dokiremondid.

"Lembitu" viimane dokiremont tehti Tallinnas, tolleaegses laevaremonditehases nr. 7 (praeguses Meretehases) 1984. a., peale Sormovost 1979. a. Tallinna toomist. Alates 1985. aastast, kui "Lembit" Pirital Balti laevastiku muuseumi filiaalina avati, pole laeval tehtud vähimalgi määral kereremonti (välja arvatud väline värvimine). Kui allveelaev jätta ka tuleviku vette - "Lembit" on vanim

neist kahekümnest muuseumialveelaevast maailmas, mis on ujuvas olekus eksponeeritud - tuleks lähiaastatel teha väga põhjalik dokiremont (maksumusega 2,5 - 3 miljonit krooni) ning arvestada ikkagi jätkuvate ja küllalt kõrgete eksploatatsioonikuludega ning perioodiliste ja kallite dokiremontidega vähemalt iga 3-4 aasta tagant.

Allveelaevadel on väline ja sisemine kere, mille vahel kitsates ja raskesti ligipääsetavates kohtades on korrosioonitõrje raskendatud ning seda ka siis, kui laev jääb peale väljatõstmist lageda taeva alla. Alates 1998. a. kevadest lekivad vähesel määral vasakparda väliskorpuse tankid ning et laev ei vajuks kreeni, tuleb neid aeg-ajalt tühjaks pumbata. Põhikorpuses pole leket esialgu täheldatud ning seega otsest uppumisohtu veel pole.

Vees väljatõstetuna ning renoveerituna mõjuvad allveelaev ja vana laevatehasehoone ühe tervikuna. Avaneks allveelaeva atraktiivsus (suurem ja huvitavam osa korpusest koos vertikaal- ja horisontaalröövlite, torpedoavade ning miinisahtidega jääb muidu varjatuks) ja säiliks suhteliselt muutmata kujul tähelepanuväärne ehitus.

Tehasehoone otstarbekus

Kvartali merendusajalooline minevik säiliks kõige otsesemal kujul ning sadamarajooni liisanduks Soolaloo naabruses veel üks kultuuriobjekt. Tallinna linnavalitsuse ja volikogu poolt 12. jaanuaril 1995 heakskiidetud kesklinna sadama piirkonna arengukavas ja AS-is Nord Projekt valminud detailplanceringus pole paraku kultuuriobjektidele büroo- ja äripindade, elamute ja parkimismajade kõrval jäetud mingit tähendust.

Tallinn saaks juurde ainu-

laadse kompleksi, millel poleks otsest analoogiat terves maailmas, sest kusagil pole veel nii suurt allveelaeva paigutatud siseruumi. Sissepaigutamise eeliseks on edaspidiste hoolduskulude oluline vähenemine, garanteeritud säilimine ning mitmelt tasapinnalt (mis on laevade/paatide eksponeerimisel ülioluline) kergesti loodav efektne vaadeldavus.

Hoone maht lubab ka kahes kõrvalgaleriis eksponeerida olemasolevaid suuremõtmelisi eksponaate: aeru-, purje- ja mootorpaate, paadimootoreid, veeteede märgistuspoisid, meresõjatehnikat.

Kuna Saaremaal Maasilinnas 1987. a. Eesti Meremuuseumi poolt ülestõstetud ja hiljem konserveeritud 16. sajandi laevavurrak ootab siiani oma saatust Orissaare külje all Illiku laul ehitatud ajutises hoones, tuleks kõne alla ka selle siin eksponeerimine koos teiste suuremate allveearheoloogiliste leidudega: Koorküla Valgjärve ühepuupaadid, ankrud, laeva-suurtükid.

Meremuuseum kogub pidevalt suuri esemeid (paate, mootoreid, sõjatehnikat, tuletornide aparatuuri, navigatsioonitehnikat, päästevahendeid), mida ei ole võimalik kitsasse ruumi kokku suruda.

Admiraliteedi basseini ääres vana tehasehoone kõrvalgaleriidesse oleks seega võimalik luua nii paadihall kui ka suuremate esemete avafond.

Et Meremuuseumil pole kogu eksistentsi vältel olnud oma fondihoidlat, tuleks pingutada, et enne meie 65. aastapäeva 2000. aasta veebruaris leiaks see vana ja oluline probleem muuseumi jaoks lahenduse.

Projekti kogumaksumus on väga esialgsetele kalkulatsioonidele tuginedes ca 15 miljonit krooni, mida saaks täpsustada, kui sellega pärast põhimõttelise otsuse langetamist edasi tegeleda.

Ajakava kohaselt tuleks tänavu tegelda ettevalmistustöödega, mis hõlmaksid projekteerimist, läbirääkimisi võimalike töövõtjatega, transporti puudutavate tehniliste lahenduste väljatöötamist ning finantseerimisallikate otsimist. Aastal 2000, kui Eesti Meremuuseumil täitub asutamisest 65 aastat, peaks kevadsuvel algama allveelaeva elluviimise kestusega 2-3 nädalat ning seejärel saaks "Lembitu" transportida juba Admiraliteedi basseini ja sealt üle kai hoonesse. Hoone ja transporttee ehitusega tuleks alustada samal aastal peale talve taandumist. Seejärel oleks võimalik alustada süvendustöödega ning lõpetada ehitus. Lõplik ekspositsiooni valimine võiks jääda 2002. aastasse.

Eeltoodud visiooni realiseerimisega on tegeldud alates eelmise aasta sügisest ning on ka märgatavaid positiivseid nihkeid, ehkki tänavu sumbus nii mõnigi vastus valimiskampaniast tingitud otsustusvõimetuse. Põhimõttelised otsused selle tehasehoone omandi kui ka kogu projekti finantseerimise osas seisavad aga veel ees.

Urmas Dresen

Seminar "Lembituga" seoses

20. märtsil korraldas Eesti Meremuuseum ühel oma ajaloolisel laeval seminari teise ajaloolise laeva kohta. "Suurele Tõllule" kogunes hulgake enamjaolt hallipäiseid huvilisi, et kuulata ära viis ettekannet allveelaeva "Lembit" asjus ning ka ise sõna sekka öelda.

Peedu Sammalsoo käsitles eestlastest allveelaevastiku ohvitseride teemat Vene mereväes aastail 1914-1920. Ragnar Kokk rääkis Eesti allveelaevade

meeskondade formeerimisest aastail 1933-1940. Kuidas katkes 1939. aastal meie allveelaevade müügitühing Saksamaale, sellest andis ülevaate Magnus Ilmjärv.

