



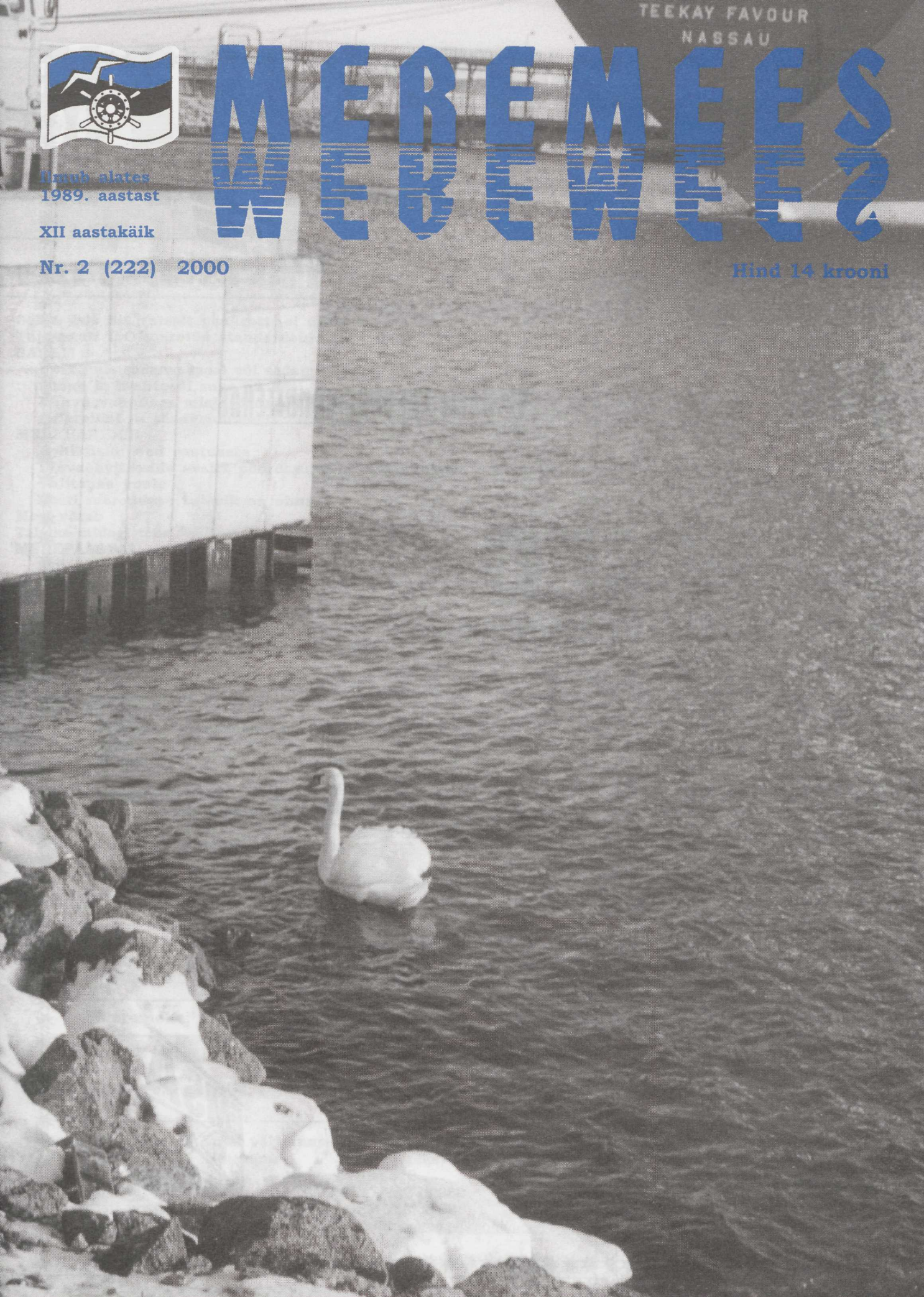
Ilmuub alates
1989. aastast

XII aastakäik

Nr. 2 (222) 2000

MEREMEEES

Hind 14 krooni



"Meremehe" ilmumist rahastavad:



ESCO
AS Eesti Merelaevandus



EstLine



HANSATEE  **TALLINK**
AS Hansatee Grupp

Linda Line



M E R E M E E S

Nr. 2 (222)

2000

PAKUME LUGEDA:

Selles äris nii lihtsalt pankrotti ei minda	4
Tutvustati ILO meretöö standardeid	6
SADAM	
Kõik, mis sadama maal või sadama veel	7
Hinna ja kvaliteedi suhe on hea	10
Rahvusvahelises misjonivõrgus	12
Saiatollist ja seadusloomest	13
MEREHARIDUS	
Põhiküsimused vastuseta	14
Laevaohvitseride avalik pöördumine EV peaministri ja Vabariigi	
Valitsuse poole	14
Eesti merenduse tulevik on ohus	16
Meri võtab	17
Tahaks midagi teha	18
MEREPÄÄSTJA	
Kui Soome laevaomanik oleks seadusi täitnud...	20
Juhtum mootorlaevaga "Kalana"	22
Kiri: Mis toimub lootsiteenistuses?	24
Laevad lähevad järjest suuremaks	24
Lootsinduse erastamine ei tasu ära	26
Lootsikaater murrab Pärnu sadamas jääd	27
MEREVÄGI	
Soomepoisid tähistasid aastapäeva	28
Mereväe ajateenijad said uue kodu	29
MUUSEUM	
Meremuuseumi IX teaduskonverents	30
Merederändur	32
"Meremehe" ristsõna	33
AJALUGU	
Lehekülgi internetilogiraamatust	31
Kolmapäeval Kloostri Aidas	31
Allveelaevade vappidest	33
Professor Jürgen Rohweri uus raamat	34
Võta kaasa pann ja pasun	36
Uusi postmarke	37
JÄRJELÜTT	
Sõdiva maa lipu all V	38

Esikaanel: "Meil on luigid ja kalad ja kõik, mis sadamas olema peab - vesi on meil puhas," kinnitas Muuga Sadama direktor Joel Tammeka. Madli Vitismanni foto

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

"Meremehe" varemilmunud üksiknumbreid saab osta Meremuuseumi kassast.

Trükk: "Printall"

Eesti Meremeeste Liidu väljaanne

Peatoimetaja Madli Vitismann

Postiaadress:

Pikk 70, 10133 Tallinn

Käsiposti postkast:

Pärnu mnt. 67a, Ajakirjandusmaja

Toimetuse asukoht:

Tatari 64, "Printall". Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

Ühendust saab võtta:

Telefon/faks/automaatvastaja:

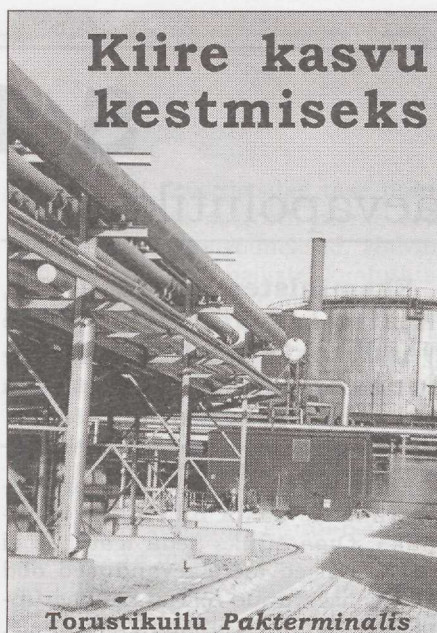
6461 318

NMT 252 38 088

GSM 250 38 088

e-mail: meremees@online.ee

Kiire kasvu kestmiseks



Torustikuilu Pakterminalis

1. veebruaril tutvustas AS-i Tallinna Sadam uus juhtkond investeerimiskava, mida eeldab viimase aja kiire kaubavoogude kasv. Sadam on valinud endale hüüdlause: "Laevade Lemmik" - hinnad polevat 3-5 aastat tõusnud.

AS-i Tallinna Sadam mullune käive oli 1,1 miljardit ja auditeerimata kasum 280 miljonit krooni. Tänavune kaubakäibe prognoos on 27 miljonit tonni.

AS-i Tallinna Sadam veosekäibe turuosa Eestis on 77% (järgmine on Vene-Balti - 8%). Läänemere idakaldal on Tallinn Ventspils (17%) järel teine 13%-ga, kolmas on Peterburi - 10%. Konteinerite osakaal on suurim Helsingis (28%), Tallinna osa on 6%. Transiidi osas on Tallinn Ventspils (31%) ja Porvoo (18%) järel kolmas (17%). Esikohal on AS Tallinna Sadam teravilja (43%) ja teisel kohal reisijate (30%; Helsingi 46%) veos.

Aastani 2004 plaanitakse Muuga sadama kaubamaht kasvatada 30 miljoni tonnini ja Vanasadama reisijate koguarv 6,5 miljonini.

Põhivarasse on kavast investeerida 600 miljonit krooni, kasutades selleks sadama raha võrkapitali kaasamata. Näiteid:

- Vanasadamas rekonstrueeritakse 12. kai (Kaupmehe sild) ja loodemuuli kaldakindlustus, ehitatakse ladu ja alajaam.

- Muuga sadamas ehitatakse tankerikai ja konteineriterminal, läänemuuli kaldakindlustus ja raudteelõik Muuga jaamast mööda.

- Paljassaare sadamas ehitatakse laoplatz, alajaam ja veterinaarialaboratoorium.

- Paldiski Lõunasadamas rekonstrueeritakse 2. ja 3. kai ning süvendatakse sadamat. Ehitatakse 5. kai.

AS Tallinna Sadam evitab ISO 9001 kvaliteedijuhtimisstandardit.

Selles äris nii lihtsalt

Päevapoliitikast

Eksminister RAIVO VARE, kuidas hindate tagantjärele vaadates AS-i Eesti Mere-laevandus erastamist ja praegust seisukorda?

Eesti Merelaevandus läks privatiseerimisele aasta hiljem kui pida- nuks. Oma süüks seda igatahes ei pea. Endised merelaevandused olid spetsialiseerunud teatud kaubagrupid- e. Siinne – puistlastilaevadele, Läti oma tankeritele jne. Laevaturg on rahvusvaheline. Meie sattusime halba konjunktuuri.

Praegu armastatakse rääkida (raudtee teeb seda, teades, kuidas asjad on, ja poliitikud teadmatus- est): mis teil viga, maailmaturu hinnad kõr- ged, saate rohkem kasumit ja seetõttu, vennad, andke osa ära.

Tegelik tõde on selles, et transpordi- komponendid hinnas on konstant. Kõik kõikumised maailma naftaturul toimuvad otstes: tootja otsas ja tarbija otsas. Kes- kel olid ja – need, kes teenivad –, on seotud lepingutega, mille hinnad ei ole liikuvad, vaid fikseeritud. Sellest, et turg on kõrge, ei võida Pakterminal üht- ki senti. Aga et hind on kõrgem, siis on ekspordi surve suurem ja kogused suu- remad, mida töödeldes teenime rohkem. Kuid teenime täpselt sama hinnaga, mil- lega teenisime väiksema koguse pealt.

Tagasi tulles laevanduse juurde: seal on ju igati sama asi. On täpselt teada, kui palju ja missugused tan- kerid Läänemerel liiguvad, missugu- sed on nende hinnad, kes on omani- kud, millised on laevade karakteris- tikud, milliseid jamasid nendega on olnud. See turg on üpris läbipaiste- v ja teatud mõttes stabiilne, fikseeru- nud. Kui maailmaturgudel toimuvad suured hüpped, siis see turg natuke muutub geograafiliselt, aga muus mõttes mitte. Tegelikult on täpselt teada, mis juhtub. Ja mõjutab kogu ketti.

Toon näite. Toornaftat ei ole mõtet ve- dada väikeste laevadega, lihtsalt peavad olema suured laevad. Ja et nii on, siis pidime oma logistika ja kõik muu vasta- valt ümber korraldama, samuti kogu raudteevärgi, et saaks suurte partiidena plokkrongidega vedada. Väike laev ei too kasumit, aga suur laev töö, ka kõrge hinna puhul. Laevaturul on hind ikkagi üks ja sama, midagi pole parata. Sõltu- mata soovidest ja mugavusest.

21. veebruari "Äripäev" hirmutas artiklis "Eesti laevandus tüürib madalikule" AS-ide Eesti Merelaevandus ja Hansatee peatselt saabuda võiva pankrotiga. AS-i Pakterminal juhatuse esimees, eksminister Rai-vo Vare seda kartust ei jaganud.

Sama kehtib ka paljudel teistel puhkudel ja teiste kaubagrupid- e suhtes. Nüüd on hull lugu, kui laev on spetsialiseeritud – nagu tanker, nagu *balker*, ja sellele sobiv kaup kaob ära. See merelaevandusega juhtuski – üks jagu puistlastilaevade kaupa kadus ära – just seda sorti kaupa, mida nad tavatsesid vedada. See oli paljuski ettevedu kolmanda maailma riikide jaoks, ja seda tehti tollase N. Liidu ekspordifilosoofia järgi. Samal ajal kukkus puistlastilaevade turg kogu maailmas – vastav kaup kadus ära ka mujal. Siis läksid vastavat tüüpi laevade prahihinnad alla.

Ja täpselt sel hetkel hakkasime meie oma firmat müüma – saime veel viimasel hetkel müüdud, järgmisel hetkel oleks veel hullem olnud. Tek- kis olukord, kui värskest privatiseer- itud merelaevandus sattus mada- lasse turukonjunktuuri, kus tal niigi olid kadunud N. Liidu taustsüs- teemiga seotud liinid. Lisaks sellele oli üldine turg kukkunud, mis tähen- das, et ei olnud võimalik asendada – ujuda niioelda India ookeani ja ha- kata seal tööle. Tööd sai ainult ma- dala hinnaga. Madalad hinnad tähen- dasid seda, et töötati loomulikult enam-vähem nullis, enam polnud kasumit nagu varem.

Teine pool asjast oli, et tuli klaari- da vanad võlad: olgem ausad, seal oli üht-teist klaarida. Öndsast nõuko- gude ajast ja taasiseseisvumise järg- sest ajast jäi sinna üksjagu asju rip- puma, põhiliselt Kuproos ja mujal *off-shore* ides, mida oli lihtsalt vaja maha kanda, see oli kõik tegemata. Mis loomulikult viis majandusnäita- jad omakorda alla – toimus bilansist väljaviimine, mis tõi kaasa kõik oma hädad, sest sisuliselt vähendas jär- sult tulusust.

Aga puhastus tuli ära teha, sest rahvusvahelised pangad ei tahtnud enam laenu anda. Kuni see oli riik- lik firma, lähtuti tegelikult eeldusest, et küll riik maksab, kui häda on – nagu leedulaste puhul. Kuid nüüd sattus Eesti Merelaevandus täiesti samasugusesse olukorda nagu kõik erakompaniid ja ta pidi hakkama oma bilanssi puhastama – nimetame seda niimoodi. Ja see bilansi puhastus maksis muuseas üle 600 miljoni. Seda ei olegi nii vähe.

Kõigele lisaks oli kolmas probleem:

kuidas tagada kiire tootlus. Tundub, et kui osa sellest erastamiskonsort- siumist võttis pikema positsiooni, siis teine osa võttis suurema toot- luse positsiooni. See on seotud fi- nantsinvestori käitumise eripäraga. Ütleksin, et iga finantsinvestor käi- tub nii, siin ei ole vaja süüdistada konkreetseid isikuid.

Kolme aastaga vähemalt 25%?

Just. See on maailmas finantsin- vestorite puhul ükskõik mis valdkon- nas tavaline.

Nii et taustsüsteemis tekkis üsna raske seis, ka laevandusel pole nüüd nii hästi läinud, nagu loodeti. Aga samas ma ei näe katastroofi. Ütlek- sin niimoodi, et laevanduse puhul pankrotist rääkida nii lihtsalt ikka ei saa. Selles äris on natukene teised mängureeglid kui maismaa saapavab- riku äris. See kehtib üldse transpor- di ja transiidi kohta.

Kui on 2 miljardi eest põhivara, siis ei olda pankrotis, vaid raskus- tes?

Just. Võib kindlasti tekkida jook- va käibekapitali probleem. Aga seda on ka varem olnud. Pealegi on lae- vandus alati sesoonset laadi.

Ja kui nüüd võtta reisilaevanduse- ga tegelev *Hansatee*, siis on ju am- mutuntud tõde, et talvel on niisugu- ne firma rasketes miinustes, võetak- se laenu peale – ja suvel makstak- se tagasi.

Ka veolaevanduses on niisugused asjad olemas, kuigi mitte nii lahti- selt. Turu sesoonne kõikumine on sealgi täiesti olemas. Ehk teisisõnu: kogu aeg on käibekapitali probleem. Teatud konjunktuuri ja asjaolude kokkulangemisel võib see lihtsalt süveneda rohkem kui tavaliselt, muud midagi. Iseenesest selles äris nii lihtsalt pankrotti ei minda.

Ühesõnaga, mina seda teemat nii väga ei põeks.

Pankrotti on olnud ainult suur- te väljakantimiste puhul, nagu näiteks Balti Merelaevandusel.