Vladimir Koppelman kõneles sellest, kuidas käis "Lembit" ja "Kalevilt" aastail 1940-1941 Eesti meeskondade kaotamine.

Lõpuks tegi muuseumi direktor Urmas Dresen muuseumi kunstniku Roman Matkiewicz

zi joonistustega ilmetatud ilusa selge ülevaate, kuidas võiks "Lembituga" edaspidi toimida, et see Eesti rahvale tähendusriikas ajaloomälestis parimal võimalikul viisil säilitada. Seda juttu saab meie lehest ka lugeda, kuid ettekandeid mitte - muuseumi teadusdirektor Jaak Sammet hoiab neid kogumiku jaoks, mis loodetakse peatselt välja anda.

Mari Vamba

Eesti meistriks vabamaadluses sai mees

"Vanalt Tallinnalt"

Ei ole just igapäevane, et juba veteranide vanuseklassi kuuluv mees võidab Eesti meistrivõistlustel esikoha, ent nii see vabamaadluses juhtus. Poolraskekaalus võitis Eesti meistritiitli seekord "Hansatee" reisilaeva "Vana Tallinn" turvamees Nikolai Roosimägi. Varem, veel maal töötades, on ta samuti olnud meie esimaadleja.

Heino Tohver

Sõjalaevastiku Eriteadlaste Kool

80 aastat mereväeohvitseride ettevalmistamisest Eestis

1920.–1940. aastate trükiakadeemiade põhjal on välja kujunenud teadmine, et nimetatud ajal valmistati Eesti Vabariigi merejõududele ette neli lendu mereväe riviõhvitseri ja üks lend insektmehaanikuid. Kes põhjalikumalt on selle teema vastu huvi tundnud, on kindlasti avastanud, et lisaks lõpetasid mõned isikud mereväekooli ka välismaal või sooritasid ekstermina vastavad eksamid ja ülenidati mereväeohvitserideks.

Ent trükistes ei ole õnnestunud leida vastust küsimusele, kas ka Vabadussõja ajal toimus mereväeohvitseride ettevalmistamine. Mõnegi ohvitseri teenistuselehes on sissekandeid, mis sellele viitavad. Jaatavast õnnestus leida Eesti Riigiarhiivis säilitatavatest materjalidest.

Aluse pani sellele tegevusele merejõudude juhataja Johan Pitka 1. veebruaril 1919. a. päevakäsk nr. 35, mida võib nimetada direktiiv- või raamkorralduseks: "Määratakse m/r "Lennuk'i" komandri Weigelini Merekursuste juhatajaks ja kirjutatakse temale ette igasuguseid merespetsialistide kursuseid asutada."

Valitud aeg oli selleks soodus. Kümme päeva tagasi oli vabastatud Narva ja Soome lahes alanud jäätekkimise tõttu oli sõjalaevade tegevus mõneks kuuks takistatud. Seda aega otustatigi kasutada mereväespetsialistide ettevalmistamiseks, kellest isegi olemasolevaid sõjalaevadel oli suur puudus.

Võib küsida, miks kursuste (veidi hiljem võeti ametlikult kasutusse nimetus Sõjalaevastiku Eriteadlaste Kool) juhatajaks määrati Georg Weigelini. Vastus on lihtne. Tema oli üks kahest tol hetkel meie mereväes teenivast mereväeohvitserist, kes oli lõpetanud Mereväe Akadeemia ja omas kõrgemat mereväeohvitseri eriharidust. Teine mees oli Herman Salza, kes samal ajal alustas tegevust merejõudude staabi ülemana.

Õppetöö algas mõned päevad pärast nimetatud päevakäsu avaldamist. See toimus mereväe Ekipaazi ruumides, mis tollal asus Tallinna Vana sadama tollimajas. Kursused jagunesid kaheks osaks: spetsialistide klassideks ja ohvitseride klassiks. Esimesed jagunesid tollase sõjalaeva erialade järgi relva-, teki- ja masinameestele. Neisse klassidesse saadeti realkoosseis sealsamas Vana sadamas seisvaid laevadel. Laevateenistus jätkus – elati laevas ja käidi ühtlasi kursustel.

Kooli ohvitserideklass oli komplekteeritud teistsugustel alustel. Kursustest kohustati osa võtma neid ohvitseri, kes: – olid Vene mereväes ohvitseriks ülenidatud kas isikliku vahvuse või eriala-ameti pärast (ei olnud sooritanud ohvitserriksameid);

– ei olnud Vene mereväes teeninud lahingulaevadel (tundub, et selle termini alla kuulusid kõik sõjalaevad, välja arvatud abilaevastik);

– olid vähem kui üks aasta lahingulaevadel teeninud.

5. veebruaril ilmus vastav korraldus päevakäsu merejõududele. Kuid juba kolme päeva pärast tuli sellele lisa, milles kohustati kursustel osalema kõiki mereväes teenivaid kaugsoodutüürimehi ja –kapteneid. Kooli ohvitseride klass oligi mõeldud ainult sõjalaevade vahitsemise ettevalmistamiseks. See selgub läbivõetud mereväe erialaste loetelust: suurtüki-, miini-(torpeedo-) ja signaalsisiooniala ning laevahitus. Järelikult üldine laevajuhtimiseks vajalik ettevalmistus pidi õpilastel juba varem omandatud olema.

Kui palju laevajuhte tegelikult kursusel osales, ei ole täpselt teada, sest need kursusi puudutavad materjalid, mida leida õnnestus, seda ei kajasta. Täpsemalt ei õnnestunud kõneks olevat päevakäsku ilmselt

täita, sest vastasel juhul oleks olnud häiritud sõjaolukorras nii vajalik ühendus Lääne-Euroopaga. Transpordilaevastik ja Tallinna sadam pidid töötama, et varustada riiki ja esmajärjekorras relvajõude kõige vajalikuga.

12. aprillil, pärast mereväe erialaste eksamite sooritamist, lõpetas ohvitseride klassi 19 isikut. Kolm päeva hiljem määrati need, kes ei olnud varem relvajõududes teeninud, kaheks nädalaks Mereväe Ekipaazi riviõppustele. Seejärel saadeti esildis sõjavägede ülemjuhatajale kursuste lõpetanute ülendamiseks mereväe lipnikuks. Ent seda ei tehtud.