Just. Ja probleem ei ole mitte lae- vafirmade, vaid pankade poolel. Pan- gad peavad sellisel juhul oma port- felle restruktureerima. Vaat' seal need peavalud tekivad. Nii et võtkem asja hoopis teise külje pealt. Ma ei näe probleemi ei Eesti Merelaevan- duse ega *Hansatee* jaoks – ei näe lae-

pankrotti ei minda

vandusfirmade jaoks probleemi, kui pankadel probleeme ei ole. Pankrot ei teki mitte laevafirmade tegevuse tõttu.

Nii et probleemid lähtuvad Ühis-pangast?

Viga selles, et Ühispanga osakaal on suur, ja selle enda ühe kliendi riski võime on, ütleme, piiratud. Ka on Ühispanga mängureeglid mõnes mõttes muutunud ja tekivad refinantseerimise probleemid. Aga kuna see äri on rahvusvaheline, siis varem või hiljem leitakse alati lahendused.

Mis me siin oma reederite kallal nutame ja norime – võtame lähemad naabrid. Nad on kõik sellest kadalipust läbi käinud ja asjad ikka ära lahenedud. Kui muu ei aita, siis müüakse vähemalt maha. Ja vahepeal on ka pangad omanikud, kui vaja. Omanikud võivad vahetuda, äri ei kao.

Kõige raskem võib olla *Estline*'il, kelle jaoks keerulised ajad on tulemas. Selle firma monopol kaob, ja võistlev kolmnurkliin läheb nii või naa käiku. Mida iganes *Silja* praegu ei räägi – paremat lähendust ei ole. Lähema paari-kolme aasta jaoks kindlasti mitte, mis tähendab seda, et *Estline*'i eksistentsitingimused tänasega võrreldes järsult halvenevad. Arvan, et *Estline* ei kao äri mõttes ära, mis ei välista tingimata aga omaniku vahetust või mida iganes. Aga see on ainult minu kui eraisiku spekulatsioon.

Täna jumalat, et konjunktuur oli tegelikult soodne ja jätkus jõudu erastamisprotsessid lõpule viia, sest vastasel korral oleks see kõik veel riigi kaelas olnud ja asi palju hullem.

Meil on infrastruktuuri ettevõtluses hädasti vaja efektiivsusele suunatud eraomaniku suhtumist. Ida-Euroopale on iseloomulik arvata, et kui suured, eriti veel infrastruktuuri firmad on riigi omanduses, siis on kõik hästi ja siis me midagi kontrollime. Ei, me hoopis kaotame rahvusvahelises võistluses.

Järsku sel juhul soovitate ka sadama aktsiad maha müüa?

Sellega ei ole a) – kiiret, ja b) – nende aktsiate müük saab olla ainult mingitel ideoloogilis-fiskaalsetel, mitte sisulise töö kaalutlustel. *Landlord*-sadam iseenestest on süsteemina end niivõrd hästi õigustanud, et müüa finantseerimise saamise vms. pärast pole mingit põhjust. See on ühiskonna ja erahuvi ühitamise parim viis.

Ja kordaksin veel kord, et kogu transiidi- ja transpordisektori edu on Eesti puhul põhinenud sellel, et väga kiiresti mindi erastamisele. Autovedude ja lennunduse erastamine on end igati õigustanud. Raudtee ongi veel jäänud.

Tallinna Sadam on praegu Baltikumi suuruselt teine, efektiivsusest parim sadam. Laevandus on natuke keerulisem teema. Aga suurem osa laevandusest on, vaatamata eespool räägitud probleemidele, ikkagi väga efektiivsust tõstnud. See on ka üks põhjusi, miks meil on nn. laevandus-sõda soomlastega.

Ka meie väikesed laevafirmad on suhteliselt tugeva konkurentsivõimega. Põhiprobleem on selles, et nende käibekapitali ressursid on väga väike ja neil on raske aeg-ajalt ettevõtteid tagasilangusi üle elada. Loomulikult tahaksid nad saada mingeid soodustusi, mis aitaksid neid raskusi paremini ületada.

Nagu (nüüdseks Kesk- ja Ida-Euroopa konkurentsivõime parim) lennujuhtimiskeskus juba on, nii peaks nende analoog merenduses – lootsid – olema esialgu strateegiline riigiettevõtte ja tulevikus võib-olla ka erastatud. Praegu ei ole see riigiettevõtte – RAS –, vaid riigi hallatav asutus, ja selles häda ongi. RAS-i puhul kehtib – teatud piirangutega – ettevõtlusloogika; hallatava asutuse puhul on võimalus saada tulu ettevõtlusloogika järgi, aga kogu kulumechanism ja ka tulu kasutamismechanism on üles ehitatud analoogiliselt eelarvelisele. Ja see piirab niivõrd, et ei anna tegelikku efekti.

Eraomandi tekkimine transpordisüsteemis on toonud meie rahvusvahelisele konkurentsivõimele uue hingamise, oleme teistest ees ja seetõttu äärmiselt konkurentsivõimelised, kuna meie kulude tase on

väga madal. Efektiivsuse tase paranes kiiresti, ja seetõttu oleme veel kaua konkurentsivõimelised. Halvim on, kui n.ö. ideoloogilistel kaalutlustel jäetakse mõni niisugune ala või ettevõtte erastamata – riik kontrollib. Tegelikult on vaja kontrollida infrastruktuuri – niivõrd kuivõrd: võrdsed läbipääsud, mittediskrimineerivad juurdepääsud, muud sellised asjad. **Aga kontrollida liiklust, kontrollida kaubavedu – see on nõme!**

Ainult eraomanik suudab tõelise efektiivsuse tagada. Meie konkurentsivõime ressursid rahvusvahelises tööajutuses on just nimelt efektiivsus, sest oleme väikesed, meil ei ole massi taga. Hinna ja kvaliteedi parima suhte saavutamiseks peab olema eraomanik, kes sellest on huvitatud. Riik ei saa kunagi olla sellest piisavalt huvitatud. Poliitikat saab selle ümber ajada kõvasti, aga tegusid ja eriti tulemust ei tule.

Kas nüüd tagantjärele saaks väita, et Eesti Merelaevanduse oleks pidanud erastama see või teine võistlev pool?

Olulist vahet ei ole. Väljaarvatud see, kas finantseerijate huvi on suurem või väiksem. Tundub, et praeguses konsortsiumis on see väga tugev. Kas teises või kolmandas oleks olnud sama tugev, seda lihtsalt ei oska hinnata. Aga oluliselt ikkagi midagi ei muudaks.

Enne müümist ju saneeriti kaupapa päris kõvasti?

Eesti Merelaevandusega läks asi rohkem omasoodu – oli juba rõõpa peal ja läks nagu läks. Arvan, et sellises ajaühikus ja mastaabis on paratamatugi, et saneerimine mitte ei lõpe erastamise hetkel, vaid pigem alles algab.

21. veebruar

Mari Vamba, Madli Vitismann

Eksjuhikomentaar

Eesti Merelaevanduse endine juhatuse esimees TOIVO NINNAS, kas panite mõnisaada miljonit taskusse – teil olnud seal peidetud kahjum?

Kui olime sõpradele välismaalastele laevanduse üle andnud, siis minu arvates tegid nad uue auditi ja joonistasid need kahjumid spetsiaalselt sinna sisse. Ettevõtluse seisukohalt, kui näitad kahjumit, ja see ei ole sinu kapitaliga võrreldes suur, siis pärast, kui hakkad kasumit saama, võid 5 aastat selle kahjumi kasumist maha lahutada. Selle kahjumi näitamine ja ettevõtte tegelik olukord on veidi eri asjad. Meil oli väga tugev audiitor *Lybrand & Coopers*, ja seal polnud mingist peifimisest juttugi.

Offshore'id aga olid siis ja on praegugi olemas, sest Eesti ettevõtte ei saa veel suurt laenu.

21. veebruar

Kaadripoliitikast

Lugupeetud koostööpartner!

Käesolevaga teatan Teile oma lahkumisest Veeteede Ameti peadirektori ametikohalt alates 1. märtsist 2000. Tänan Teid meeldiva koostöö eest ja soovin edu Teie edaspidistes ettevõtmistes.

29. veebruar Lugupidamisega
Kalle Pedak

Veeteede Ametil uus peadirektori kt.

Pressiteade

Teede- ja sideminister Toivo Jürgenson nimetas alates 1. märtsist

Jüri Lember valiti uuesti EMSA esimeheks

18.märtsil toimus Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu korraline üldkoosolek, millest võttis osa 72 delegaati, kes esindasid kokku üle kolmandiku 1200-liikmelisest organisatsioonist.

Koosolekul esines ülevaatega ühingu möödunud kahe aasta tegevusest juhatuse esimees Jüri Lember, revisjoni tulemustest EMSA revident Kalev Roos.

Veeteede Ameti peadirektori kohuse täitjaks Andrus Maide (38).

Andrus Maide on lõpetanud Tallinna Kalatööstusliku Merekooli laeva juhtimise erialal ja Kaliningradi Tehnilise Instituudi tööstusliku kalapüügi erialal. Kutsekraad on veel kaitsmata Tartu Ülikooli majandusteaduskonnas, ärijuhtimise magistriõppes.

Andrus Maide on sõitnud merd 10 aastat, sh. kaptenina. Lisaks töötanud aktsiaseltsides "Hiu Kalur", "Dagomar", "Merini Tehnika" ning Mereinspeksioonis ja Keskkonnainspeksioonis.

29. veebruar
Teede- ja sideministerium

Ojasalu Jürgensoni nõunikuks

Pressiteade

Alates 1. märtsist hakkab teede- ja sideminister Toivo Jürgensoni nõunikuna tööle Ardo Ojasalu (35).

Ardo Ojasalu töötas enne seda Optiva Panga arendusdirektorina, varem on töötanud Hoiupanga strateegiliste projektide direktori, AS EK finantsdirektori ja Maksuameti direktorina.

Ardo Ojasalu on erakonna Mõõdukad liige ja olnud ka Riigikogu liige. Ta on lõpetanud Tallinna Tehnikülikooli arvutite ja arvutisüsteemide erialal.

29. veebruar
Teede- ja Sideministerium

Ühehäälselt valisid üldkoosolekul osalenud kolmandaks aruandlus-valimisperioodiks juhatuse esimeheks seni EMSA-t juhtinud Jüri Lemberi. Kinnitati ühingu täiendatud põhikiri ja valiti revidendid.

Volikogu istungil valiti EMSA uus juhatuse, millesse kuulub viis liiget: Anneli Kotkas ("Nordic JetLine"), Urmas Kuus ("Estline"), Tõnu Andreas ja Pille Valgemäe ("Hansatee Grupp") ja Jüri Lember (Eesti Mereakadeemia).

EMSA juhatuse

Tutvustati ILO meretööstandardeid

Sotsiaalministeeriumi 28. veebruarist 1. märtsini korraldatud seminari "ILO meretööstandardid" muutis huvitavaks ja elavaks ILO ekspertide väga asjalik, sisuliselt konkreetne ja dünaamiline teemakäsitlus. Ekspertidel oli detailne ülevaade meretööstandardeist ning nad oskasid seda ka huvitavalt ette kanda. Muljet avaldas ka nende pädevus vastata osavõtjate kõikvõimalikele küsimustele, tuues näiteid erinevate riikide praktikast. ILO ekspertide diskussioonioskust tuleks meil kõigil õppida.

Usun, et ILO eksperdid jäid ka seminarist osavõtjatega rahule. Osavõtjaid oli palju ja ettekannetele töötati elavalt kaasa. Sotsiaalministeerium valmistas ette meie seaduste ja eelnõude tõlkeid, mis näitas ILO esindajatele Eesti õigusloome arengut. Kohal viibisid kõigi huvirühmade esindajad, mis näitas kolme põhirühma: tööandjate, töövõtjate ja riigi õigusi ja tahet tööstandardite küsimuses oma seisukohti kaitsta.

Üldistavalt tuleks märkida kaht põhilist puudust Eesti ja ILO vahelistes suhetes.

Esiteks, Eesti vähest aktiivsust (mis hakkab mööda minema) meremeeste töö eripära reguleerimisel seadustes ja ILO konventsioonidega ühinemisel. Mõlemad on omavahel seotud. Paljud ILO konventsioonid on väga regulatiivsed, s.t. sätestavad konkreetseid norme ja toiminguid. Kui niisugust konventsiooni ratifitseerida, satub see vastuollu Eesti tööseadusandlusega, sest konventsioon arvestab meretöö eripära, Eesti üldine tööseadusandlus aga mitte.

Muidugi võib väita, et konventsioon kui välisleping on siseriikliku seaduse suhtes üliluslik, ...kuid teadlikult õigusüsteemis vastolusid tekitada ei ole vaja. Järelikult on otsustavaks enne ILO konventsioonidega ühinemist reguleerida meretöö eripära seadustes sellises mahus, mis oma reguleerimatus tõttu takistab tööd juba praegu.

Teiseks, ILO ekspertide ettekannetest selgus, et Eesti ei kasuta ILO liikmena ära ILO konstitutsioonist sätestatud võimalusi seista oma huvide eest rahvusvahelisel tasemel. ILO pakub selleks võimalusi, alates lihtsamatest konsultatsioonidest kuni tribunalin. Mäletatavasti väitis Eesti-Sooe boikotikonflikti puhul riik, et tal puuduvad hoovad küsimuse reguleerimiseks. ILO eksperdid aga kinnitavad, et niisuguste konfliktide puhul võib pöörduda ILO tribunali.

Konkreetselt tuleks Eesti Sotsiaalministeeriumil töötada välja ILO konventsioonide ratifitseerimise programm (loetelu ja ajakava). Tunnustuseks tuleks märkida, et sotsiaalministeerium on moodustanud merekoostöö komisjoni, mis selles valdkonnas juba töötab. Selle programm tuleks siduda siseriikliku õigusloomeprogrammiga. Kõrvalepõikena tuletan meelde, et aastail 1995-1996 teede- ja sideministeeriumis välja töötatud merenduse õigusloomekontseptsioon käsitleb tööseadusandlust vähe, sest see ei ole teede- ja sideministeeriumi valdkond. Sellest tulenevalt arenes kiiresti merendusvaldkonna "tehniline" õigusloome (aastail 1996-1998 menetles Riigikogu seitset meren-

dusseadust, millest on jõustunud viis), kiduraks jäi aga merendusvaldkonna tööseadusandlus. Meeldetulemiseks peaks märkima, et nimetatud seitsmiku seas oli ka 1996. a. ettevalmistatud "Meremeeste seaduse" eelnõu. Ametiühingute surve "suri see välja". Üks põhjusi oli säte, mis lubaks määratud ajaga töölepingu sõlmimist. Meenutades tolleaegseid väljajätlemisi ajakirjanduses, loeti niisugust töösuhet "röövellikuks". Käesoleval ajal ettevalmistatud "Meretöölepingu seaduse" eelnõus loetakse seda vastuvõetavaks.

Seisukoht:

1. Kõigil huvirühmadel tuleks edastada oma konkreetsed parandusettepanekud uue "Meretöölepingu seaduse" eelnõu kohta. Uus seadus võimaldab anda puuduoleva regulatsiooni Eesti tööseadusandluses, lähtudes meretöö eripärast. See on kõigi huvide ja vajab toetust, mitte ebakonstruktiivset kriitikat.

2. Eelnõu sätteid tuleks muuta vastavalt ILO ekspertide märkustele (neid oli vähe), mille aluseks olid need ILO konventsioonid, millega Eesti on ühinenud.

3. Suunata seaduseelnõu Riigikogule menetlemiseks.

4. Arvestades seda, et ILO konventsioon on palju ja ka need uuenevad, tuleks vastuvõetud seadust vajadusel muuta koos uute konventsioonide ratifitseerimisega. Vastavad seadusmuudatused tehakse enne järgneva konventsiooni ratifitseerimist või ratifitseerimise seaduse rakendussättega, mis on igati normaalne toiming.

Viktor Palm

Kõik, mis sadama veel või sadama maal

Vastab Muuga Sadama direktor Joel Tammeka

Kas teie meelest on sadam välja kujunenud?

Ei veel. Territooriumist on võib-olla ehk pool välja ehitatud. Mahtude poolest ei oska nii täpselt öelda, aga palju-palju tööd on veel tegemata. Nüüdseks on tekkinud uus suhtumine sadama arengusse. On väga tõsiselt hakatud tegelema uute kaide ja terminalide rajamisega. Laevade paigutamine kai äärde muutub iga kuuga üha problemaatilisemaks. Meil ei ole piisavalt ruumi oma kaubavoogude mahutamiseks ja opereerimiseks; operaatorid on sunnitud üha rohkem kaupa ära ütlemata. Neil võib ka lihtsalt laopinnast puudus olla, ja see ei ole otseselt sadama asi. Aga tegelikult on kõik, mis juhtub sadama veel või sadama maal, ka sadama asi. Kui kusagil siin on midagi pahasti, siis ei ütle ega kirjuta keegi, et see juhtus DBT-s või "Refetras", vaid Muuga sadamas.

Uue kaijoone rajamisel tuleb maismaad juurde nii 280 ha, mis on 100 ha rohkem kui praegu valmishitatud osa. See toob kaasa ka raudtee arengu.

Arengu alus on muidugi see, mida opereerida. Ja praegu tundub, et see on olemas. Transiit on meie põhitöö, seda on 75%.

Suur osa sellest on rongidega saabuv vedellast, mis kallatakse laevadesse?