Selle asjaolu tagamaad ei ole päris selged, kuid paistab, et peapõhjuseks oli see, et kursustel läbivõetud õppeprogramm ei vastanud ulatuselt ja kestvuselt endise Vene mereväe lipnike ettevalmistamise õppekavale, mille järgi õppetöö pidi olema toimuma. Kuna samal ajal viidi meie relvajõududes sisse ohvitseri asetäitja auaste, siis kaheksateistkümnede kursuste lõpetanute ülendamiseks. Üks lõpetanu, Anson Agapi, miskipärast ülendust ei saanud, kuigi sooritas eksamid hindele "hea".

Mai lõpul ja juuni algul määrati ohvitseri asetäitjaks ülendatud järgmistele ametikohtadele:

1. Akkermann Nikolai – s/l "Uku" vahitsem
2. Einmann Albert – m/t "Kalev" komander
3. Järv Aleksander – Rannakaitsepatarei nr. 3 vanemohvitser
4. Jürisson Jakob – s/l "Vanemuine" vahitsem
5. Kukk Aleksander – v/l "Tallinsk" komander
6. Laarmann Otto – s/l "Lembit" noorem suurtükiohvitser
7. Lell Arnold – h/l "Lood" vanemohvitser
8. Makko Eduard – m/t "Olev" komanderi abi
9. Mühlbach Reinhard – s/l "Taara" vahitsem
10. Pihlak(as) Nikolai – Rannakaitsepatarei nr. 2 vanemohvitser
11. Prants Heinrich – m/r "Lennuk" vahitsem
12. Riis Jaan – m/r "Lennuk" noorem miiniohvitser
13. Riismann Peet – Mereväe Ekipaazi 4. kompani komander
14. Rähesson Albert – h/l "Lood" vahitsem
15. Saarts Jaak – s/l "Taara" vanemohvitser
16. Schmidt August – Rannavalve-Side-Päästejaamade Valitsus
17. Sinissov Emil – s/l "Herkules" suurtükiohvitser
18. Vald Bernhard – m/t "Kalev" komanderi abi

Loomulikult ei olnud see määramine lõplik; enamik neist meestest teenis Vabadussõja ajal veel ka mitmel muul laeval või ametikohal. Sõjaolukorras oluks loomulik, et nad saa-



Georg Weigelini
(21.02.1886–?) VR II/3
Kaptenmajor (end. Vene mereväe vanemleitnant). Lõpetas 1906 Mereväekorpuse; 1914 Mereväe Akadeemia ja allveelaevastiku Ohvitserideklassi. 1907–1918 teenis mitmel ametikohal, sealhulgas komandörina ristlajal "Zemtsug", jäälõhkujal "Taimör", miini-/torpeedopaatidel, miinitraaleritel, miini-veeskajal "Volga" ja allveelaeval "Tur". Osales jäälõhkujal "Taimör" polaarekspeitsioonis. 18.12.1918–18.06.1919 Eesti mereväes: a/l "Lembit" komander-instruktor (sisuliselt Johan Pitka sõjaline nõunik), m/r "Lennuk" esimene komandör ja ühtlasi Sõjalaevastiku Eriteadlaste Kooli juhataja. Läks üle Loodearmeesse. 1921. aastast Eesti Vabariigi kodanik, arvatud mereväeohvitseride reservi. 1939 lahkus Saksamaale.

nuksid ka aukõrgendust. Ometi lõpetasid nad kõik Vabadussõja samas auastmes, ehkki kaht neist – Otto Laarmanni ja Arnold Lelle – autasustati I liigi 3. järgu Vabadusristiga.

Rahua ajal jäi mereväe teenistusse vaid Aleksander Lell, kes aastail 1921–1925 lõpetas rahua ja mereväeohvitseride täienduskursused ja viidi täiendushitseride kutseliigist üle kaadriohvitseride koosseisu. Ta jäigi teenima merekindluses. 1940. aastal oli ta Miidurannas Rannakaitsepatarei nr. 7 ülem vanemleitnandi auastmes.

Teised lahkusid teenistusest pärast sõja lõppu. Viimastena arvati 1. juulil 1921 reservi s/l "Lembit" kompaniülema Otto Laarmanni ja a/l "Tartu" vanemohvitser Bernhard Valdt.

Enamik neist meestest jätkas tegevust meremeestena. 30. aastate aastastest on teada Eesti kaubalaevade kaptenid Nikolai Akkermann, Albert Rähesson ja August Schmidt. Tüürimeestena töötasid Heinrich Prants ja Bernhard Vald. Al-

bert Heinmaast (end. Einmann) sai Tallinna sadama kapten. Veeteede ametis töötasid kaptenina Aleksander Kukk (mere-märkidepanijal "Uku" Peipsil) ja Arnold Lell (vedurlaev-jäälõhkujal "Meripoeg"). Jakob Jürisson kuulus meie esimese Atlanti heeringapüügi ekspeditsiooni korraldajate hulka. Temast sai O/Ü Kalandus direktor.

Ülejäänute edaspidised eluloomadmed on lünklikud. Teadaolevat võib siiski järeldada, et nad loobusid meremehe elukutsest. Jaak Saarts, Reinhard Mühlbachi ja Nikolai Pihlaku/Pihlakase saatus alates reserviarvamistest on teadmata. Eriti huvitav oleks kuulda Jaak Saarts saatus, sest tema osales Vene merejõudude miinitraalimisajanduse rajamisel Vene-Jaapani sõja ajal Port-Arturis, kus ta teenis miinitraalimiseks kohandatud süvenduskaravani laeval tüürimehena.

Eesti Vabariigi ajal lahkusid sellest ilmast Heinrich Prants (1922), Jaan Riis (1929) ja Otto Laarmann (1938). Emil Sinissov läks 1941. aasta kevadel Saksamaale. Teise maailmasõja sündmused mõjutasid loomulikult nende kui Vabadussõja veteranide saatus, ent selle aja kohta on veelgi vähem informatsiooni. Teada on, et Aleksander Kukk arreteeriti Tartus 1945. aastal ja saadeti vangilaagrisse.

Siiski on ka mõne mehe hilisem tegevus jälgitav. Eriti väärib tähelepanu Albert Rähesson, kes 1944. aastal mp/l "Heleene" Rootsi-retkega päästis hulga inimesi ja hiljem oli pagulaslaevastikus a/l "Larna" kapten. Asunud elama Kanadasse, organiseeris ja juhatas ta 1959. kuni 1972. aastani Eesti Kaubalaevastiku Juhtkonna Koondist Torontos ja talletas mahuka mälestusmaterjalide kogu.

Sellega võiks lühikese ülevaate esimestest Eestis ettevalmistuse saanud mereväeohvitseridest lõpetada, kui poleks lahtiseks jäänud üks küsimus. Ja nimelt: kust võeti Vabadussõja alguses need spetsialistid, kel oli piisavalt taset, õpetamaks väga spetsiifilisi mereväe erialasid. Georg Weigelini ükski poleks ju puhtüsiliselt selle tööga toime tulnud. Koolijuhatajana oli tal juba niigi palju administratiivseid ülesandeid; liiatigi ei vabastatud teda m/r "Lennuk" komandöri kohustest.

Georg Weigelini asetäitjaks koolis määrati sõjaaegse mereväeohvitseri ettevalmistusega mitšman Eustaatus Miido, kelle põhiteenistuskohal oli s/l "Lembitul" navigatsiooniohvitserina. Valik polnud juhuslik, sest pärast Kuressaare merekooli lõpetamist oli ta enne sõda mitu aastat sõitnud Vene merekoolide õppelaeval (täislaeval) "Velikaja Knjazna Maria Nikolajevna", mistõttu tal oli sel

alal praktilisi kogemusi. Talvel 1919/1920 oligi ta juba Sõjalaevastiku Spetsialistide Kooli ülem. Hiljem sai temast Mereväe Kadettide Kooli ülema abi ja õppelaeva "Viljandi" komandör. Aga meie merejõudude ajaloos on ta rohkem tuntud torpeedopaadi "Sulev" komandörina.

Tegelikult moodustasid õppejõudude tuumiku endised Vene mereväe kaadriohvitserid, kes olid lõpetanud Mereväeohvitseride ja Imperaatori Nikolai I nimelise Mereväe Insektmehaanikute Kooli ning teenisid Vabadussõja alguses meie mereväes. Need mehed olid: suurtükial Benno Gebhardt, Burhard Knüpffer ja Nikolai Vedernikov; miini-/torpeedoal Aleksander Malevitš, Aleksander Levitsky, Boris Labensky ja Sergei Butkovsky; signaalsisioonialal Günter Salza (Herman Salza noorem vend); mehaanika-alal Herbert Schönefeldt; elektrotehnika-alal Mihail Ananits ja Friedrich Strobel. Nagu nimedest paistab, olid nad venelased ja sakslased. Õppejõududena tegutsesid ka eestlastest kaadriohvitserid Artur Reisberg, Aleksander Talts, Mihkel Nõmmik, Alfred Valge ning sõjaaegse ettevalmistusega Tiido Kraus, Voldemar Oit, Vassili Martson, Rudolf Gildemann, Karl Martin, Valentin Grenz ja teised.

Peale ohvitseriklassis õppinute sooritasid eksamid ka spetsialistideklassides kaks kuud väljaõpet saanud mehed. Neid oli signaali-, komandöri-, torpeedo-, miini-, elektri- ja sanitaerialal kokku 78. Kui paljud täiendasid oma teadmisi eksameid sooritamata, pole kahjuks teada.

Niisugune hulk uusi spetsialiste tõstis sõjalaevade meeskondade üldist kvaliteetivastaset peagi alanud merejõudude lahinguoperatsioonides. Ent paistab ka, et nende algus (16. aprillil Heinaste operatsioon) oli põhjuseks, miks kursuste tegevus jäi nii lühiajaliseks. Sõjalaevastiku Eriteadlaste Kool lõpetas tegevuse.

Siinkohal väärib tähelepanu üks asjaolu, millest on meie merejõudude ajaloo käsitlemisel kogu aeg vaikitud. Jutt on endistest Vene mereväe kaadriohvitseridest. Teadaolevalt teenis Vabadussõja alguses meie merejõududes neid 48. Kui 19. juunil 1919 Vene valgete Põhjakorpus lahkus Eesti Sõjaväe Ülemjuhatus alluvusest, lahkus nimetatuid 26 meest eesotsas Herman Salza ja Georg Weigelini. 18 verivärskelt ette valmistatud mereväeohvitseri oli suhteliselt tagasihoidlik asendus lahkunutele. Väljaõppe ulatus ja praktilise teenistuse kogemused olid siiski liiga erinevad. Kuid toime tulli. Seda näitas meie merejõudude edaspidine edukas lahingutegevus sõjas.

Pärast Vabadussõda võeti Loodearmeesse ülelänutest Eesti merejõudude teenistusse tagasi ainult Herman Salza. Mõned ohvitserid, näiteks Benno Gebhardt, olid eraisikutena tegevad kui õppejõud Mereväe Kadettide Koolis ja veel mõnes kaitseväeasutuses.

Georg Weigelini autasustati II liigi 3. järgu Vabadusristi ja selle juurde kuuluvate hilisemate rahaliste ning muude soodustustega, kuid mereväes ta rohkem ei teeninud. Pole teada, kas siin oli tegu mingite isikliku laadi tõekspidamiste või muude põhjustega. Üks neist võis olla eesti keele mittevaldamine 20-ndate aastate alguses, sest ta ei olnud pärit mitte meie baltisakslaste hulgast, vaid Orenburgist. On siiski teada, et 20-ndail aastail kasutas merejõudude juhtkond tema kui konsultandi teeneid. 1939. aasta novembris lahkus Georg Weigelini Saksamaale ning ta edaspidine saatus on teadmata.

Meremärke Rootsist



Meremuseumi margil on laeva kailakuju.

Rootsi Kartograafiaselts korraldas 1997. a. juunis 18. Rahvusvahelise Kaardikonverentsi osavõtjatega kogu maailmast.

Seda tähistati Rootsis markidega, mille keskne motiiv on kompassiroos. Kaunilt väljajoonistatud kompassiroose kasu-

tasid juba 16. sajandi kartograafid, et näidata kaardil ilma kaari. Margimotiivina leidub kompassiroose kõigepealt vanades mereriikides Portugalis ja Hispaanias. Rootsis kasutati kompassiroosi margil 1944. aastal, kui tähistati Rootsi merekaartide 300 aastapäeva, ja 1993. aastal seoses meremõõdistuste 350. aastapäevaga.