36 tunniga voolab toru mööda tankeris 80 000–100 000 t naftat, maasuuti või õli. Aga eks püüdke selle ajaga 80 000 t kaupa kottidega laadida. Kasumi mõttes on asi selge, aga ega sadam pole mõeldud ainult vedellasti jaoks.

Vili tuleb lääne poolt sisse ja läheb ida poole abistamiseks. Viljaterminaal ehitati omal ajal 5 miljoni tonni jaoks ja hoopis teise põhimõttega. Praegu on siiski 2 miljonit t juba käes, ja tuleval aastal on see number veelgi suurem.

Eesti eksport – metall ja puit – käib samuti Muuga sadama kaudu. Kui vanasti läksid lihtsalt palgikoormad, siis nüüd on see kõik saetud ja pa-



Joel Tammeka

kitud materjal. Ka neil meestel peab olema sadamas ruumi, kus teha-toimetada. Kuigi oleks ju kasulikum nii nagu Ventspilsis: üks suur jäme toru, suured laevad, ja ei muud midagi, ning raha aina tuleb.

Tänapäeval on sadamais konteinerid aukohal, ainult mitte siin.

Logistiline plaan näitab, kust konteiner tuleb ja kuhu läheb. Kui palju meie enda 1,5 miljoni inimese jaoks ikka konteinereid vaja on?! Järelikult peaksid need enamjaolt mujale minema, keegi peaks olema valmis kaupa transiidina saatma ja keegi neid vastu võtma ja töötlemata. Aga mis kaupa see Tuula oblast ikka ostab? Üsna vähe. Üldse on konteineritega praegu väike mõõnaperiood. Võib-olla on seotud ka sellega, et uus konteineriterminaal on ehitamisel. Oli ju aeg, mil kesklinna sadam ükski tegi 45 000 TEU-d. Praegu teeme kahepeale kokku 60 000. Usun, et juba varsti konteinerite hulk suureneb, kui meil on tugevate spetsialistide ja korralike seadmete abiga pakkuda väga head teenust igati tänapäevases konteineriterminaalis.

Missugune oleks teie meelest otstarbekas lastiliikide osakaal?

Kui oleks 20 miljonit tonni naftat ja 20 miljonit puitu ja 20 miljonit konteinereid, siis oleks viimase peal. Aga sadam peab olema valmis vastu võtma kõike, mis tuleb, mitte ükski laevaliik ega mitte ükski kaup ei tohiks meist mööda minna. Peame vedajale looma põhjuse, miks siia tuleb: see võib olla ka turvalisus või olgu minupärast kasvõi hea õlu kaldal. Kuna sadam ise enam ei opereeri, siis peame looma operaatoritele maksimaalsed tingimused selleks tööks. Kui osutub vajalikuks, peame näiteks mingit tasu alandama, et see firma oleks konkurents: kui Riia sadam küsib 100 ühikut, siis anname meie 90-ga. Kui siis kaup just Muugale tuleb, oleme me ikkagi võitnud.

Agapeaksite ju igale operaatorile andma ruutmeetri ja kaimeetri ühesuguse hinnaga rendile?

Operaatorid ei ole ühte meele võetavad. Mina paneksin ette, et kui teed 1 miljon tonni, siis maksad niipalju, aga kui teed 9 miljonit tonni, siis niipalju. Operaatorfirmal peab olema stiimul, et rohkem teha.

Ka arvan, et selle maa rent, mis on kraana ja kai lähedal, peaks olema kallim, kaugemal odavam ja päris taga veel odavam.

Sadam ei peaks tegelema ka näiteks elektrimajandusega. Aga kust leiame firma, mis tagaks operaatoreile samad tingimused? Sadam kui suurarbija on praegu omamoodi puhver – kui üks operaator ka võtab vahepeal vähem elektrit, siis kõik koos ja sadama all jäädakse ikka suurarbijaks. Aga eraldi olles operaatorfirmad seda enam ei oleks ja maksaksid kõrgemate tariifide järgi. Meie kaubamahtude juures on tegemist sadade tuhandete kroonidega. Praegu garanteerime operaatoreile ja Eesti transiidile, et midagi ei lähe kallimaks. Turg on nii täis, hinnad nii ühesugused, et nii kui kusagil natuke midagi hammustada saab, nii see kaup sinna läheb. Aga kui kaup kord ära läheb, siis küll on raske seda tagasi tuua.

Laevu Muuga sadamas

Mullu toodi sisse 4,7 korda vähem kaupa kui välja viidi

Laevatüüp	Laevade arv	Sissetulnud kaup (t)	Väljaläinud kaup (t)
kuivlastilaevad	644	561 200	1 016 600
tankerid	632	611 400	13 317 400
ro-ro-laevad	420	225 900	232 600
kruisilaevad	363	74 100	138 300
konteinerlaevad	191	97 600	204 200
puistlastilaevad	108	1 685 900	983 100
jõgi-meri-tüüpi	78	29 608	151 800
külmutuslaevad	16	92 400	
autolaev	1		288
muud	30		
Kokku	2483	3 378 108	16 044 208

Laevade kogumahutavus Muuga sadamas

Laevatüüp	Kogumahutavus (1999)
kruisilaevad	8 489 303
tankerid	4 981 154
ro-ro-laevad	1 641 371
puistlastilaevad	1 194 450
segakaubalaevad	858 689
konteinerlaevad	408 290
külmutuslaevad	81 941
jõgi-meri-tüüpi	97 368
muud	65 740
Kokku	17 818 306

Kõik, mis sadama veel või...



Vahel tahaksime kaupa suunata: võtaks selle hunniku ja paneks hoopis Koplis või Paldiskist käima. Aga elu näitab, et kaupa ei saa suunata, sel juhul läheb kaup lihtsalt hoopis mujale.

Kuid AS-i Tallinna Sadam tegevise üks põhjendusi oligi ju omal ajal, et siis saab kaupu eri sadamatesse suunata, nii nagu sadama meelest õigem: süsi kesklinnast ära jne.

Reisisadamas ei peaks ehk tõesti sõega tegelema. Suunati Koplisse, aga ei läinud – läks minema. Nii vähe kui näiteks turvast Muugal läbi käib – aga me ei saa seda Pärnusse suunata. Võime üldse Muugal lõpetada turbaga tegelemise, aga see kogus ei lähe sellepärast veel Pärnusse. Opeereerimiskoha paneb paika ikka kaup ise, õigemini raha – viiakse sealt, kus kasulik.

Suurte kaubakoguste ketid, mida sadamas arvestame, on ikka üsna ammu ja üsna täpselt paigas. Alates sellest, et operaator tunneb agent, agent tunneb omanikku jne. Kui tahan vanaemale maale koti suhkrut saata, siis saadan ikka inimestega, kellest tean, et nad ei tee kotti märjaks ja viivad õigeks ajaks kohale ning ma ei pea ise koti teekonda jälgima ja kõike üle kontrollima.

Sadama peamine töö on praegu võimaldada uuel kaubal juurde tulla, võimaldada uutele laevadele kohti.

Kõige suurem on ikkagi vedelasti kasvuprotsent?

Juhtub ka seda, et alguse 200 tonnist saab aasta lõpuks miljon – oleneb, millest alustatakse. Aga ka DBT mineraalväetis läheb kindlalt tõusujoones, usun, et suureneb paar korda. Peame väga tõsiselt suhtuma sellesse, et võimaldada operaatoril tööd teha.

Kuidas on lood võimaliku vabatsooniga?

Selle ümber on olnud palju arutamist. Mis kellelegi meeldib: üks suur või palju väikesi. Praegu on meil neid 5: Ferry, Refetra, DBT, Stivis ja MGT.

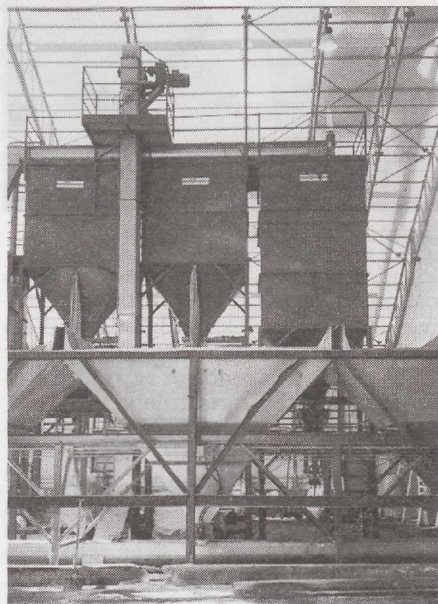
Oli ka mõte, et teete sadamale aia ümber, ja kes sisse tuleb, ongi vabatsoonis.

Üks üldine vabatsoon annaks firmadele selle eelise, et ei pea oma kaupa kindlale väikesele territooriumile paigutama, vaid ka 10 m eemale, mida praegu teha ei tohi. Aga kui eraldi-süsteem rahuldab operaatorfirmat ja rahuldab klienti, siis on hea. Et hakata midagi ringi tegema, peaks pakuma midagi veel paremat. Kui ei suuda näidata, milles kellegi võit seisneb, siis pole mõtet. Enne peab kõik väga täpselt selgeks tegema.

Vabatsoonis põhimõte on, et kaubaga saaks mingit tööd teha ja sellele

väärtust juurde anda. DBT (*Dry Bulk Terminal*) võtab viiest suurest kotist väetist ja segab ühte väikesesse. Puidumehed pakendavad oma kaupa. Mõned mehed võivad hakata tegema jahu ja seda kotti panema. Liati on vabatsoonis dokumentide vormistamine poole väiksem; ka on maksumoodustused.

Toll on meil väga mõistev olnud, töötab hästi firmadega koos. Kujutame seda mingi karmi karistava organina, aga see on samuti üks koostööorgan. Kui midagi valesti on, siis enne kui näiteks kaup seisma panna, räägitakse ja mõeldakse, mida teha annab. Samuti on hea koostöö piirivalvega: me ei kuule



DBT-1 on vabatsoonis väetisetööstus.



"Calibur" on Ferry Terminali hoole all.

ega näe neid, lihtsalt kõik on alati klaar.

Kiitke operaatoreid ka!

Võiksin kohe otsast *Pakterminali* poolt peale hakata ja teise serva *Nesteni* ning *Lukoilini* välja jõuda.

Teil on kuus vedelasti operaatorit, aga miks ainult *Pakterminalist* räägitakse?

Eks see oleneb iga mehe promotööst. *Pakterminal* on nii võimas firma, ja seal tegeldakse ka selle asjaga. Lisaks on firma eesotsas ka mujal nii väljapaistev isiksus Aadu Luukas. Käibe poolest teeb see firma 8 miljonit, *Eurodek* siin näiteks 1,1 miljonit – Koplis ta tegutseb ka. *Estonian Oil Service* on ka tubli tööd teinud – 4 miljonit. *Neste* on pisike, aga tragi ja töötab. Samuti *Sonmarine Oiltankingi* all, mis on maailma kolmas tegija. Tubli on ka *EOS (Estonian Oil Service)*.

Viljaga tegelejad olid eelmisel aastal väga tublid. Vili tuleb meile, sest siin on parim elevaator.

Väetist töötleb nii spetsiaalne väetiseterminal *DBT*, aga ka *Stivis* ja *Refetra*. *Euroлада* on spetsialiseerunud autodele.

Operaatoreid, kellega oleme suhtes, on 16, agendisuhetes oleme üle 70 firmagaga.

Nüüd saavad elu sisse *Doval* ja *Tridens* tollilaad.

Mitu aastat tagasi arvas toonane sadamajuht Enn Sarap, et Muugale pole mõtet suuri ehitisi plaanida, sest ei paista juurde tulevat eriti suuri kaubavooge, mille jaoks peaks tegema. Huvitav, kust need nüüd siis tulid?

Päris viimased aastad näitavad iga-aastast 30% arengut, Muugal veelgi suuremat. Järelikult on kaupa. Aga meil ei ole enam kaid pakkuda. Ja pakume operaatoreile ka seda võimalust, et sadam valmistab pinnasette, pangu ise rööpad peale. Siis kasutab seda raudteed ainult ise. Kui keegi veel, siis reguleeritakse lepinguga. Mis muidugi ei välista tervemisti sadamale kuuluvaid raudteeharusid.

Kuidas vaatate ideele erastada osa sadama aktsiaid?

Muugal, kus toimub Eesti transiidipõhiosa ja ilmselt ka jääb siia, ei võtaks ma seda tükki riigi käest ära. Ma pole nõus, et riik on alati halve peremees. Mõnikord võib halvasti käituda, aga no siis korrigeerigu oma käitumist. Oleksin ma väga rikas sadamaomanik sir John, kel kõrval Tallinna sadam, siis ma ostaksin selle Tallinna sadama ära ja laseksin põhja, et ta mind ei segaks... Iseküsimus, kellele kuulub kail olev terminalaal, raudtee jne. Aga maa ja kaid peaksid olema riigi käes, siis on kindel, et asi ei lähe valesti. Sadam tähendab liialt palju.

Meist on saanud võrdväärset partnerid, meid usaldatakse. Riia mehed tulevad oma kaubaga siia. Miks?! Vastavad, et siin ei teki probleeme, on parem kui kodus.

Kas kaide läbilaskevõime on ka juba suurenenud?

See on operaatorite asi, seal taga on nende raha. Pole kuulda, et laevade seisuaajaga oleks probleeme olnud.

Kui palju sadama enda töötajaid on jäänud – enamiku olete ju operaatoritele ära andnud?

Jäänud on kaks suuremat seltskonda: umbes 120–meheline sadamakapteni teenistus ja sadama haldus- ja hooldusteenistus, 140 inimest. Administratsiooni on 3 talituse juhatajat; ülejäänud mehed on rühma- ja brigadirid jne. Tähtis osa on energeetikaosakond, 70 inimest; tegelevad kõige puhtast veest musta veeni, elektri, kütte ja pumbajaamadega. 60 meest on kaldamadruuseid. Ega koondata ei ole enam kedagi, pigem on mõni otsamees vahel puudu.

Iseliikuv kaup – reisijad – on Muuga sadamast kadunud.

Aeg on niipalju teine, et peaksime reisijaile tagama Euroopas vastuvõetavad tingimused. "Cinderella" omanikule küll meeldis siin käia, ega ta ei tahtnudki, et reisijad kaldale napu lähivad võtma, las parem võtavad laeva baaris. Aga sadamate spetsialiseerumist peab siiski järgima. On ju tore pilt, kui heleroosas kostüümis proua astub Muugal maha ja küsib, kus see city siin on. Aga tema pea kohal on kraana, ja kaubasadama mõll käib ümberringi. See ei sobi kokku.

Ka sissetulnud laevade mere-meestel pole Muugal midagi teha.

Nende jaoks on misjonikeskus. Aga selle rahastamine on riigi poolt paljaks panemata.

Vaatab teie otsa?

Vaatab meie otsa, ja meie toetame. Aga see ei peaks päris nii olema – selles võiksid osaleda ka näiteks veeteede amet, laevaomanikud...

Suhtumine oma töolistesse, kes teevad ööpäev läbi iga ilmaga oma meretööd, on muust teeninduse tasemast väheke maha jäänud. Riided ja muu seesugune on ju igati korras, saun ja söökla olemas, teed juua ja televiisorit vaadata saab ka.

Koristusteenistuse oleme samuti suures tuhinas käest andnud. Aga see dokkerite punt on ehk harjunud, et riietusruumis istub *tjotja Motja*, kes kaltsuga äigab, kui keegi sigareti maha viskab ja kes nende mahakukkunud riided üles korjab ja kuivama paneb. Praegune koristamine käib kolm korda päevas, aga mehed võtavad otsi vastu ning tulevad jälle tagasi 30 korda. Pole midagi parata, et ruumid on ikka mustad.

Joomiseprobleeme sadamas ei ole üldse, see tähendaks kindlat vallandamist.

Missugune on sadamas keskmine palk?

Töötajate palk on täiesti korras. Töolistest on värava taga järjekord. Lihttöölise palka võiks siiski üle vaada – töögraafik ja –tingimused on küllalt rasked.

Kuidas hindate Muuga sadamat meresõiduohutuse seisukohast?

Kogu reid on korras, natuke probleemaatiline on naftabassein, sest sealsete kaide kasutamine on niivõrd intensiivne. Sadam andis ka pukserid ära, ja erafirma, kes nendega nüüd

töötab, teeb seda hästi, ainult et uusi pukserid pole ja koguvõimsusest jääb väheks. Aga käisin hiljuti uue pukseri kiilu panemisel. Sadam tuli ka appi ja andis firmale garantii.

Uue kai ehitamisega läheb asi lihtsamaks. Meie sadama asukoht on niivõrd õnnestunud, et need paarkümmend päeva, kui on probleemid 7. ja 8. kai ääres, pole hullud. Seal seisavad tavaliselt ka nii suured laevad, et neile tuul suurt ei loe.

Mis puutub nafta kogumisse ja poodide paigutamisse, siis see kõik on paigas. Naftabassein on väga õnnelikult paigutatud: meretuulega ei uhu välja ja maatuulega pole jälle lainet. Kui midagi juhtub, oleme võimelised tegema kõik, mis sõltub inimesest.

Uus kai peaks pigem ehk väljaspool basseini olema. Aga kui tehakse korralik ekspertiis ja riskianalüüs, tellitakse uued pukserid, saame sellega hakkama. 95 m jääb ruumi ka siis, kui olemasolevate kaide ääres seisavad suured laevad.

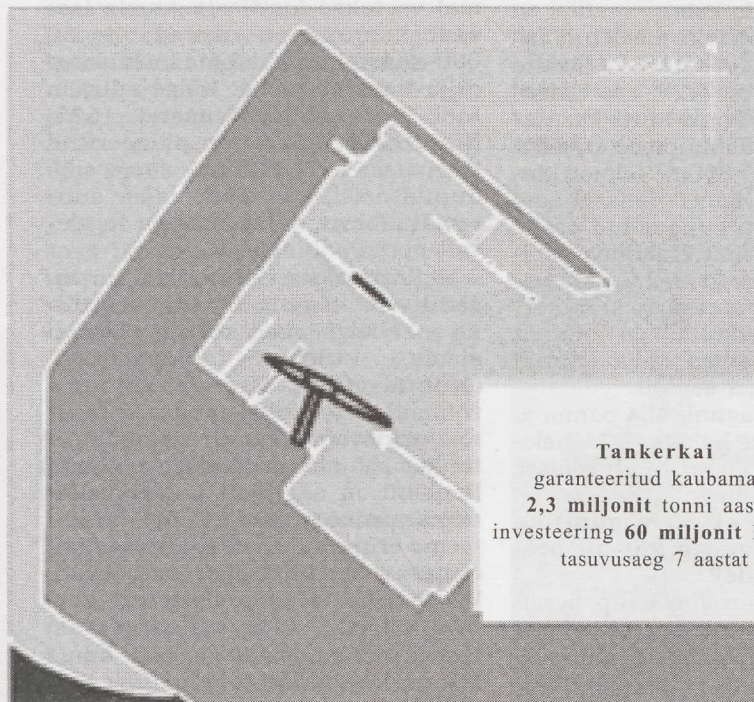
Peamine on see, et kui mingi laev tahab sadamasse tulla, siis sadam saaks alati öelda: "Welcome!" ja jääksime alati oma operaatoritest lugu pidama.

1999. aastal oli 2482 laevakülastust. Neist 2117 oli kaubalaevu ja 365 reisilaeva. See on päris tragi näitaja, teeb 6,8 laeva päevas. Tegelikult on mõnel päeval muidugi 12.

Teeme 230 000–240 000 vagunit – päevas 550–600 vagunit.

Täna, 18. veebruaril on töötlemise all 6 laeva, reidil teist nii palju.

**Mari Vamba
Madli Vitismann**



Tankerka
garanteeritud kaubamaht
2,3 miljonit tonni aastas
investeering 60 miljonit krooni
tasuvusaeg 7 aastat



Uue kai koht paberil... ja looduses. Pukserite asemel hakkab seisma tanker.

Hinna ja kvaliteedi suhe on hea

Vastab AS-i Pakterminal juhatuse esimees Raivo Vare

Mitu mullu Muugal käinud 632-st tankerist teil käis?

487. Natuke üle kahe kolmandiku. Meie osakaal üldse Eesti naftatransiidi turul on umbes 47%. Kogu Eesti peale kokku veeti 19 miljonit tonni. Muugalt veeti kokku läbi 14 miljonit tonni naftasaadusi, ja meie osa oli tsipa üle 8 miljoni.

Teie firmal saab täis 7 aastat tegetsemist. Kas on käes täismehega? Selle aja peale võib üks ettevõtte hakata ilmutama esimesi väsimuse tunnuseid.

Pigem esimesse klassi mineku iga. Kuldajad on möödas – kuldajad turu mõttes, mil turg pidevalt kasvas ja polnud eriti palju alternatiive.

1996. aastal oli teil käinud 472 tankerit Muuga sadamasse tulnud 1445 laevast (kolmandik) ja teie firma arvel pool sadama käibest – 3,5 miljonit sadama 7,7 miljonist.

Tankerite arv, mida töötleme, on muuseas vähenenud, sest laevad on niivõrd palju suuremaks läinud.

1997. aastal oli ka juttu, et tahate ehitada kai, mille ääres hakata vastu võtma normaalseid – 40 000 tonniseid – laevu.

Praegu võtame 80 000 tonniseid. Oleme sisse toonud ka 100 000 tonniseid, aga neid ei saa täis laadida. Süvis on piiri peal, aga asi selles, et niisugust laeva ei saa pärast välja. Praegu ongi üks Muuga sadama probleeme, et suurte laevade jaoks ei jätku puksiirivõimsusi. Üks suur pukser, mis juunis valmis saab, on PKL-il väidetavalt küll Hersonis ehitamisel, aga tegelikult oleks vaja kahte 5000-st, et 100 000-se laevaga korralikult toimetada. Vana aasta lõpus ja uue algul, kui terminaali seisukohast olid iseenesest head soojad ilmad, ainult et tuulised-tormised, ei saanud tühje laevu sisse tuua – olemasolevat pukserivõimsust ei piisa nii suure purjepinnaga laeva jaoks. Ja väga suurt täis laeva ei saaks välja ka muidugi.

Praegu on meil öieti kolm kaid: 1A, kus teeme suuri laevu, siis nr.1, mille teises pooles e. kail 2 oleme küll osanikud, aga seal on eelisõigus teistel, ja väike, oma-aegne keemiakai, mis nüüd on natuke suurem, kus saab teha kuni 3500-seid laevu. Nii et kaidest tunneme puudust.

Kahe aastaga on teil käive kahekordistunud. Kuhu niimoodi edasi?



Raivo Vare

1997. aastal laaditi laevadesse 86 000 vagunit, järgmisel aastal 129 000, möödunud aastal 139 000 vagunit. Me töötleme kuni 60-vagunilisi nn. plokkronge, mis liiguvad punktist A punkti B, ilma et vaguneid vahepeal ümber sorteeritaks. Üks rong sisaldab kuni 3500 t – ühe suurema laeva jaoks on vaja neid 20. Masuudi ümberlaadimine võtab rohkem aega, see on olnud ka aastaajast; heledad kütused vähem. Tervele rongile heledatele läheb umbes poolteist tundi, tumedatele kolm.

Meie edu põhinebki meeletult intensiivsel tööl. Keskmise mahutite nn. pööre kuus on 4,25: see tähendab, et üle nelja korra kuus kasutatakse ära iga hoidlakuupmeeter, mida on meil kokku 207 000 m³. Silmad kinni võib öelda, et kahel viimasel aastal on üle 4 korra kuus olnud pööre. Haru keskmine on 1,2; lähimad kolleegid Eestis teevad 2–2,2 ehk teisisõnu, meie pöörete arv on kaks korda suurem. Püsikulud on suurelt jaolt aga kõigil samad, välja arvatud see, mis kogusega seotud.

Suudame 84 vagunit alla panna ja korraga töötlema hakata – 24 heledaid ja 60 tumedaid. Ühte hoidlasse mahub umbes 3 rongitait.

Ideaal oleks, et 60-vaguniline rong tuleks puuraugu kõrvalt peatumata teie kaile?

Meil on nõ. koguseline kaup, ja niisugune peaks tõesti iga seda tööd tegeva firma loogika olema. Mida vähem niisugust kaupa ümber formeeritakse, seda kiiremini liigub, seda lihtsam seda töödelda. Meie edu pant on olnud süstikrongid, mis on

toonud kaasa mahu kasvu: käivad regulaarselt plokkrongidena suletud marsruudil väga kiiresti Kiriši ja meie terminaali vahel. Ka südatalvel tuuakse 20 tunniga masuut kohale. Rusikareegel on selline, et üks tund tähendab üht miinuskraadi – 20 tunniga jõuab masuut jahtuda 20 kraadi võrra. Võrdluseks: kui tuleb 5 päeva, siis jahtub vee jäätumispiirini, kui seal vett sees on. Raudteelogistika on andnud suurema efekti kui eales oleks võinud arvata.

Nädalavahetusel oli meil 8 rongi päevas. Juba ainuüksi iga rongi 60 vagunile n.ö. otste sissepistmine, kontrollimine, välja võtmine on küllalt töömahukas. Meil on siin sisuliselt oma väike raudtee. Vaja on vaguneid viia, tuua, komplekteerida. Kui veel suudaksime rongi Muuga jaamas seismist vältida – sealt tuuakse teise veduriga. See ei ole ettevide, Muuga jaamaga on meil väga hea koostöö ja tehakse väga kiiresti, aga füüsiliselt võtab tegevus oma aja.

Ja tegelikult on ressursse veelgi. 1 miljon tonni on võimalik ilma oluliste muutusteta meie poole peal rohkem teha. See tähendaks küll veel paremat raudteelogistikat. Tehnoloogiline lagi oleks 12 miljonit tonni. See on ideaal, ideaalid aga ei täitu kunagi päriselt.

Tegelikult on praegu meil käiv keskmine laev 30 000 tonnine. Toornaftat (*crude*); on olemas ka veel *naphtha* – juba töödeldud, millest hakatakse bensiini ja muud tegetma) veetakse kindlasti suurte laevadega; nüüd on suured, üle 50 000-sed hakanud käima ka masuudi ja bensiini jaoks. Kõige suurem hulk laevu oli 1998. aastal – 625. Nüüd oli 487; 350 on planeeritud tänavuseks. Teisisõnu, oleme siirdunud niissi, kus töödeldakse suuremaid laevu, väiksematega tegelevad enamjaolt teised.

Meil on üks eripära, mis on loogiliselt omamoodi väga keeruline – kellelgi teisel seda probleemi ei ole –, kuid mis iseenesest on andnud efekti. Meie tehnoloogia võimaldab töödelda mõlemas suunas erinevaid tooteid. Ka seda, et tanker tühjaks ja rongiga minema. Bensiini on aeg-ajalt niimoodi Venemaa jaoks tulnud ka. Aga muidu teeme erinevaid tooteid korraga; 14 nimetust on ühel ajal sees olnud. Võrdluseks: lähim kolleeg teeb korraga kolme.

Veel üks edu pant on kaks suurt klienti, kes annavad suhteliselt stabiilse kaubavoo. Kiriši tehas annab umbes 58% kogumahust, ja *NT Oil* nii 19%.

Aga siis on risk, et kui ühel suurtest midagi juhtub...

Raudtee räägib tariifivaidluste puhul ka, et küll on hea, kui on palju väikesi kliente. Ei ole! Naftaäris kindlasti mitte. Nii võiks juhtuda vast ainult sõja ajal. Lisaks on Kiriši naftautmistehas Venemaa territooriumil kõige modernsem; töötles möödunud aastal 17,3 miljonit t kaupa; sellest eespool on endise N. Liidu territooriumil vaid Mažeikiai, mis ehitati veel hiljem.

Kui sügisel tulid igasugused keelud, siis esimesena murdis läbi see tarnekett, mille üks osa ka meie oleme. Väiksematele seda võimalust enam ei avanenud, sest Venemaal on kord majja tekkinud ja see "ilus" aeg möödus, kus vagonikaupa toodi kütust kuidagi moodi üle piiri ja tehti suri-muri. Ainult Venemaal küllalt jõulist *lobby* omavad tarneketid suudavad jooksvatel poliitilistel või mistahes muudel kaalutlustel tekkivatest probleemidest üle saada. Kasulik on olla nendega koostöös, mitte nende konkurendid. Seda teed on tänaseks ka kõik läinud, ainult et meie olime esimesed.

Vabatsõniga ei ole teil midagi tegemist?

Meil on tolliladu: puhas transiit, aga esmane kaubatöötlus toimub ka – aeg-ajalt pannakse erinevaid kütuseid kokku. Siseturule ei tööta, ka punkerdamist enam praktiliselt ei tee. Vaid *Estonian Airi* ja *Eesti Lennukompanii* lennukikütus tuleb meie kaudu, kusjuures meie mahuteid kasutatakse ka hoidlana.

Ega teil veereostust ole? Teie luike oleme igatahes näinud.

Meil on neid siin terve perekond, pojad on suureks kasvanud, alalõpmata paistavad 2. kai läheduses. Siin kinni ei külmu, ja neil on hea olla.

Oleme saasteprobleemidega ilusasti hakkama saanud. Pidev monitoring käib. Suvel sooja ilmaga on natuke rohkem lõhna tunda, aga see ongi ainult lõhn, mitte õhusaaste. Ja ega sedagi veel tea, missugusest firmast just lähtuv... Meil on ülevalt-laadimine ja –mahavõtt; kui lukk lahti tehakse, siis tuleb paratamatult üles kogunenud kergemat "odööri" ka välja.

Laieneda teil siin sadamas enam kuhugi ei ole?

Ainult kui merelt juurde võtta. 1A kai juures on ju tegelikult tühi vesi, mida keegi ei kasuta, laev on tükk maad kaist eemal. Ainult et merelt maa võitmine on kallid. Ja ohutusprobleem – seepärast ongi kõik kütusefirmad ühes sadamaosas koos. Sadam on lubanud ka teisepool bas-

seini paiknevatele turba- ja metallivedajatele kehtestada samad kordgenatud ohutusnõuded mis tankeritel.

Kui palju teil töötajaid on?

103, neist 17 *valgekraed*. Üpris väike koosseis, mis töötab ülimalt intensiivselt.

Kui suur on nii vastutusrikka töö juures keskmine palk?

Meil on palk kaheosaline: 60% põhi- ja 40% tulemuspalk. Põhipalga suurusjärk on olenevalt kategooriast, staažist jne. 5000–6000 kr ringis. Muide, ka 7-aastase staažiga töötajaid on. Kaadrivoolavus on väike, kaadripoliitika suhteliselt karm. Möödunud aastal lahkus firmast 5 inimest, sama palju tuli asemele. Kolmandat aastat on sama suur koosseis, kuigi töödeldavad kogused on suurenenud 5,4 miljonilt 8 miljonile tonnile. See on loomulikult käinud käsikäes tehnilise täiustamisega.

Kas 7 aastaga mingeid väiksemaid äpardusi on juhtunud – suurtest oleks niikuinii kuulda olnud? Mõnikord mõni kraan lahti ununud?

Ohutussüsteem on dubleeritud. Meil on kõik arvutisse viidud, *online* selgitab, kus mis toimub, ja kui midagi on, siis hiireklõpsuga lülitatakse vajalik kohe välja. Selleks aga, et midagi lahti keerata, on vaja topeltprotseduuri läbi teha. 100% kindlust ei saa kunagi olla – Tšernobõlis oli 14 protseduuri, aga ikka juhtus mis juhtus.

Meil on samuti oma operatiivne side, pidev jälgimine ja raporteerimine käib. Jälgimine toimub ka füüsiliselt, telemonitoridelt.

Merenduses on õnnetuste põhjustajana üha suurem osakaal lihtsalt väsimusel, tähelepanu hajumisel.

Need tekivad tihti siiski ka vin-disest peast. Meie terminaalis on küll üks viski- ja üks konjakipudel. Aga need mõlemad on minu kapis. Mille üldse üheainsa korra olen Venemaa külaliste puhuks välja võtnud.

Ja käib ka ülitäpne tööarvestus – väga hoolega peetakse järge, kui palju keegi töötab. Ning kui on vaja täiendavat tööjõudu, siis teatakse täpselt, keda ja kust tuua.

Kõige selle tõttu on õnnestunud vältida neid juhtumeid, mida naabritel ikka on olnud. Meie majandus on üpris keeruline. Oleme väga suured tarbijad, näiteks Muuga sadama suurim elektritarbija.

Kas teil on vajadust ka Venemaal suhteid hoidmas käia?

Mitte väga tihti. Töö räägib ise enda eest. Hinna ja kvaliteedi suhe on igal juhul paigas. Suudame teistega võrreldes töödelda suuri kaubavoogusid väga kvaliteetselt, ja klientidel ei ole põhjust mujale minna. Muide, veel üks suure kliendi eelis väikese ees: väike on ühekordse äri peal väljas, võtab sellest maksimumi ja on valmis kohe teise kohta hüppama. Suurel kliendil peab olema kindlus, et mis iganes ka juhtuks, ta saab oma kauba töödeldud, ära viidud jne. Usun, et meie turuosa reaalse osakaal on üsna objektiivne, võib ehk veel 40%-ni väheneda, arvestades, et teised end kasvatavad.

Kuulume nende teenindajate hulka, kes teenindab suuri voogusid, kvaliteetselt ja mõistliku hinnaga, mis ei ole turul kunagi kõige madalam, kuid ka mitte kõige kõrgem. Ning hinna ja kvaliteedi suhe on hea.

Mari Vamba
Madli Vitismann



Vasakpoolse kai ääres istub 80 000 tonnine tanker peaaegu täislastis sügavalt vees.

Rahvusvahelises misjonivõrgus

Eesti meremisjoni vähemnähtavast tööst räägib Lauri Soone

Viimasel ajal juhtub välislaevadega tihti – palk maksmata, ja juba kolmas-neljas kuu. Kagu-Aasia riikides on komme, et meremehe palk läheb otse perekonnale: pere elab sellest, et mees on merel. Aga kui palk neli kuud saamata, on pere ju puhta näljas. Ja juhtus veel otse jõulu eel. Meeskond oli Bangladeshist, Indiast, vist ka Pakistanist. Ametiühingute ja agentide kaudu tuleb leida võimalus kätte saada kas laeva operaator või omanik ja vaadata, mida teha annab. Kasvõi selleni välja, et laev arestida. Seda laeva, Malaisia lipu all sõitvat "Lantic Rubyt", poleks muidugi keegi osta tahtnud, oli nii viletsas olukorras.