Rahvusvahelise Kaardikonverentsi ajaks anti välja kaks juubelmargi. Ühel on kompassiroos 1568. aastast, taustaks nüüdisaegne merekaart Karlskrona piirkonnaga. Teisel on 18. sajandi Rootsi kompassi-

roos Sandhamni merekaardi taustal. Mõlemat marki ääristab kaardiääre mottokava.

Samal ajal valmis ka Karlskrona Meremuseumi avamiseks pühendatud mark, millel on kailakuju Carl XIII sõjalaevalt.

Kõik kolm meremarki on rullmargid, s.t. perforatsiooniga vaid kahest küljest, ning välja antud 9. mail 1997. Esimese päeva templil on sekstant, mida ääristab kuupäev ja kiri "Marina motiva Karlskrona".

"Posten Frimärken Bulletin" 1997, nr. 3

Peedu Sammalsoo

Eestist laevaga Rootsi

Reisilaevandus tekkis Eesti merelise asendi tõttu. Ühenduse pidamiseks mandri ja saarte vahel kasutati algul lihtsaid kaaluriipaate, teistesse ülemereriikidesse sõideti kaubalaevadel.

Eesti ja Rootsi meresidemed on üle tuhande aasta vanad

3.-4. sajandist on teada skandinaaviapärase matusepaik Põhja-Eesti rannikul Valklas. 600. a. paiku toimunud sündmustest pajatab Ynglingasaaga: "Östeni poeg Ingvar ... oli sagedasti väljas oma sõjalaevadel, ... Ühel suvel viis ta oma väed välja ja sõitis Eestimaaale."

"Henriku Liivimaa kroonikas" mainitakse 1219. aastal Virumaa vanemat Tabelini, kes oli enne seda ristitud ristiusku Gotlandil. Seal oli ta käinud ilmselt meritsi. Kroonika kirjeldab eestlaste laevade viibimist nii Visbys kui ka Ölandil, kus paiknes eestlaste kaubapunkt. Tallinnas 13. sajandil loodud laevasõiduga tegeleva Püha Ihu gildi põhikirjas on aga huvitav lause, mis viitab samuti meresidemetele Rootsi, nimelt: "Mees, kes leiab teise armetuna Rootsi skäärilt või abivajava merchädalise, peab teda aitama ja oma laeva võtma."

Õselvind aitas

Eriti tihe ülemereliiklus Eesti ja Rootsi sadamate vahel toimus peale 1561. aastat, mil Eesti läks Rootsi valdusse. 1676. aastast on teada fakt, et Tallinna kaupmehel Ebert Mülleriil uppus Stockholmist minev laev koos meeskonnaga kaubaga.

Üha enam tihenes ka saarte randlaste omavaheline suhtlemine üle mere. Kaupa vahetati kauba vastu. Eestist sõideti enamasti Gotlandile ja Roslagenisse ning sealt juba edasi Stockholmist. Selleaegset meresõitu uurinud mereajaloole David Papp on kirjutanud, et Fårö saare talupojad olvad rääkinud: "Kui eestlastel oli soodne saaremaa tuul, õselvind, tulid nad kohale enne, kui nende kaasavõetud pudru oli jahunud." Eestist viidi Rootsi peamiselt kartulit, õunu, suitsuliha ja muid talutooteid. Koju toodi soola, käu ja poekaupa. Sellised sidemed kestsid 1940. aastani.

Postiliinid juba enne 1700. a.

Reisijate veost meritsi kindlatel liinidel saab rääkida juba alates Eesti ja Rootsi vahelise ülemerepostiühenduse sisseadmisest 1638. aastal. Aastail 1638-1710 toimus postivedu liinil Tallinn-Porkkalan-Turu-Ahvenamaa-Stockholm ja aastail 1647-1700 ka otse Tallinnast Stockholmist. Postipaate ja laevadega, mis liikusid kindla sõiduplaani järgi, veeti ka reisijaid.

1687. a. valmis postilaev "Fluggaren I". See oli 17,7 m

pikk, 4,7 m lai ning 2,6 m süvisega. Peale kapteni Gerdt Gertsoni kuulusid meeskonda veel tüürimees, kaks madrust ja laevapoiss. 1688. a. sooritas "Fluggaren I" 12 reisi, see laev sõitis 1690. aastani. 1700. a. kasutati postijahti "Wrangel" ning sajandi algul lühemat aega kaht postijahti "Lilla Hoppet" ja "Sjöpostiljon".

1837. aastal hakkas reisijaid liinil Stockholm-Turu-Helsingi-Tallinn-Peterburi vedama Soome Turu Aurulaevaühing. Eri aegadel sõitsid sel liinil laevad "Vürst Menchikoff", "Storfürsten", "Finland" ja "Aura".

Eesti Vabariigi ajal mitu Rootsi-liini

1920. aastal alustas laevaliini Tallinn-Stockholm reisiaurik "Kalevipoeg". 1935. a. sõitis sel liinil ka reisilaev "Vasa", 1936. aastast aga reisilaev "Estonia" ning 1939. aastal ka "Vironia". 1937. aastast hakkas "Kalevipoeg" vedama reisijaid liinil Pärnu-Kuivastu-Stockholm. Samal aastal avas laevakompanii "G. Sergo & Co" reisilaevaliini Riia-Pärnu-Kuivastu-Haapsalu-Stockholm, kus reisilaev "Ruhno" sõitis 13. maist 9. septembrini, vedades 1850 reisijat ja 650 t kaupa. Et see liin tõi kahjumit, rakendati laev järgmisel aastal liinile Tallinn-Visby-Kopenhaagen.

Reisijate arv Tallinn-Stockholmi liinil kasvas aasta-aastalt. Kui 1932. a. oli see 1035, siis 1938. a. juba 13 571 reisijat.

1927. aastal plaaniti Rootsis parvlaevaliini Tallinn-Nynäshamn-Liepāja avamist, see oleks pidanud peale võtma ka raudteevaguneid. Idee populariseerimiseks anti Stockholmis välja brošüür "Regelmässiger seeverkehr Schweden-Balticum".

Raudne eesriie tuli ette

1940. a. allutati kogu Eesti ja seega ka kogu meresõit N. Liidule. Eesti meresõitu hakkas juhtima NSVL Merelaevastiku Rahvakomissariaat Moskvas kohapeal loodud Eesti Riikliku Merelaevanduse kaudu. Rahvusvahelised reisiliinid suleti. 1941. a. taheti küll avada 9 rannasõiduliini kauba- ja reisijaveoks ning välismaale laevaliini Tallinn-Helsinki-Stockholm, kuid alanud sõda ei lasknud kavatsust ellu viia.

Peale II maailmasõda, kui Eesti sadamad olid välislaevadele suletud, ei kerkinudki küsimust reisijateveost üle mere välisriikidesse. Muutused toimusid alles 1965. aastal, kui Tallinn-Helsingi liinil hakkas sõitma reisilaev "Vanemuine".

Ilma Moskva

Eesti ja Rootsi vahel taustus reisiliiklus alles 1990. aastal. 1988. a. lõpul arutas sellise laevaliini loomise võimalusi Rootsi

laevafirma "Nordström & Thulin". Samasisulist soovi avaldas jaanuaris 1989 Rootsi Moderaatide Partei liider Carl Bildt tollase ENSV Ministrite Nõukogu esimehele Indrek Toomele. Tema korraldusega asus seda küsimust lahendama tollane ENSV Transpordikomitee. Peagi saabus Eestisse ka "Nordström & Thulini" esindaja Hans Laidwa, et kohapeal selgitada laevaliini avamise võimalusi.

Tollal oli tavatu, et mindi Moskvasse sõitma ja hakati asju lahendama otse Eestis. Sama aasta 28. augustil sõlmiti selleks kahepoolne kokkulepe, mis nägi ette, et laevaliini peab olema aastaringne ja regulaarne; osanikel mõlemalt maalt peab olema võrdne partnerlus; laevaliini peab saama kasutada mõlema maa raha ning vedada peab saama nii reisijaid kui ka transpordivahendeid.

Laevaliini tööloetakendami- seks loodi kaks aktsiaseltsi - Eestis "Estline-Eesti" ja Rootsis "Nordström & Thulin Estline AB". Eesti-poolse aktsiaseltsi esimesed juhid olid peadirektor Tõnu Laak, laevandusdirektor Harri Enula, turismidirektor Heldur Vaher, chitusedirektor Leho Alliksoo ja haldusdirektor Valdo Nairis. Hiljem oli Eesti-poolse aktsiaseltsi (siis juba E-Liini AS-i) peadirektor Johannes Johanson ja seejärel Andres Laar.

Laevaliini nimeks võeti "Estline". Liinile osteti Taanist reisi- parvlaev "Dana Regina", mis sai uueks nimeks "Nord Estonia". Esimesele reisile väljus ta Stockholmist 16. juunil 1990 ning Tallinnast järgmisel päeval. Reisiliiklus Tallinnast Stockholmist oli taastatud.

"Nord Estonia" sõitis sel liinil kuni 1993. a. jaanuari lõpuni. Veebruaril algul alustas "Estonia", mis hukkus 28. septembril 1994. Alles sama aasta 11. novembril tuli liinile uus reisilaev "Mare Balticum", mis sõitis sel liinil kuni 1996. a. 19. augustini. Sama aasta 12. juulist alustas "Regina Baltica", millele novembris 1997 lisandus "Baltic Kristina". Nüüd hakkasid laevad väljuma mõlemast sadamast iga päev.

"Estline" on eri aastail kasutanud sel liinil teisigi parvlaevu, mis vedasid vähesel määral ka reisijaid: "Maersk Friesland", "Cap Canaille", "Nord Neptunus" ja "Bore Song" ning "Transestonia" ja "Donata". Sügisel 1997 avas liiniliikluse Paldiski-Kapellskär AS Hansatee rendilaevaga "Marine Evangeline". Mullu 10. augustil sai sellest Eesti lipuga "Kapella".

Seega kahe riigi vahelised meresidemed aina tihenevad, eriti kui arvestada mitu aastat suviti Stockholmis Saaremaale Veere sadamasse sõitnud "Baltic Stari".

Tuleval suvel saab Stockholmist laevaliini kümneaastaseks.

Ants Pärna
Eesti Meremuuseumi teadur

Eesti vanim tuletorn

Tänavu märtsis möödus 500 aastat meie randade esimese tuletorni ehitamise mõtte algatamisest. Jutt on Kõpu tuletornist.

1499. aasta märtsis pöördus Tallinna magistraat Saare-Lääne piiskopi Johannes III poole mõttega Hiiumaale tuletorni ehitada. Üha elavnev laevaliiklus Läänemerele tekitas vajaduse tähistada ohtlikud kohad. Üks niisuguseid paiku oli Kõpu poolsaar ja selle lähedal asuvad madalikud. Primitiivne tuletorn pidi laevadele õiget teed näitama ja neid Suurrahu ehk Näckmansgrundi hädaohutusest õnnelikult mööda juhtima. Seal on meres nimelt umbes 9 km pikkune karide ahelik, mis ilusa ilmaga ei ole merepinnal nähtav. Tugevate lääne- ja põhjakaare tuulte ning tormidega reedab seda madal vahutav lainemurd, nii et vesi tuiskab mitme meetri kõrgusele üles. Legendi järgi olevat Näckmansgrundil alaliselt valvel õel merevaim musta merekoera näol, kes saaki varitseb.

Juba 1480. aastal oli Hansa Liit Saaremaa piiskopile vastava palve saatnud, kuid see jäi rahuldamata. Ent Tallinna magistraadi kirjal oli nüüd mõju, ja 1505. aastal alustas Tallinna ehitusmeister Otsing Lambert Kõpu poolsaarele Andruse mäele tuletorni ehitamist. Selleks valiti mää kõrgem tipp, mis on umbes 70 m üle merepinna.

Mõne aja pärast ehitustööd katkesid. 1514. aastal jätkasid ehitamist Hans Scherer ja Klaves Dalber. Torn valmis esialgsel kujul 1530. aastal, ja 1531. aastal tehti torni otsas juba tuld. Tööd lõpetati 1538. aastal.

See esimene tuletorn oli tahumata rändrahnudest ja pakkivist nelinurkne ehitus, alt 4 sülda lai ja 80 jalga kõrge. Külgede toetamiseks laoti kolmnurksed kivist kontraforsid. Torni tipus oli paeplaadidest sile põrand, millel tehti pimedail öödel lökkeluid. Torni keskel oli kitsas õõnsus, mille kaudu pääses kivitreppe mööda üles. Selle kaudu vinnati üles ka vajalik hulk küttepuid. See toimus lihtsa rullvanda abil.