Eesti õigusruumis oli väga keerukas seda olukorda lahendada. Kõik merendusega seonduv on meie õigussüsteemis väga lahtine ja segane. Koos Riias asuva Eestit kureeriva ITF-i inspektori Norbert Petrovskise ning meie ametiühingujuhtide Valentin Kivistiku ja Jüri Lemberiga leidsime, et las laev läheb pealegi edasi Amsterdamis, kus saavad juba rohkem oma huve kaitsta ja õiguste eest võidelda.

Või tuleb tegeleda sellega, et mõni Eesti meremees on kusagil välismaal haigestunud, meeskonnast maha jäänud ja tema eest hoolitseb meie sealne kolleeg. Siis on vaja võib-olla

Talvises sadamas

Kui Pärnu erakaide omanikel on selge, kuhu nende kasum läheb ja mida nad oma tööst saavad, siis väidetavalt üle 30% linna osalusega AS-i Pärnu Sadam kohta ei oska keegi ütelda, kui palju linn ja tema kodanik pärnakas oma sadamast kasu saab. Või aina investeeritakse ja investeeritakse. Tõsi, Kesklinna lagunenud kaidetele on tõesti investeringuid vaja – haaratslaadurite käppade all vaaguvad need viimaseid aegu. Vaevalt et traditsioonilised külalislaevad (sõja- ja kruisilaevad – mis vastik sõna see viimane! – ning muud) turbaterminaali või laevaremonditehase juurde kinnitavad; ikka Kesklinna kaide äärde tullakse.

"Omadel" – soome jäälõhkujal "Protector", Eesti-Rootsi briketiliini sõitval "Raukal", Nord-Maseko alustel "Rand-2" ja "Rand-4" ning veel mõnelgi – on oma kaikohad. Siinkohal tahaks AS-i Pärnu Sadam tütarfirmale "Matcom" südamele panna, et kairmondile või ehk ka uue kai chitamisele tõsiselt öla alla paneks.

Jaanuaris sildus Pärnus saja laeva ringis, kolmveerandi veebruariga



Mõnel õhtul on Meremeeste Kodu kohvituba päris täis. Esiplaanil perekonnaliikmetega kohtuvad Läti meremehed. Külalisraamatusse on kogunenud sadade kaupa palju kaugemate meremeeste nimesid.

Riina Runno foto

sugulastega kontakti võtta või veel midagi. Suhtleme sealse kaplaniga, et too omakorda saaks võoras keeles rääkiva arsti hoole all üksid olevat meremeest inimlikult aidata.

Igal maal on omad kombes ja asjaajamise viisid, seadustest rääkimata. Meremisjoni töötaja peab suutma võorast meremeest kõigis neis asjus aidata.

Infoühiskond on niivõrd peale tulnud, et kui varem oli rohkem muenda asi, kas mul on intenetiühen-

dus või ei ole, siis nüüd olen sunnitud seda sees hoidma, sest üks mu ülesanne on olla kogu aeg rahvusvahelises võrgus. Aga kuhu ma selle ja kõige muu eest arve esitan? Ikka ainult iseendale. Iga riik on leidnud võimaluse, kuidas meremisjoni toetada, ja loodan, et ka meie riigis see võimalus leitakse. Seni on see sõltunud ettevõtete, eeskätt Tallinna Sadama heast tahtest.

**Mari Vamba
Madli Vitismann**



Uus, kiire ja sügav tegija, Rootsi "Marina". Kõrval esiplaanil "Arno".

on see arv tõusnud üle 150. Kõik neli lootsi on pidevalt ametis, nii ööl kui päeval. Ja tulipunane "Ahto-03" on pisijäälõhkujana end ainult heast küljest näidanud.

Vabal ajal "Ahtoga" kaasa sõites on Uulu ja rannahoone kandis tohutult ahvenatirgutajaid näha olnud; uppunud pole seni neist – ptüi, ptüi! –

ükski. Näha oli veel hiljajaegu meil käima hakanud seitsmemeetrise süvisega "Marinat". Tublil "Arnol" pole talviti ka sugugi rahu; tema peab paksema jää korral alati kaiesiseid nügima ning teinekord vindiga jäälahmakaid emale uhtuma.

22. veebruar

Ott Taul

Saiatollist ja seadusloomest

3. veebruaril toimus Pärnus Eesti Sadamate Liidu koosolek. Liidu liikmeks astusid ka AS Tallinna Sadam ja AS Saarte Liinid. Kummaski on mitu sadamat.

Muuga Sadama sadamakapteni Rein Raudsalu sõnul hakkab meil ühiskondlik liikumine igal elualal arenema, sest selleks tuntakse vajadust. Seadusi tehakse väga pealinnakesksetl ning sadama all mõeldakse sageli vaid AS-i Tallinna Sadam, teiste seisukohalt asju sageli ei vaadata. Ka AS-il Tallinna Sadam on vahel probleeme, kuid ei taheta ühisest arutlust eemale jääda ning suure sadama mõjujõuga võidakse vahel aidata häid asju ellu viia. Esmatähtis on, et küsitaks seadusi tehes nendelt, kelle kohta need kehtima hakkavad ning et halbade seaduste vead parandataks, selle asemel et pärssida kohalikku majandustegevust.

Ühisarutelul selgus, et väga palju mitmesuguseid probleeme langeb sadamakaptenile: sadamad on muutunud maahärradeks (*landlordideks*) ja teenusi osutavad erafirmad ning sadama mureks on jäänud peaaeglikult meresõiduohutus. Mitmes sadamas on direktor ise sadamakapten, seetõttu otsustati sadamate liidu raames luua sadamakaptenite rühm, et spetsialistidena omavahel aru pidada, aga ka organisatsiooni tuge kasutades ametnikkonda mõjutada.

Kunda Sadama sadamakapteni Aadu Nurmsalu sõnul on sadamail liitu vaja nii seadusloome ühisaruteluks kui ka ühiseks võitluseks väikeste ametnikega. Neid on näiteks tolli- ja veterinaarkontrolli ametkondades, aga mujalgi, kus nad merenduse eripära mõistmata, aga ennastäis olekuga tööd takistavad.

Üks Aadu Nurmsalu näiteid eelmise väite kohta puudutab põllumajandusministeeriumis valminud määrust¹, mille koostamise juures merendusasjatundjailt nõu ei küsitud. Määrus nägi ette, et toiduainetel kontrolli teeb veterinaar- ja toiduinспекtsiooni piiriteenistus, aga Lääne-Virumaal sellist teenistust pole. Ilmselt on see Narvas, lennujaamas ja Muuga sadamas.

Tulemus oli selline, et Kundas ei saanud laevale leiba-saiagi viia – pitsati viie saiapätsi laevale viimiseks pidanuks võtma Muuga sadamast. Sadamas olnud Peterburi süvendaja ei saanud niiviisi paar nädalat värsket leiba: kuni 5 kg võib meremees ka näiteks sadamakõrtsist osta ja laevale viia, aga see peab siis olema konkreetse meremehe kajutis.

Määruses pole Aadu Nurmsalu sõnul sõnagi laevade ja nende toitlustamise kohta, on ainult toitlustusest reisirongides. Laeva proviandist, s.t. meeskonna toidust pole juttugi. Toll peab veterinaariapitsati olemasolu

kontrollima, selgituste asemel aga öeldakse vaid: "Lugege Riigi Teatajat!"

Jõulureedel peaministri allkirja saanud määrus² sai leebem – lubab loapaberile pitsati lüüa ka lihtsalt veterinaaril, aga lähim paikneb 30 km kaugusel Rakveres. Piiri- ja tollipunkt Kunda sadamas on, aga ilmselt peaks olema veel veterinaariateenistuse töötaja. Rakvere ainus pitsatihoidja olevat küll lahke ja vastutulelik, aga sadam töötab ka puhkepäeviti ja riigipühadel, laevad tulevad ja lahkuvad ka öösiti ning Aadu Nurmsalu arvates ei sobi seda ühe töötaja vastutulelikkuse kaela laduda. 1. märtsist pidavat tööle jääma ainus tollitöötaja – ikka esmaspäevast reedeni kell 8–17.

Regionaalpoliitikast on asi niiviisi kaugel. Vähe sellest, et talumees oma kaalikaid laeva ühepajatoidu katlasse ei saa saata. Olnud Kundas niisugunegi lugu: valitud kord koos *shipchandleriga* karjast ise mullikas välja ja seesama laev tulnud hiljemgi Kunda reidile just värsket liha saama, nüüd aga nii paindlikult toimida enam ei tohi.

Lääne-Virumaa tolliinspektor kadus ära ja Aadu Nurmsalu sõnul ei teagi tollimees, kellele ta õieti allub. Ka veterinaar ei löö, silmad kinni, pitsatit. Laevadele tuleb toit niikuinii hulgiladudest, aga toll ei lase pitsatita värvast läbi. Kui laevaperele mis-ki meeldib ja tahetakse juurde tellida, tuleb täita uus deklaratsioon ja jälle Rakverre pitsati järele sõita. Aga laevad tulevad ja lähevad ka öösiti.

"Toll täidab täpselt oma ülesandeid, mille eest tuleks neile preemiat anda, aga elu jääb nii seisma," arvas Aadu Nurmsalu. "Kuigi oleme oma 1,5 miljoni tonniga arvestatav sadam, paistab, et paljud veel ei teagi, et Kunda sadam on olemas."

"See pole tegelikult sadama töö, aga oleme viis aastat öelnud, et siit

saab süüa-juua ka. Agendid võivad ju kõike Tallinnast tuua, kuigi laevad eelistaksid meie *shipchandlerit* – toob värskema toidu, pealegi odavamalt, ja laevad on sellega harjunud. Nüüd kannatab sadama maine," lisas Aadu Nurmsalu. "Me ei taha ju elusloomi ja –linde siit välja viia, toiduainetel on hulgemüüjatelt või kauplustest sertifikaadid kaasas."

See pole üksnes Kunda sadama probleem, mullu jäänud Dirhami sadamas kolm viljalaeva lastimata – jäänud põllumajandusministri määrusele jalgu. Pitsat tulnuks võtta Tallinnast. Kunda sadama regionaalprobleem on aga, et määrukses lubatud lihtsustatud deklareerimiskorda – kord kuus – ei luba rakendada Rakvere tolliülem.

Kui meenutada, et Kunda sadam on kavandatud ja töötabki nii, et laeva ootab kail autorivi ning lossimine-laadimine käib liikurkraanadega otse autodest või autodele, nii et laevade seisuaeg on lühike ja kaup lahkub (lahkus) kohe sadama territooriumilt, siis nüüd peab seda hakkama vist vahepeal Rakveres ladustama. Kelle kulul?

Madli Vitismann

¹Põllumajandusministri 10. septembri 1999. a. määrus nr. 23 "Veterinaarse kontrolli alla kuuluvate, sealhulgas eriluba nõudvate kaupade loetelu sisse- ja väljaveo ning veterinaarse kontrolli teostamise korra kehtestamine".

²Vabariigi Valitsuse 21. detsembri 1999. a. määrus nr. 389 "Loomade ja loomsete saaduste, toidu ja toidutoorme, söötade, taimede ja taimsete saaduste ning loodusliku, loomastiku ja taimestiku ohustatud liikidega rahvusvahelise kaubanduse konventsiooni (CITES) aluste kaupade impordiks ja ekspordiks lubatud piirpunktide loetelu kehtestamine ning nõuded loomade ja loomsete saaduste impordiks ja ekspordiks ettenähtud piirpunktidele".

Uhh!



Kunda sadamas laaditakse kaup autodelt otse laeva, seda vahepeal sadamas ladustamata. Lossitakse samuti otse autodele.

Eesti laevaohvitseride avalik pöördumine Eesti Vabariigi peaministri ja Vabariigi Valitsuse poole

Lugupeetud peaminister Mart Laar.

Meid teeb murelikuks Teie ja vabariigi valitsuse toetus Eesti Mereakadeemia eraõiguslikuks muutmise kavale.

Lubage teid teavitada, et oma kõnes 24. jaanuaril riigikogu saalis olete te mitmes aspektis üsna kaheldavatel seisukohtadel.

Tänu oma rahvusvahelisele ametile oleme me pidevalt kursis maailmameredel toimuvaga. Seetõttu ei saa me kuidagi nõustuda seisukohaga, et merehariduse arengut tuleb vaadelda teravale rahvusvahelisele konkurentsile avatud töö- ja koolitusturu kontekstis. Meie nägemusel ei ole tarvust kusagil. Euroopa laevaomanike laevadel on vabad 25 000 laevaohvitseri töökohta ja Läänemere äärsete riikide emakeelset ning tasuta haridust andvad merekoolid on mõnel pool suisa pooltühjad. Meremehe raske elukutse ei ole enam populaarne ja seda isegi endistes Idabloki riikides.

Samas võime me kinnitada, et meie Mereakadeemias elukutse omandanud noored on jätkuvalt nõutud spetsialistid rahvusvahelisel tööturul. Vähemalt sadakond viimastel aastatel Mereakadeemias hariduse omandanud noort on tööl välismaistel alustel, sealhulgas 65 lõpetajat Hollandi tuntuimas, Splithoffi laevafirmas. See fakt kinnitab otseselt meie Mereakadeemia lõpetajate piisavalt head taset.

Selgusetu on, millistes ilmakaarest peaksid meile tulvama maksujõulistele välisstudengite hordid. Meile teadaolevate nelja peamise ilmakaare suundadelt neid küll tulemas ei ole. Seda enam Eestisse, millist kohta maailmakaardil tunnevad paljude riikide rahvad vaid tänu reisi-parvlaeva "Estonia" traagilisele hukule!

Oma kõnes, härra peaminister, mainite te IT Kolledžit ja toote paralleeli mereharidusse. See paralleel ei ole kohane, kuna "meie" reederite hulgest on selgesõnaliselt väljendatud, et nendel ei ole pennigi merehariduse tarbeks, ja tööturul on piisavalt nõukogudeaegseid ja ainult venekeelsetesse laevaperedesse sobivaid spetsialiste. Võib-olla Te ei tea, et enamikus Eesti lippu kandvates laevades on tänini töökeeleks vene keel?

Lähiaastatel on Mereakadeemia lõpetajate peamised töökohad välismaistel alustel ja meie riigilaevastikus. Välisreederid usalda-

Põhiküsimused

Eesti Mereakadeemia nõukogu liikmete enamuse otsusel korraldati 9. veebruaril nõukogu laiendatud koosolek, et enne 21. veebruari arutelu riigikogu kultuurikomisjonis rääkida võimalikult suure ringi merendusüldsuse osavõtul veel kord kooli erastamist eeldava, juba pea käimalükatud mereharidussüsteemi radikaalse ümberkorraldamise (mitte)vajalikkusest. Kohal oli ka nõunike kogu liikmeid, samuti hulk muid merendusinimesi – saali suurima tähtsuse hetkedel vast natuke alla saja.

Ette oli valmistatud "Eesti Mereakadeemia Nõukogu ja Nõunike Kogu ühise istungi otsuse" projekt, mille peamine mõte sisaldub lauses: "Eeldatavasti on Eesti riik jätkuvalt huvitatud merehariduse ja -kultuuri järjepidevusest Eestis ja Eesti Mereakadeemia teostatava meremeeste väljaõppe rahvusvahelisest tunnustamisest, aga samuti teiste Euroopa riikide jätkuvalt toetusest meie merehariduse edendamisel, seega ei ole põhjendatud ega võimatik EV haridusministri allkirjastatud "Ühiste kavatsuste protokoll" eluviimine ega riikliku Mereakadeemia reorganiseerimine, samuti mitte olemasoleva mereharidussüsteemi lammutamine".

Rektor Peeter Veegen andis edasi haridusminister Tõnis Lukase vabandused, kes tulla ei saanud, samuti ta teate, et järgmiseks õppeaastaks on eelarvelised üliõpilaskohad olemas.

Dokumendis väljendatud seisukohtade vastu ehk merehariduse erastamise poolt kõnelesid haridusministeri ametnikud – kantsler Peep Ratas ning teaduse ja kõrghariduse osakonna juhataja Rein Vaikmäe – ning laevaomanike esindajad Rein Merisalu ja Viktor Palmel. Muuseas vaidlustati ühisel jõul eelnimetatud paberil seisva ja füüsiliselt saalis istuva Mereakadeemia nõunike kogu olemasolu kui niisugune: merehariduskeskuse akadeemiaks nimetamisega olevat senine nõunike kogu (esimees Rein Merisalu) olematuks muutunud. Rektor arvas küll, et töötatakse endiselt rakenduskõrgkooli seaduse järgi ja nõunikud on alles, aga ega see palju ei lugenud.

Väideti ka, et haridusministril oli koos Tallinna Tehnikaülikooli ja Concordia Ülikooli rektoriga igati õigus allkirjastada ühiste kavatsuste protokoll sihtasutuse loomiseks, mis asutaks praeguse riikliku asemele erakõrgkooli Eesti Mereakadeemia: otsuse projektis on nimelt öeldud, et see oli vastuolus ülikooliseadusega ja tehtud valitsuse volitusteta. Kool oli ses küsimuses õigusbüroolt analüüsi tellinud, millele oma väites tugineti.