Kõpu tuletorn oli Läänemere Vene vetes esimene, mis töötas kaubandusliku meresõidu huvides juba 18. sajandi algusest teatud süsteemi järgi. Tuld põletati seal 16. augustist kuni aasta lõpuni ja uuesti 16. märtsist kuni 30. aprillini. Tuld hoiti põlemas aastas kokku kuus kuud; selle ajaga kulus umbes 1000 sülda puid. Põletispuudega varustamine ja tuletõrje ning selle alalhoidmine lahus naturaalkohustusena Kõrgessaare mõisal.

1768. aastal läks koos Kõrgessaare mõisaga krahvinna Stenboki kätte ka Kõpu tuletorni valgustamise ja korrashoiu kohustus. 1781. aastal ostis aga mõisa parun Otto Reinhold Ludwig von Ungern-Sternberg. Et tuletorni valgustamine oli küllalt tülikas ja kulukas tegevus, nõudis vastne mõisaomanik juba järgmisel aastal Vene valitsuselt selle tegevuse jaoks 5000 rubla aastas. Põhjendus oli, et lähedal metsa enam ei ole, puid kulub mõnel aastal aga koguni 2000 sülda. Riigikassa otsustas aastatasuks määrata siiski ainult 3000 rubla, millise otsuse senat kinnitas ja millega Ungern-Sternberg lõpuks ka rahule jäi.

1810. aastal võttis riik Kõpu tuletorni valgustamise ja hooldamise enda kanda. Senine primitiivne tuletõrje ei õigustanud end enam. Tihti kustutasid vihm, torm ja lumesadu tule, ja nii hukkusid taas laevad, laadungid ning meremehed. Torn sai kaks korrust juurde ja nende peale rauast laternaruumi, kus oli sfääriliste peeglite ja kanepiõililampidega tuleseade.

Kõpu tuletorni on mitu korda ümber ehitatud. 1845. aastal lõhuti torni alumine osa maha ja ehitati uuesti üles. Katus tehti peale ja värviti punaseks, seinad lubjati valgeks. Uue torni tipp on maapinnast 32 m kõrge, ning kui ka mägi juurde arvestada, siis ulatub torni tipp 103,5 m üle merepinna.

Hiiumaal on peale Kõpu tuletorni veel ka Ristna ja Tahkuna tuletorn. Kõpu ja Tahkuna tuletorn võeti tänavu vastu rahvusvahelisse süsteemi, mis annab võimaluse sinna investeringuid saada.

Manivald Kuik

"Meremehe" kodulehekülj
www.online.ee/~meremees

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			

"Meremehe" ristsõna

PAREMALE: 1. Tuukrihaiguste vältimiseks kasutatav ruum. 11. Laevakomponaat Peterburi südalinnas. 12. Ajaühik. 14. Suur röövlind. 16. Steamship = aurik (inglise lühend). 17. Allmaaraudtee. 18. A mundo condito = maailma loomisest alates (ladina lühend). 19. Kaitsealune veis India. 21. Küla Pärnu-Jaagupi külje all Tallinn-Pärnu maantee ääres. 22. Meie. 23. Jäämäed (saksa k.). 26. Das ist Norm - Saksamaa standard. 27. Harima, kasvatama (rootsi k.). 29. Etioopia väejuhi tiitel. 30. Esimene Eesti Kinnituse Selts (lühend). 31. Tegelikkus, reaalsus (rootsi k.). 32. Lameda kehaga põhjakala. 34. Kreeka riigitähis. 35. Kaunidus. 36. Juudi (lühend). 37. ...tunnel La Manche'i väina all. 39. Ettetähendus. 43. Sarm, võlvus. 46. Jahiklass, millesse kuuluvad jahte on ehitatud ka Eestis. 48. Kange tume õlu. 49. Aparell.

ALLA: 1. Vaiksel ookeanil kadunuks jäänud briti maadevastaja (1771-

vist 1803; nimi ja eesnimi). 2. Laevanduskonverentsiväliselt liinilaevandusega tegelev laevandusettevõte. 3. Topelttäht. 4. Kaks lavakunsti liiki. 5. Eristamise või otsustamise alus. 6. ... Kivivare linnus Palamustes. 7. Uus-Meremaa põliselanik. 8. Veekogust veeproovide võtmise riist. 9. Teatud laevagrupp. 10. Eesti purjetaja, 1939. a. EM-võistluste medalivõitja (eesnimi esitäh ja nimi). 13. Suurbritanniale kuuluv saar Atlandi ookeani keskosas. 15. Etnograafiamuuseum (lühend). 20. Ameerika Ühendriikide riigitähis. 24. Signaaliseerimisprojektor meremeeste kõnepruugis. 25. Vene polaaruurija, suri teel põhjanabale (1877-1914; eesnimi esitäh ja nimi). 28. Lahingulaeva vananenud nimetus. 33. Lõhn. 38. ...päisa. 40. ...düün - keemiline element. 43. Vice-President (lühend). 44. Lahingueskiri (lühend). 45. Sumeri linnriik. 47. Kilopondi tähis.

Koostanud Märt Kullo



Eesti Meremuuseum (Pikk 70)

Püsiekspositsioon Eesti merenduse ajaloo Eesti Noorte Mereklubi kunstinäitus kuni 16. maini Urmas Saksa fotonäitus Avatud K - P kl. 10-18 Infotelefon 6 411 408

Aurik-jäämuraja "Suur Tõll" Linnahalli sadamas avatud K - P kell 10-18 Infotelefon 6 411 400

Allveelaev "Lembit" Piritasadam (Regati pst. 1) avatud 10-18 Suletud esmaspäeval ja reedel Infotelefon 6 398 024

Eelmises "Meremehe" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Aatomilaev. 11. Abajas. 12. Ocean. 14. Riga. 15. Raha. 16. She. 17. N. Raud-