Veel meenutatakse otsuse projektis, et haridusministeri loodud

merehariduse ümberkorraldamise komisjoni 9 liikmest 6 polnud nõus komisjoni ametliku aruandega ja esitasid oma arvamuse. Kantsler süüdistas neid inimesi kõnetoolist vaid oma isikliku arvamuse esitamises: nad ei esindavat oma asutuste-ametnikkondade seisukohti. Mille peale kallid merehariduse sõbrad, nagu kantsler saalisviibijaid oma sõnavõtu algul oli nimetanud, juba väga nõrdinult ja kõvasti vahele hõikama olid sunnitud. (Natuکه varem oli raadioajakirjanik mu kõrval imetlenud merekoolis õppinud intelligentsete inimeste viisakust: "Keegi ei vilistagi...") Paluti ju komisjoni just neid konkreetseid merendusinimesi, mitte ei küsitud merendusasutustelt ametlike seisukohti; liati selgus, et mitmeski organisatsioonis oli arutatud ka. Hiljem seletas kantsler, et ta pidanud silmas nende kuue hulgas leiduvaid ametnikke.

Igatahes hoiatas kantsler otse ja selgelt saalisviibijaid, et ärgu nad lasku end manipuleerida otsust heaks kiitma. Ta esitas ka järgmise mõtte: mereharidussüsteem on nagu laev kõige oma laevaperega, ja selle liikmed tegelege oma töö ehk siis õpetamisega, milleks nad on palgatud ja jätku kõik muu asjasse puutuv laevaomaniku, teisisõnu ministeeriumi hooleks. Nõunike kogu ei ole olemas, ja nõukogu asi ei ole niisugustes küsimustes kaasa rääkida. Rektori repliik selle peale oli, et strateegilised küsimused on nõukogu pädevuses ikka küll.

Tõeliselt uus ja huvitav oli, et Concordia Ülikooli osatähtsus kogu asja juures vähendati pea nullilähedaseks: riik on see, kes sihtasutuse loob, ja Tallinna Tehnikaülikool on ka seal juures, aga kes kolmandaks, erakoolitust hästi valdavaks, see polevat üldse veel kindel.

Viimast rõhutas ka Rein Vaikmäe. Põhikiri on tehtud: sihtasutuse asutaja on riik. Veel selgitas ta, et ministeeriumi kokku kutsutud komisjoni eesmärk polnud edasiseks juhust teha, vaid kooli ja merehariduse olukorrast aru anda, millest kuus eriarvamusel liiget ei olnud aga aru saanud. Et asja on vaja parandada, sellega olid kõik nõus; mõtete lahkumine tekkis alles lahenduste pakkumisel. Lahendus saab aga olla vaid erakooli mudel, ütles haridusministeri esindaja: sel juhul annavad asjast huvitatud ettevõtted ja organisatsioonid raha juurde. Hiljem rõõmustas Rein Merisalu rahaküsimuses kuulajaid teatuga, et kuuldus siinmail eramerekooli asutamisest on maailma jõudnud, ning hollandlased, keda ei avalikusta, on valmis kohe ettevõtmisesse raha sisse panema. Lisaks lohus haridusametnik, et erakooli eesmärk ei pruuk

vastuseta

gi olla kasumi tootmine, eriti kui põhiosanik on riik. Tema märkis ka siiski, et ministerium pole ehk kõigi asjasthuvitatutega piisavalt läbi rääkinud.

Rohkem või vähem ägedat juttu jätkus enam kui neljaks tunniks. Pea kõik merehariduse erastamise ning ametikooli akadeemiast lahutamise vastaste põhjendused ja mõttekäigud on varasemates "Meremehe" numbrites juba kirjas. (Mida uut, tõestamaks, et sa kaamel pole, ikka välja mõelda annab.) Nagu, muide, ka pooldajate omad.

Rektor **Peeter Veegen** ja arendusprorektor **Jüri Lember** meenusid asjade käiku. Omal ajal ühinesid kõik merendusõppeasutused merehariduskeskuseks, et oleks võimalik eestikeelne mitmeastmeline integreeritud õpe. Aga nüüd on käimas süsteemi muutmine, mitte parandamine. Valitsuse otsust veel pole, kuid juba on olemas tegevuskava konkreetsete tähtaegade ja teostajatega. Miks alustatakse eraõiguslikuks tegemist haridusalal, kus puudub dubleeritud õpetamine? 1995. aasta 6. novembril koos Hollandi konsultantidega haridusministeriumis peetud nõupidamise otsustest on täidetud vähemalt 7 punkti, sealhulgas omavahendite abiga lahendatud noorte õppejõudude palgaprobleem. Täitmata on fondi loomine ja vastutuse jaotamine riigi eri institutsioonide ja kooli vahel – omal ajal haridusministri ning teede- ja sideministri allkirjutatud ühiste kavatsuste protokoll on jäänud vaid paberiks. Kool on viimasel ajal aktiivne olnud: ette on valmistatud merehariduseaduse eelnõu, valmis on EMA kvaliteedisüsteemi käsiraamat. STCW konventsiooni nõudmistega tullakse toime. Ettepanekule ametikooli kõrgkooliastmest mitte lahutada ei ole vastatud; ka on ministriile saadetud kiri STCW nõudmistega seoses.

Ametikooli õppealajuhataja **Maie Itse** selgitas projektsiooniaparaati kasutades – lausa puust ja punaseks –, miks praegu kehtivast seadusest hoolimata ei saa ametikooli akadeemiast lahutada. Ei vara ega vaimsed jõud pole lahutatavad, kõik läheks ainult kallimaks. Ent selles küsimuses oli kantsler kindel, et ei peaks ikka kogu haridusseadustikku ümber tegema, nii nagu mereakadeemiale sobiv.

Piirivalveameti peadirektor **Tarmo Kõuts** ütles end kõnelevat mitte riigiametniku, vaid meremehe, praeguse eestikeelse merekooli ühe asutaja ja kodanikuna. Riigina käituda tähendaks käituda mereriigina. Kuid siiani puudub merenduskontseptsioon. Kes oleks selle pidanud tegema? Ametnikud. Ka merehariduskontseptsiooni pole. Kes selle olek-

sid pidanud tegema? Ametnikud. Kui palju on haridusministeriumis meremehe? Milline on merehariduse alternatiivvariant? Aga kui eramereharidus jääb alternatiivita, siis pole see 100% kuldne diplom. Eesti lipu all on kaks korda vähem laevu kui 5 aastat tagasi, ja 70% neist on riigi laevad. Kas riik peab end teostama läbi erasektori? Piirivalvelaevadel töötab 300 meremeest, aga haridusministeriumi komisjonis polnud piirivalve esindajati. Kust saab piirivalve edaspidi meremehe? Eramereharidus kooli valminud äriplaani ei ole reaalne: näeb ette, et 40% vajalikust rahast toovad välistudengid. Kust need võetakse? Seadused on kohmakad – ja sellepärast läheme erasektorisse? Mereharidus vajab eriseadust. Ja seoses sellega, et ametikool seaduse järgi akadeemia juurde ei sobi: seadusi tehakse asja huvides, erandid kinnitavad reeglit. Nüüd viime ellu ilmselt ametnike eksimust. Sisuliselt toimub praegu merehariduse saneerimine. Aga ükski äriees ei saneeri ettevõtet, kui risk on liiga kõrge.

TALO juhatuses esimees **Toivo Roosimaa** ütles tegu olevat vaidlemisega enesehävitamise üle. Me ei ole mereriik, kui merehariduse niisuguse ümberkorraldamise ellu viime. Oleme ratifitseerinud rahvusvahelise pakti, kus kirjas hariduse kättesaadavus.

Evald Ojaveer esindas esimehena 17-liikmelist Teaduste Akadeemia juures töötavat rahvuslikku mereteaduste nõukogu, kes leiab, et ei tohi lammutada praegust süsteemi. Mereharidus ei ole erakapitali, vaid puht regionaalpoliitika sfäär, seega riiklik.

Toivo Orgussaar Eesti Kalurite Liidust nentis, et kalandus on võimatu põhikooli baasil antava mereharidusega. Akadeemia juures tegutsevat ametikooli keelavast seadust peab muutma. Läänemeresel töötab ligi 200 traallaeva, neile on vaja 600–700 diplomiga meremeest, lisaks ookeanilaevad. **Laine Tarvis** riigikogu rahanduskomisjonist, kes riigikogus ka Mart Laarilt merehariduse asjus aru päris (vastus oli, et pole sellele veel lõplikult mõelnud), ja kel kodusarelt nii merenduse kui ka Kuressaare gümnaasiumi, haigla ning polikliiniku sihtasutuste asjad teada, ütles: "Raha nemad küll juurde ei andnud". Seadused on halvad, sest asja ei arutata nendega, kes vastavate seaduste järgi tegutsema peavad.

Ohku jäi rippuma rektori küsimus: õppetöö toimub praegu kahes endises ühiselamus; kas ainus kooliks ehitatud maja Luise tänaval jääb ka edaspidi merekoolile? Lisaks nending, et põhiküsimused – kust ikkagi tuleb erakoolile raha ja missugused on garantiid praeguste õppuritele – jäid vastuseta.

Mari Vamba

☞ vad ja toetavad, seda ka rahaliselt, aga vaid riiklikku õppeasutust.

Haridusministeriumi juures moodustatud merehariduse ümberkorraldamise komisjoni liikmete arvamus lugedes näeme, et 11 mehest 2 olid ametnikud. Ülejäanud üheksast kuus meremeest olid selgel seisukohal, et olemasolevat mereharidussüsteemi ei tohi lammutada; kolme ülejäanud äriees ei saa aga tõsiselt võtta. Merendusvaldkonda esindanud komisjoniliikmed toetasid selgelt olemasolevat riiklikku mereharidussüsteemi, mis nende nägemusel on piisava potentsiaaliga, tagamaks ka lähitulevikus küllaldasel kvalitatiivsel ja kvantitatiivsel tasemel merendusala koolitust. Samal seisukohal on olnud ka kõik väliseksperdid Hollandist, Rootsi ja Taanist.

Kogenud *merekarude* puudumine ametnike hulgas on tinginud riigipoolse suutmatuse meie merendust edendada. Ei haridusministeriumis ega nüüd juba ka teede- ja sideministeriumis pole tööl ühtki meremehetaustaga ametnikku. Aga, härrased, ei saa efektiivselt juhtida valdkonda, mida ei tunta. Ei saa olla admiral, olemata olnud tekipoiss!

Härra peaminister, lugupeetud valitsuse liikmed! Usaldage rohkem neid mehi ja naisi, kes on kaheksa aasta jooksul suutnud luua Mereakadeemia eestikeelse õppekeskkonna ja arendada meie merekultuuri. Nende inimeste ennatsalgavuse abil on meil täna ühtne mereharidussüsteem, mille kriitika rahamaailma esindajate poolt on siiani olnud hambutu ja põhinenud otsitud argumentidel. Meie omalt poolt oleme alati nõu ja jõuga abiks, kui meid vaja peaks olema.

Lugupidamisega, /107 allkirja/

Toimetusele. Kiiresti kogutud allkirjad on enamjaolt tegevmeremeestelt, aga ka mõnelt laevaohvitseri diplomiga ja meresõidukogemusega kaldatöötajalt.

107 läkitust toetanu hulgas on 25 kaugsõidukapteni, 9 vanemtüürimeest, 13 II tüürimeest, 5 III tüürimeest, 2 IV tüürimeest, 4 vanemlootsi, 3 lootsi ja 5 sadamajäreleva töötajat, seega kokku 66 laeva-juhti.

39 laevamehaaniku diplomiga meremehe ametinimetused on kirjas mitmekesisemalt, ent osa vahimehaanikuiks liigitades võib leida 11 vanemmehaaniku, 7 II mehaaniku, 2 III mehaaniku, 2 IV mehaaniku ja 17 vahimehaaniku allkirja. Lisaks on läkitusele alla kirjutanud 2 radisti.

Arvestades, et enamikku laevaohvitseride ametikohti on laevades igat üksainus, võib aru saada, kui laialdane on see toetus ning kui palju võinuks koguneda allkirju, kui aega olnuks rohkem.

Ametikool sai 80

Pressiteatest

1. märtsil tähistas oma 80. juubelit Eesti Mereakadeemia Ametikool. 1920. aastal avatud tööstuskooliga pandi alus merealasele kutseharidusele Eestis. Toona kuue õpilase ja ühe erialaga alustanud koolist on nüüdseks saanud õppeasutus, mille lõpetanud seilavad maailmameredel ja on oodatud ohvitserid igas laevas.

Praegu õpivad mereakadeemia ametikoolis tulevased kapten-püügimeistrid, kes hakkavad edendama Eesti kui mereriigi tulevikku, mootorlaeva mehaanikud, kes ei jää hätta ka maismaaseadmetega ning külmutusseadmete masinistid, kes saavad selgeks ka madruselt ja lukksepaltp nõutava.

"Veeteede Ameti Teataja"

1999. aasta nr. 5/6 sisaldab täieliku korrigeeritud teksti määrusest "Nõuded väikelaevajuhtide väljaõppele", samuti määruse "Väikelaevade kasutamise nõuded ja kord" ning kokkuvõtte 1999. aastal väikelaevade tehnilise ülevaatuse käigus ilmnenud puudustest. Teine suurem kogum tekste puudutab meremehe teenistusraamatu ja meresõidutunnistuse väljaandmist, välj vahetamist, kehtetustunnistamist ning nende taotlemisel esitatavate tõendite ja andmete loetelu.

Avaldatud on veel hulk määrusi, käskkirju ja varem kinnitatud dokumentide muutmisi, samuti IMO teateid. Tutvustatakse Eesti ultralühilaine mereside võrku ja Vene Mereregistri korraldatud seminari "Inimfaktor – ohutu laevasõidu alus".

Ametikooli filiaal Tartus koolitab siseveekogude laevajuht-mehaanikuid, kes leiavad rakendust Eesti jõgedel-järvedel.

Tähtpäeva puhul peeti vilistlaste spordivõistlusi; Västriku tänava majas oli avatud näitus kooli ajaloo; 10. märtsil korraldati lahtiste uste päev.

Pidulik juubeliaktus leidis aset 8. märtsil Luise tänava õppehoone saalis; samas toimus ka kooli ajalugu tutvustav õpilaskonverents ning õpilaste kontsert. Juubelipäeva lõpetas rahvalik tantsuõhtu endistele ja praegustele õpilastele ning õpetajatele Mustpeade Majas.

Eesti Mereakadeemia Ametikool

Merekooli õppurid Lossi platsil

22. veebruari hommikul kogunes umbes 300 Eesti Mereakadeemia üliõpilast ning akadeemia ametikooli õppurit vastavate loosungite-plakatitega Toompea lossi ette piketile, et avaldada meelt valitsuse kava üle toetada mereakadeemia eraõiguslikuks muutmist ja lahutada ametikool akadeemiast.

Piketi korraldas üliõpilasedustus; luba selleks oli linnavalitsuselt taotletud juba nädala eest ning see ka saadud. Ametikooli vanemad õppurid lugesid õppealajuhataja Maie Itse sõnul nooremale sõnad peale, et suur hulk noori tavatus olukorras ülemeelikuks ei läheks. Noored pidasid end igati korrektselt ülal ja politseil pole neile mingeid etteheiteid.

Haridusminister Tõnis Lukas vestles piketeerijatega. ETA andmeil olevat ta lubanud, et merekool jääb riiklikuks; kõrvale luuakse riiklik sihtasutus kooli toetuseks.

Eesti Kaptenite Klubi pöördumine avalikkuse poole:

Eesti merenduse tulevik on ohus

Merendus – üks Eesti tähtsamaid majandusharusid, mille osatähtsus moodustab viiendiku meie sisemajanduse koguproduktist – on sattunud suurde ohtu. Merendust puudutavaid otsuseid teevad täna Eestis uue valitsuse puhastuspoliitika tulemusena inimesed, kes ei ole enam ala asjatundjad. Nii nagu laeva ei oska juhtida poliitik või politruk, ei tule midagi välja ka riigi merenduse professionaalsest juhtimisest ilma spetsiifiliste rahvusvaheliste merendusteadmisteta. Merendust peavad juhtima ja merenduspoliitikat välja töötama merendusala asjatundjad.

Eesti Vabariigi Teede- ja Sideministeriumis kureerivad täna merendusala vaid juristi ettevalmistusega asekantsler ja merendusosakonna juhataja. Kuigi nendes riigiametitesse kandideerisid ka inimesed, kes enamiku oma elust on olnud seotud sadamate ja laevandusega, kujundavad Eesti merenduspoliitikat nüüd mehed ja naised, kes on merega seotud olnud vaid reisijatena laevas. Valiku põhjenduseks on ministeriumis toodud asjaolu, et merendusala üle otsustajatena ei soovita edaspidi näha merendusringkondadega seotud inimesi, sest see ringkond on Eestis väike. Täpselt samuti on aga Eestis väike mistahes ala inimeste ring – olgu need juristid, arstid või

bioloogid. Ministeriumi tippjuhtide põhjendused kõlavad sama absurd-selt kui väited, et õiguskantsler ei saa olla jurist, kuna ta on seotud juristide ringkonnaga või lehe peatoimetaja ajakirjanik, kuna ta on seotud ajakirjandusringkondadega. Inimeste vähesus on Eesti õnn ja õnnetus, seda enam tuleks oma ala professionaalide oskusi ja teadmisi maksimaalselt ära kasutada.

Tänaseks on vaid erakondlikkuse printsiibilt lähtuvalt tehtavate otsustega jõutud isegi merenduse juurteni – merehariduseni. Kaptenitele teeb muret riigi kavatsus muuta mereharidus tasuliseks. Merendustraditsioonid tulevad kodudest, mis asuvad saartel ja rannas. Meremeheks on ajast aega pürginud vaesematest peredest pärit rannapoised, kes lähevad merendust õppima lootuses tõsta oma elatusaset, sest merel on teenistus suhteliselt kõrgem kui maal. Jõukas perepoeg, kes tasulise hariduse eest maksta jõuaks, läheb pigem õppima majandust, rahandust või õigusteadust. Seega peab rannapoiss muu ameti õppima, sest riik kavatses tasuta haridust anda vaid riigi tellimuse kaudu piirivalve ja mereväe jaoks ettevalmistatavatele poistele. Nõukogude Liit juba raius merenduse järjepidevuse katki, nüüd teeb seda ka Eesti riik.

Eesti Mereakadeemia haldamiseks ja juhtimiseks on kavas moodustada eraldiseisev sihtasutus, millesse kuuluksid riigi, Tallinna Tehnikaülikooli ja Concordia eraülikooli esindajad. Arusaamatuks jääb, miks Concordia soovib olla seotud meremeeste õpetamisega. Võib-olla on Concordia eraülikoolil hoopis soov kolida Viimsist Eesti Mereakadeemia majja ja kesklinna Luise 1A. Eesti Mereakadeemia tihe koostöö Tallinna Tehnikaülikooliga oleks igati loogiline ja teretulnud.

Poliitiliste puhastusaktioonide tulemusena jääb üha vähem merendusajatundjaid riigiametitesse ning üha vähem osatakse teha pädevaid tulevikku suunatud otsuseid. Eesti kaptenid näevad tänaseks kujunenud olukorras tõsist ohtu.

Meri ei andesta seda, kui siit ainult võetakse.

14. veebruar

Erich Moik,

Eesti Kaptenite Klubi president

Eesti Kaptenite Klubi on taasiseseisvunud Eesti vanim meremeeste organisatsioon, millesse kuulub 176 liiget – nii tegev- kui ka pensionile jäänud kaptenid. Eesti Kaptenite Klubi on rahvusvahelise merekaptenite ühenduse IFSMA liige.



Meri võtab

Meri andis ja nüüd võtab. Kiipsaare viltu vajunud majakas on juba jalgupidi meres. Tormilained purustavad randa ja paljastavad vanade purjelaevade kalmistu.

Pildil: Raske ilmaga talv Hari-laiu nukal uduvines.

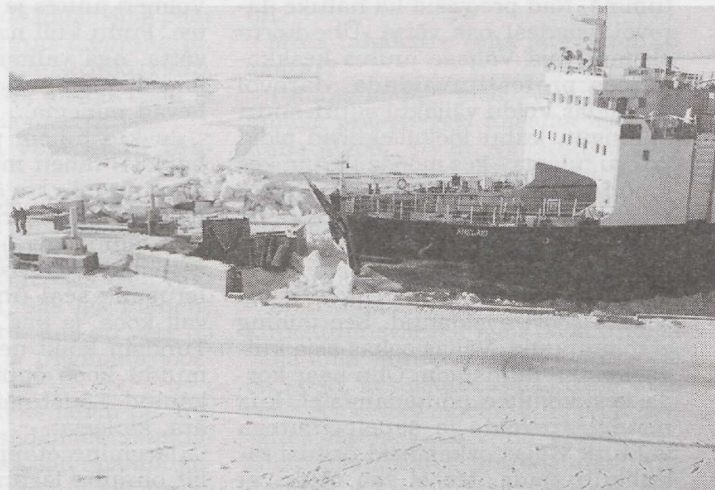
7. veebruar Bruno Pao foto

Toim. – "Täna olin rannas, mehed vedasid haakrikku," ütles Bruno Pao kõnealuse päeva kohta. Haakrikuks oli meri noil päevil andnud traktoriga veetaval hulgal kõlisevkuiva puitu.

Vihmast jässe

Raske uskuda, et siis, kui tänavu veebruaris oli juba nädal aega vihma sadanud, oli Virtsu sadamas jää 7 kaabeltauni kaldast. Järgmisel päeval juba 1,5 miili. "Regula" kapteni Otto Ojamaa sõnul muutub ilm Virtsu-Kuivastu lühikesel vahemaal tihti iga reisiga.

Mullu tulnud 5. veebruaril Virtsu jääväli, rada kai ääres jäi üha kitsamaks. Järgmise reisiga tulles oli jää juba kai peale ronimas, ka ülejäänud osa piisavalt paks. Sadamas seisnud "Ahelaid" püüdis teed teha, aga ei suutnud – oli liiga kerge ja hakkas jää peale tõusma.



Mullu võis näha, kuidas jääväli Virtsu kaile järjest lähemale roomas.

Otto Ojamaa fotod

memuaarilist

Tahaks midagi teha

Toivo Ninnas, kas mäletate, millal esimesed ärkamisaja märgid Eesti Merelaevandusse jõudsid?

See võis olla 1988. aasta sügisel, kui ülemnõukogu kuulutas Eesti seaduste prioriteeti ja üleliidulise varanduse Eesti vabariigi omaks. See oli tõsine asi, millest paljudel mere-laevanduse inimestel väga raske oli aru saada. Aga ehkki seal olid tollased *partkom* ja ametiühing täiesti olemas, ei võtnud meie inimesed aktiivselt osa ühestki sellisest üritusest, kus teiste üleliiduliste ettevõtete rahvas käis. Merelaevanduses toimusid kõik muudatused kuidagi väga rahulikult. EML ei kuulunud ei interliikumisse ega Töökollektiivide Liitu. Töökollektiivi nõukogu oli meil küll; selle eesotsas oli Lovetski, mu vana hea tuttav, ja temaga koordineerisime kõik asjad kuidagi ära. Midagi ei juhtunud.

Polnud vaja mingeid jõupingutusi, et kedagi kuidagi vaos hoida?

Eks meil oli kaks liini. Teine oli see, mida *partkom* ajas, aga sel ei olnud enam mingit toetust. Sel ajal hakkas juba massiline parteist väljaastumine. Nad proovisid ka natuke Jarovoi asjadest osa võtta. Ühe korra oli mul vaja Väljase juures keskkomitees protesti avaldada. Jarovoi korraldas Võidu väljakul suurt-suurt miitingut, kuhu töökollektiivid pidid kokku tulema – kes mööda Pärnu, kes mööda Tartu, kes mööda Narva maanteed, ja kogu linna blokeerima. Eesti Merelaevanduse minek oli ka kirja pandud. Ütlesin, et see on täielik väljamõeldis ja meil pole keegi selleks soovi avaldanud. See miiting ei toimunudki, Väljas oskas asja kuidagi maha rahustada. Olin paar korra keskkomitee nõupidamistel, kus nende jarovoide ja šepelevitšitega kohtuti: Väljas oskas neid üritusi rahulikult ajada. Ma ei saa öelda, et intrite miitingutest Linnahalli juures meilt keegi üldse osa ei võtnud – sõjaveterane ja eruohvitseri töötas meil päris palju –, aga ettevõtte kui tervik küll ei käinud.

EML oli poliitiliselt väga neutraalne. Me ei käinud muidugi ka vastaspoole ettevõtmistel. Ma ei saanud minna esinema mingitele Rahvarinde või Ülo Nugise juhitava Töökollektiivide Liidu üritustele – see oleks kohe tohtu vastureaktsiooni esile kutsunud. Pidasin oma ülesandeks Eesti Merelaevandust rahulikult vaos hoida, ja see ei olnud ka väga raske. Laevanduse eripära oli muidugi see, et ehkki inimesi töötas seal tollal umbes neli ja pool tuhat, oli enamik neist merel, ja kes ei olnud, need olid igal pool laiali puhkamas. Kaldal oli

vaid 300–400 inimest – väike mass võrreldes sellega, mille teised "sõbrad", "Dvigatel", *Pöögelmann* ja muud, välja panid.

Järgmine saadik oli see, kui mind Moskvasse saadikuks valiti. Oli tegelikult raske aeg. Mind oli sinna ju soovitanud laevanduse *partkom*, aga Moskvas olin hoopis eesti poole peal. Seal oli kahel Eesti seltskonnal täielik vahe vahel, ei mingit vennaarmu: koganiid-jarovoid esinesid väga räigelt. Eesti poolele hoidis end ainult niisugune mees nagu Golubkov, Aseri tellisetehase direktor.

Eesti Merelaevanduses oli Rahvarinde liikumine täiesti olemas. Esimene veeteede ameti juht Nathan Tõnnisson tuli seal.

Kas mäletate, millisenä võisite 1990.–1991. aastal ette kujutada Eesti Merelaevanduse tulevikku? Kas areng on läinud sinna, kuhu arvasite?

Minu meelest ei ole.

Pean enda teeneks järgmist asja. Kui N. Liidu mereministerium veel olemas oli, sain käsu anda osa laevu, need nn. *porgandid*, üle Kamtsatka laevandusele. Käisin mereminister Volmeri juures ja ütlesin, et seda me tee. Püüti küll nagu veel midagi ette võtta, aga valitsusringkondades oli ilmselt juba selge, et Balti riigid lähevad minema.

Ja kui hiljem varade lahutamise hakkas, taheti meilt puistlastilaevad ja ka muud vara ära võtta. Üleliiduline mereministerium oli juba hingusele läinud, aga tekkinud Vene Föderatsiooni transpordiministerium. Istusime seal ühe õhtu väga tugevalt koos, ja nad jätsid meid rahule. Tundsin kõiki neid mehi, olime kas muidu koos õppinud või kursustel käinud. Lätist näiteks võeti üht-teist ära, ka laevu.

Järgmine etapp oli siis, kui suur liit oli juba lagunenu, ja igasugustel riikidel, näiteks Valgevenel, tuli ka tahtmine endale laevandusi teha ja nõuti varade jagamist. Aga siis oli juba lihtsam. Olime kõik varad viimase poldini Eesti transpordikomiteele üle andnud.

Kuidas on viimase kümne aastaga merenduses rollid muutunud, näiteks kapteni ja laevaomaniku vahekor?

Omal ajal oli kapteni ja laevaomaniku, s.t. riigi vahekor väga selgelt paika pandud mereministri määrusega. Kapten võis alati minna merelaevanduse ülema juurde. Kapten oli nagu usaldusisik, tal oli vajadus kõrgema ülemusega suhelda, ja vastu pidi: ülemust huvitas informatsioon, mis ei tulnud väga ametlikku rada pidi. Pika ametnikerea kaudu tulev infor-

matsioon filtreeritakse nii ära, et järgi ei jää midagi. Pidasin alati väga tähtsaks suhtlemist kaptenite ja ka vanemmehaanikutega.

Praegu on kapten vist rohkem lihtsalt see mees, kes teeb oma tööd ja kellel pole asja laevanduse kõrgema juhtkonna juurde. Iseseisvust võib praegu kaptenil teatud mõttes rohkemgi olla, näiteks raha kulutada – omal ajal oli välisvaluuta ju väga liimiteeritud ja igat asja pidi väga kooskõlastama.

Aga nüüd on see uus probleem, et tekkinud on palju väikesi laevaomanikke, kelle moraal võib teinekord hoopis nigel olla. Väga võigas oli päris alguses kuulda, et üks väliseestlane, kelle vanas laevas töötas eesti meeskond, ütles kaptenile, kui see tagavaraosade ostmiseks raha palus: milleks tagavaraosad, ma ostsingi teile uue päästeparve, ja laev on mul kindlustatud.

Ning kui ei meeldi, siis mul on kai otsa peal meestest järjekord ootamas – seda öeldi ka.

See oli täiesti uus suhtumine, mis enne oli mõeldamatu.

Mis kapteni ja madruse vahekor võib olla muutunud?

Praegusajal on laevades läinud asi demokraatlikumaks. Vanasti oli sellest nõndanimetatud sotsialismist hoolimata mõeldamatu, et kapten ja madrus oleksid näiteks ühes ruumis söönud. Aga praegused meeskonnad on tihti nii väikesed, et ülemustel on samuti tööriided seljas ja tehakse koos tööd. Omal ajal oli tohtu üllatus näha Soomes saksa laeva kaptenit masinat remontimas. Ideoloogia on muutunud: laeva võetakse kui tõsist töötegemise kohta; puhkad siis, kui koju saad. Varem olid meie laevades aga tohtu suured meeskonnad, töö oli väga ära jaotatud, ja n.ö. musta tööd ohvitserkond ei teinud.

Muutunud on ka näiteks suhtumine remontimisse. Vanasti kõik muudkui värvisid laevas midagi, aga see ei andnud ju tegelikult sama suurt efekti, kui kusagil laevaremonditehases. Värvid on väga kallid, ja nüüd tehakse seda õiget moodi õigel ajal ja õiges kohas.

Kas laevaomanike suhtumises meremeestesse on ka midagi muutunud?

Olukord on läinud tunduvalt keerulisemaks. Laevaomanik on kapitalist, ja tal on omad mured. Ka meil hakkab tähtsaks saama ametiühingu roll kokkulepete sõlmijana. Meil on selles asjas üleminekuetapp, ja kui mängureglid veel selged ei ole, võib tekkida tohtult palju arusaamatusi ja raskusi. Ametiühinguid on

meil palju, ja segadust jätkub. Aga küll see laheneb.

Reaalsus on see, et on olemas tööandja ja on olemas töövõtja. Varem tegeles ametiühing meil tuusikutega; nüüd on vaja vaielda palga- ja töötingimuste üle. Vanasti Soomes töötades nägin, kuidas ametiühingute nõudmised läksid nii suureks, et tegid omanikule selle äri mõttetuks, ja ta viis laeva Soome lipu alt ära. Töötajail polnud sellest kasu midagi.

Iga tööandja tahab oma töötajail võimalikult tulemuslikku tööd, aga ega seda ei saavuta, kui hakkad suurt ülemust mängima ja rusikat näitama. Kapitalism püüab nendevahelist distantsi võimalikult vähendada. Mängitakse väga oma poissi, patsutatakse õlale ja küsitakse, kuidas läheb. Ühest küljest on eesmärk nagu ühisesse meeskonda kuulumine. Aga mis puutub ärisse ja rahasse, siis see on läinud laevaperest kaugemale.

Milline on nüüd laevapere ja kaldalalituse suhe?

Eks laevalolijail on alati olnud tunne, et kaldal istuvad inimesed, kes ainult segavad neid normaalselt elamast. Praegu ei ole kaldal enam vaja nii palju otsuseid teha kui varem. Ega laevapere liikmel väga palju asja kontorisse ei ole. Läheb sinnapoole, et meretöö tegijail on tähtajalised töölepingud, täna töötavad ühe, homme teise laevaomaniku juures.

Kas ka teie jaoks avanes maailm 1988.–1990. aastail, või oli see teile juba enne lahti?

Mu jaoks on see maailma avanemine üldse üks segane küsimus olnud. 1961. aastal kiitusega merekooli lõpetanud, mulle viisat ei avatud, ja selle auks ma sattusin Kaug-Itta. Viisa sain, kui olin seal 8–9 aastat tööl olnud. Süsteem oli ju üks, aga nende jaoks seal olid välismaal elavad sugulased kuidagi väga kauge asi, mitte nii oluline kui siin.

Hiljem, laevanduse ametnikul, nagu mina olin, polnud see välismaal käimine sugugi nii tihe. Aga reisimisvõimaluse see muidugi andis, näiteks tekkinud operatiivküsimusi kuhugi lahendama minna.

Aafrika oli meie laevanduse üks pöhirajoone, seal hakkasin käima laevanduse ülemaks saamise ajast, see oli 1987. aasta; Ameerikasse sattusin hiljem. Soomes *Saimaa Lines*'is töötamine oli väga hea kool, sest andis võimaluse turumajandust näha palju varem kui see siia tuli.

Võiks arvata, et viimased paar aastat töötate vähema koormusega kui Eesti Merelaevanduse aegadel.

Muidugi ei ole koormus nii suur, ma pole ju tegevjuht. Nõukogul on järelevalvefunktsioon, ja see on alati kergem kui ise midagi teha.

Laevanduses töötasin 25 aastat, neist 5 Soomes. Eriti viimased 3

aastat läksid tohutu koormusega. Oli suurte muutuste aeg, ja rünnati nii vasakult kui paremalt; muidu pahanudsi oli ka küllalt palju. Oma eluks küll palju aega ei jäänud. Transpordiettevõtte juht peab elama selle ettevõtte elu.

Riik oli uus, tal polnud oma laevade kaitsmise süsteemi – konsulikaitses ega muud. Tulime ju süsteemist, kus kõik oli ette kirjutatud, nüüd langetas see täiesti ära. Mina olin umbes kaks aastat täiesti enda peremees. Kui oleks tulnud isu mõned laevad taskusse panna, oleks seda võinud teha. Mu ülemaks ja peadirektoriks olles vahetus juhtkond oma kolm korda; kõigi nende teene on, et Eesti Merelaevandus üldse säilis. Oleks ju võinud ka nii minna nagu Balti Merelaevandusega. Laevandusel oli kaks vaenlast: Vene riik, kes tegi lolusi, ja osa oma töötajaid, kes välismaaga suhtlema hakates ajasid laevanduse ja iseenda huvid segamini. Pidin mõned inimesed ikka lahti ka laskma, kes õiget juttu ajades tegid väga valesid tegusid.

Kas nüüd mõnda juturaamatut ka loete?