1	A	2	A	3	T	4	O	5	M	6	I	7	L	8	A	9	E	10	V		
11	A	12	B	13	A	14	J	15	A	16	S	17	O	18	C	19	E	20	A	21	N
22	R	23	I	24	G	25	A	26	R	27	A	28	H	29	A	30	S	31	H	32	E
33	N	34	R	35	A	36	U	37	D	38	S	39	E	40	P	41	P	42	I	43	M
44	E	45	I	46	L	47	U	48	U	49	K	50	S	51	U	52	O	53	M	54	I
55	A	56	S	57	A	58	T	59	S	60	A	61	A	62	L	63	O	64	E	65	D
66	A	67	T	68	A	69	M	70	B	71	L	72	A	73	C	74	L	75	E	76	W
77	V	78	L	79	T	80	A	81	V	82	A	83	K	84	O	85	M	86	S	87	A
88	I	89	E	90	L	91	A	92	K	93	A	94	L	95	M	96	A	97	A	98	R
99	K	100	J	101	A	102	R	103	E	104	N	105	O	106	O	107	S	108	B	109	F
110	P	111	A	112	S	113	U	114	N	115	I	116	O	117	O	118	T	119	A	120	D
121	A	122	D	123	E	124	N	125	A	126	D	127	M	128	N	129	I	130	R	131	E

sepp. 19. In. 20. Ei. 21. Luuk... 22. Suomi. 23. A. Sats. 24. Aaloed. 26. at. 27. Ambla. 29. Clew. 30. Vitava. 31. Komsa. 32. Iela. 33. Kalmaar. 36. kJ. 37. Aren. 38. Oos. 39. b.f. 40. ...pasun. 42. Iootad. 44. Aden. 45. Adm. 46. Nire.

ALLA: 1. Aarne Aavik. 2. Abiristelejad. 3. Tagala. 4. Oja... 5. "Mardus" 6. Isaskalaanid. 7. Lohe. 8. Acapulco. 9. Eespool masti ... 10. Vahimees. 13. Nemi. 18. Uutmaa. R. 22. Saakloom. 25. Dwarf. 27. Atlase ... 28. b.v. 33. Kena. 34. Moon... 35. Abar. 40. p.a. 41. UN. 43. De-

Veeteede Amet mälestab endist kolleegi kaugsõidukapten

LEMBIT SONGI

ja avaldab kaastunnet lähedastele.

Öppelaeva "Korall" laevapere mälestab kauaaegset teenekat kalalaevakaptenit

LEMBIT SONGI

ning avaldab kaastunnet omastele.

Eesti Meremeeste Liit mälestab kapten

LEMBIT SONGI.

KUKU

Talinnas 100,7 Mhz
Järvamaal 100,5 MHz
Mulgimaal 100,8 MHz
Haapsalus 100,9 MHz
Tartumaal 101,2 MHz
Otepääl 102,4 MHz
Niitväljal 102,7 MHz



LAUPÄEVAL KELL 8 - 9

MERETUND

21. aprillil seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Vanasadamas

"Rodopi" (Bulgaaria) - laadib malmi
"Turkus" (Küpros) - lossib kakaoube
"Virtsu" (Eesti) - lossib konteinereid

Muuga sadamas

"Arkaadia 1" (Malta) - laadib naftat
"Esterre" (Küpros) - laadib diislikütust
"Fortuna America" (Panama) - lossib toorsuhkrut
"Leo" (Libeeria) - laadib väetist

Kes meil käivad

"Adamas" (Kreeka) - laadib naftat
"Narva" (Eesti) - ootab korraldust
"Uniselva" (Peruu) - arestitud
Neli laeva ootab reidil.

Paljassaare sadamas

"Columbialand" (Singapur) - laadib puitu
"Pitpro" (Soome) - laadib diislikütust
"Amur 2521" (Vene) - laadib väetist

Paldiski sadamas

"Kapella" (Eesti) - ro-ro

Laev-restaurant

Teie käsutuses on kajut-kabinetid 6, 10 ja 20 külalisele, 40-kohaline peasalong, elav muusika ja tantsupõrand, fourchette 70 külalisele.

Reisisadam, Admiraliteedi bassein, Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres
Tel 6411155, Fax 6318444

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



BALTI LAEVAREMONDITEHAS

EstLine

HANSATEE TALLINK
AS Hansatee Grupp

Linda Line



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 21. aprillil

"MILLENNIUM ELMAR" - teel Vitorias Ghenti
"PAUL KERES" - teel Xingangist Cagliariisse
"KRISTJAN PALUSALU" - teel Tientsinist Vlissingeni
"GUSTAV SULE" - teel Norrköpingist Anconasse
"ALEKSANDER KOLMPERE" - Maceios
"HAAPSALU" - teel Peterburist Baltimore'i
"VILJANDI" - teel Nassaust Rio Hainasse
"RAKVERE" - teel Tallinnast Kieli
"NARVA" - Tallinna reidil
"VALGA" - remondis Riias
"SAKALA" - teel Halifaxist Montreali
"SOMPA" - teel Abidjanist Dakari
"KUIVASTU" - Tacoradis
"RAKKE" - teel Marina di Carrarast Roueni

Neile, kes ootavad...

"VALKLA" - teel Antwerpenist Abidjani
"PIHTLA" - teel Abidjanisist Ambarli
"VIIDU" - teel Rouenist Doualasse
"NAISSAAR" - Mariupolis
"VAINDLO" - Cadizis
"KASSARI" - teel Iijitševskist Antwerpeni
"MUHU" - teel Ventspilsist Fos Sur Meri
"ABRUKA" - Vlissingenis
"VILSANDI" - Rotterdamis
"SOODLA" - teel Galatzist Horsensi
"KLOOGA" - teel Monfalconest Vahemerele
"MUUGA" - teel Antwerpenist Helsinkisse
"VIRTUSU" - teel Stockholmist Vanasadamasse
"KALANA" - teel Tallinnast Bremerhavenisse

"KURKSE" - teel Antwerpenist Rotterdami
"DIRHAMI" - teel Tallinnast Felixstowe'sse
"KAPTEN KONGA" - Bollstas
"KAPTEN VOOLENS" - teel St. Malost Tallinna
"MEHAANIK KRULL" - teel Tallinnast Warrenpointi
"LEHOLA" - Tunises
"LEMBITU" - Dartfordis
"VARBOLA" - Vlissingenis
"CALIBUR" - Kielis
"TRANSESTONIA" - Tallinna reidil
"TRANSBALTICA" - teel Helsinkist Riiga
"NEPTUNIA" - Vene-Balti sadamas
"DONATA" - Muuga sadamas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuseumi kassast.

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

Järgmine number ilmub mais

Toimetuse postiaadress: Toimetuse asukoht:
10133 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 11454
(operaatorkeskus
8-25811 951)

«Printall»

Toimetaja
MADLI VITISMANN



EESTI
RAHVUSRAAMATUKOGU
AR