Loen. Viimati niisugust, mida Eestis vist keegi peale minu lugenud ei ole. Novembris ajasin Moskvas asju ja sain kokku endise mereministri Guženkoga. Ta kinkis mulle oma paar aastat tagasi ilmunud memuaarid. See mees lõpetas ministritööd 1988. aastal. On praegu 82 aastat vana ja käib iga päev 10 kilomeetrit jala ...

Mille jaoks teil veel nüüd rohkem aega jääb?

Saan varsti 60 aastat vanaks. Eluaeg tööd teinud, ja nüüd ei oska teisi elada. See on üks paha viga: me ei oska oma aega võib-olla õieti hinnata. Kui nii võtta, siis iga inimene elab ainult üks kord. Kas on vaja nii palju rahmeldada ja tingimata joostes elada.

Homme päev näiteks läheb nii ära: kell 9 on Tallinna sadamas nõupidamine, kell 10 hakkab sadama nõukogu. Lõpeb võib-olla kell 2, siis peaks lõunat sööma. Kell 3 on linna volikogu, seal läheb umbes 8–ni. Kui õnnestub, lähen siis veel Kaptenite Klubi kokkusaamisele. Ongi päev läinud. Meremuuseumi konverentsile ei saagi. Ma ei taha muidugi öelda, et iga päev niimoodi on. Linna volikogu on kaks korda kuus, lisaks kaks komisjoni kaks korda kuus.

Näitustel käin; teatris pole ammu olnud; kinos vaatasin viimati "Titanicut", mis jättis väga tugeva mulje. Õhtul vaatan televisorit...

Mida teie mõistate merekultuuri all?

Mis asi on üldse kultuur? Mida on vaja meremehe hingele ja omavaheliseks suhtlemiseks? Üks asi on see, mida teeb meremehed. Merendusväl-

jaanne käib ka kindlasti sinna alla. Võib-olla on selle kultuuri osa ka ühiskonna suhtumine meremeestesse ja nende suhtumine ühiskonda. Omal ajal oli niisugune arvamine, et meremees on kindlasti joodik ja laaberdaja: teenib raha, joob maha. Merekultuuri sisse käib muidugi ka meremeeste väljendusoskus ja mitte ainult ametialased teadmised, vaid ka teadmised muu maailma kohta. Vanasti oli laevas koguni kultuuriraha, vähesed kopikad, millega meremees kinno või muuseumi saata. Oma raha läks kõik asjade ostmiseks...

Meremees peaks olema inimene, kes on saanud kultuurialase kasvatuse. Ta reisib mööda ilma, küll ainult sadamalinnades. Aga enam niimoodi mööda poode ei jookse nagu vanasti, ja peale õllejoomise võiks ka kontserdile või kunstimuuseumi minna. Selle tahtmise peaks talle juba merekoolis sisse söötma. Kasvatust hakkab kodus peale ja merekool on üks selle loogiline jätk.

See kõik on õige ja ilus, mida ma räägin, aga ega ise ka ei tunne vajadust kontserdile minna. Käin pigem igasugustel näitustel, ka ehitus- ja sisustusmessidel ning muidugi põlumajandusnäitustel: armastan loomi vaadata. Luige baasi juures, kus mu suvila on, peetakse neid igal aastal.

Mida tahaksite teha järgmisel 25 aastal?

Tahaks midagi tõesti veel teha, ei tahaks praegu veel niisama koju istuma jääda. Arvan, et lähitulevikus jätkan *Hansatees*. Tingimata tahan reisida; ka puhata kusagil palmi all, kui viitsimist on. Samuti ettevõtlust arendada. Lähemad viis aastat tahaksin küll veel aktiivselt elada.

Läänemaailmas on kombeks kuuekümnepäevase igalt poolt äridest välja tulla. Müüks aktsiad maha – kui on keegi, kes ostab... Mis edasi? Pole selle peale veel mõelnud. Praegu igatahes lähen vana rada pidi edasi. Olen igasugustes nõukogudes. Annan nõu ka – kui keegi saada tahab. Ise väga ei paku: kui inimene läheb vanemaks, tekib tal ka teatud vastutustunne oma nõuandmiste pärast. Kui inimene on noor ja midagi veel ei tea, siis annab hea meelega nõu.

Igatahes ma ei tunne, et oleksin kõik, mis vaja, ära teinud, ja tahaksin ainult rahu, rahu ja rahu.

Kas merekooli õpetama ei taha minna?

Ei ole kunagi mõelnud seda teha. Õpetamine on väga tõsine asi, mis nõuab teatud annet. Ma ei ole kindel, et mul seda on.

21. veebruar

Mari Vamba

Madli Vitismann

29. veebruaril, sel haruldasel kuupeeval, sai Toivo Ninnas 60.

Õnitleme!

Kui Soome laevaomanik oleks seadusi ... siis oleksid Eesti mehed elus

28. veebruari "Õhtulehes" kirjutas Tõnis Erilaid, et arvatavasti 24. veebruaril uppunud Soome kalatraaleril "Kingston" oli neli meeskonnaliiget, neist kaks Eestist. Ei olnud. Traaleril oli tõenäoliselt vaid kaks meeskonnaliiget ja kaks reisijat.

Mehed polnud madrused

Eestist pärit kaks meest, 30- ja 17-aastane, polnud "Kingstoni" meeskonnaliikmed. Eesti Veeteede Ameti merenduspersonali büroo juhataja Eino Ots selgitab, et madruse- või motoristitunnistuse võib saada juba 16-aastaselt, vanemadruse või -motoristi tunnistuse alles 18-aastaselt. Ent kummalgi hukkunud mehele pole EVA merenduspersonali büroo neid väljastanud.

Madrusetunnistuse võib saada pärast kursuse lõpetamist Mereakadeemia Ametikoolis, õppelaevadel "Korall" ja "Arzamass", Kunda ja Orissaare keskkooli merendusklassides või Pärnu Merenduskeskuses. Ka õppelaeval "Tallinn" on varem aastail kaks õpperühma madrusekutse saanud. Eksamikomisjoni esimees on alati veeteede ameti esindaja ning alles eksami põhjal antakse välja madruse töötunnistus. "Koolist saadud tunnistustega merd ei sõideta," selgitas Eino Ots.

Tema arvates Eestis laev niiviisi merele minna ei saa: laevas peab olema laevapere miinimumkoosseis, mis sõltub laeva suurusest, sõidupiirkonnast ja reisi pikkusest. Rohkem inimesi võib olla, kui päästevahendite arv seda võimaldab, vähem aga mitte. Madrusetunnistuse ta noormehe võib munsterrolli kirja panna jungana - kas ta laevatekil madrusetööd teeb, seda kindlaks teha ei saa.

Mehed polnud meremehed

Eino Otsa teatel pole kumbki saanud "Eesti meremehe teenistusraamatut" kuni 31. detsembrini 1999, s.t. ajal, mil EVA neid dokumente väljastas.

Kodakondsus- ja migratsiooniamet on "Eesti meremehe teenistusraamatut" välja andnud kaks kuud. Ameti kodakondsusosakonna teatel kummalgi hukkunud meestest selle aja jooksul sealt meremehepassi ei väljastatud. Pole olnudki juhust, mil seda taotlenuks välismaine laevaomanik, seni on kodakondsus- ja migratsiooniametist oma meremeestele teenistusraamatut taotlenud vaid Eestis registreeritud firmad.

Mehed polnud töötajad

Soome suursaatkonna pressinõuniku Eva Lille teatel polnud kummalgi Eesti mehel tööluba. Vanemal neist oli olnud aastane elamis luba, mis lõppes mullu suvel.

Eva Lille selgitas, et tööloa taotluseks saab Soome konsulaat tööandjalt tunnistuse selle kohta, et ta võtab inimese tööle. Siis peaks Eesti (mere)mees ilmuma töölepinguga konsulaati elamis- ja tööluba taotlema (elamis luba vajatakse laevadel, mis sõidavad Soome sadamate vahet). Ta ei tohiks minna nagu viisata reisija Soome, et seal hakata elamis luba taotlema - kohapeal võib seda saada vaid erandkorras. Tööloa taotlusele tuleb vastus Soomest, töministeeriumist, ja ka tööhõiveamet tunneb selle vastu huvi.

Meremehi oli laeval vähe

Veeteede Ameti laevaregistri büroo juhataja Ants Läänesaar selgitab, et nende büroo vormistab ka tunnistuse laevapere miinimumkoosseisu kohta. Nii suurel laeval kui näiteks Eesti vetes hukkunud "Vegas" peab miinimumlaevapere olema kapten, vahitüürimees, vanemmehaanik, vahimehaanik ja madrus - kokku 5 meest. Võib olla ka rohkem, kui laevas jätkub (magamis)kohti ja päästevahendeid, aga eelmainitud proovisõitjad ("Õhtulehes" nimetati laevahukueelset sõitu proovireisiks) on kindlasti peale selle. Laeval kogumahutavusega alla 200 on Eestis nõutav miinimumlaevapere 4 meremeest: kapten, vahitüürimees, vanemmehaanik ja vahimehaanik. Traaler "Kingston" kogumahutavusega 202 on piiripealne, aga Eestis oleks sel laeval nõutud vähemalt 4 kvalifitseeritud meremeest.

Mehed olid kindlustamata

Eelmises "Meremehes" selgitas Soome Laevaomanike Liidu president Per Forsskål, et Soome meremehed on kindlustatud nii töö- kui ka vabal ajal. "Õhtulehes" kirjutas Kirsti Vainküla, et hukkunud kalalaeva omanik lubas Eestisse tulla ja hukkunud alaealise vanemaile palga välja maksta.

Eva Lille selgitas, et on töökohti, kus tööandja töötajaid kindlustab:

näiteks riigi välisteenistuses. Ent kindlustatud pole mitte kõik töötajad. On tõenäoline, et kalalaeval reisijaina viibinud Eesti meeste omaksed kindlustushüvitist ei saa.

Eva Lille avaldas sügavat kaastunnet kõigile, kes on selles loos kannatanud.

Kui Soome noormees tahaks töötada Eesti laevaomaniku laeval

... peaks tal olema kutsetunnistus,

"Välismaalasi meie laevadel, tänu taevale, veel pole", ohkas Eino Ots. "Siis peaks hakkama tegelema nende diplomite ja tunnistustega, sest vastastikku tunnustamise lepingut selle kohta pole."

...pass ja rida munsterrollis,

Kopli sadama piiripunkti ülem Indrek Kikas arvas, et see on küll teoreetiliselt võimalik. Kalalaeva ülddeklaratsioon on kirjas minimaalne nii sõidu- kui ka seisumeeskond. Meresõidudokumentideta alaealine võiks laeval olla, kui ta on munsterrollis vormistatud näiteks mõne meeskonnaliikme sugulasena - aga sel juhul ta pole kindlasti välismaalane.

...tööluba.

Mõistetavalt põhjusil pole kodakondsus- ja migratsiooniametis kohatud soomlast, kes sooviks Eesti laevaomaniku laevale tööle tulla. Aga Eestis tööloa taotlemiseks peab sealt saadud selgituste kohaselt olema peale tööandja taotluse elamis luba ja tööturuameti kooskõlastus. Alaealisele tööluba kindlasti ei anta.

Laeval peaks olema miinimummeeskond,

Eesti laevad vaid kahe kvalifitseeritud meremehega kindlasti proovisõitu ei tee, arvas Ants Läänesaar - "Ohutu mehitatuse tunnistuse" kohaselt laev miinimumkoosseisuta välja ei sõida. Laeval kogumahutavusega 200-499 on miinimumkoosseis 7 meremeest, neist 1 madrus ja 1 nooremadrus. Ning kui meremehi on laeval 6-11, siis lisaks 1 kokk, aga lühemate reiside korral võidakse lubada ka ilma kokata sõita.

"Ohutu mehitatuse tunnistusest" kinnipidamist kontrollivad laevainspektorid. "Laeva väljumisel sadamast välismaale kontrollib seda piirivalve, koduvetes aga omaniku südametunnistus," ütles Ants Läänesaar.

täitnud...

... munsterrolli kontrollitakse

Saaremaa Piirivalvepiirkonna ülem Mati Heinmets ütles, et piirivalve üldjuhul meresõidudokumentide nõuetelevastavust ning miinimummeeskonna olemasolu ei kontrolli. Ent kui märgatakse karjuvat rikkumist, siis tehakse ettekanded teistele ametkondadele.

Seevastu Veeteede Ameti laevade järelevalve osakonna juhataja Aarne Valgma ütles, et Eestis jääks "Kings-toni"-laadne laev 50%-lise tõenäosusega vahele. Et riiklik sadamakontroll endisel kujul likvideeriti, siis ei kontrollita iga laeva väljumist, vaid valikuliselt. Eestis kontrollitakse kõiki laevatüüpe. Alla 18-aastast Eestis ükski laevaomanik tööle ei võtaks. Alaealine võiks töötada vaid oma pere laevas.

Kui munsterrollis oleks välismaalane, kontrollitaks, kas tal on töölu-ba ja kvalifikatsiooni kinnitavad dokumendid.

Miinimummeeskonnast kõrvalekaldumist tuleb Aarne Valgma kinnitusele ette väga harva – merel ei tuldaks vähemate meestega toime. Sellise koosseisuga, nagu oli "Kings-tonil", võiks Eesti seaduste järgi minna alla 6-tunnisele reisile. Soomes võib see muidugi teisiti olla.

Ent Aarne Valgma ei teadnud Eesti Veeteede Ameti ajaloost juhtumit, kui alaealine oleks laevas tööl olnud. Peale praktilise kadettide muidugi, kel laevas oma juhendaja, kes ta eest vastutab.

Laeva väljumist sadamast kontrollis vaid omaniku südametunnistus

Seetõttu oli võimalik, et "Kings-tonil" oli vaid kaks (tõenäoliselt kvalifitseeritud) meeskonnaliiget ning ... kaks külaskäijavat sõpra, kes abitöödel aitasid. Eesti laeval need mehed üksnes Eesti passi abil töötada poleks saanud.

Eestist pärit hukkunuil ei olnud ei kvalifikatsiooni tõendavaid dokumente, meremehe teenistusraamatuid ega töölu-ba. Sellest tulenevalt polnud ka omanikul nende vastu rahvusvahelistest konventsioonidest tulenevaid kohustusi. Kindlasti ei saanud meremehetunnistusteta mehed ka meremehepalka. Ning poleks ime, kui sel "proovisõidul" võis laeval olla muidki meresõiduohutuse nõuete rikkumisi peale miinimummeeskonna puudumise.

Eesti ametnikud esinesid aga seesuguse kindlusega, et tahaks loota: pole võimalik, et Eesti laeval hukkuks alaealine Soome noormees.

1. märts

Madli Vitismann



Neptun vedas alt: veebruari algul seisis merejumala nimekaim pardani ära vajunud üsna linnatänava ääres, linnakohtu aresti all.



1974. a. Venemaal ehitatud "Neptun" (ex "Korgene", ex "Ainaži") on 25,4 m pikk. Süvis 2,8m – liiga vähe, et põhjal seistes hea välja näha.



Laevaomanik oli jätnud lipu lehvima. Ühes Lasnamäe korteris paikneval AS-il Purikala on teinegi sama suur laev, jahijumalanna nimega.

Juhtum mootorlaevaga "Kalana"

Pressiteatest

Segalasti-konteinerlaev "Kalana" väljus 20. veebruaril kell 17 konteineritega pardal Tallinnast Hamburgi. 22. veebruari öösel kell 2.40 seisati mootorid laeva käiguosa ülekuumenemise tõttu. Laev jäi triivi Rootsi rannikuvees 9 miili Gotlandi saarest põhja pool. Laevaperel omal jõul laeva merekorda seada ei õnnestunud.

Kell 11.30 väljus Tallinnast sündmuspaigale mootorlaev "Transestonia", et vajaduse korral osutada "Kalanale" tehnilist abi käigu taastamiseks või laeva pukseerimiseks lähimasse sadamasse remonti. Vastavalt rahvusvaheliste reeglitele klassifitseeritakse selline tehnilistel põhjustel toimunud laeva seiskumine juhtumiks merel, mitte ohtlikuks juhtumiks ega avariiks. "Kalanal" toimunud juhtum ei kujuta laevaomaniku Eesti Merelaevanduse andmeil esialgu mingit ohtu laeval olevaile inimestele, laevale ega lastile.

"Kalana" on ehitatud 1996. a. Hollandis. Laeva tehnilist järelevalvet teostab klassifikatsiooniühing *Lloyd's Register of Shipping*. "Kalana" üldpikkus on 90,67 m ja kogumass (dedveit) 3200 tonni. Laeval on kokku 2508 t konteinerid, milles ohtlikku kaupa ei ole. Laeva juhib kapten Valeri Sepp, laevapere on 10-liikeline.

"Transestonia", mille omanik on samuti Eesti Merelaevandus, jõuab sündmuskohale 18–20 tunniga. Ilm Gotlandi lähistel on hea ja meteoroloogide ennustuste kohaselt püsib sellisena veel paar päeva.

Veeteede Ameti koordinaatsiooni-keskus, mis täidab ühtlasi ka Tee- ja Sideministeriumi valitsemisala ühtse side-koordinaatsiooni-keskuse funktsioone, jälgib sündmuste kulgu ja on valmis vajaduse korral abistama juhtumi lahendamisel.

22. veebruar

Veeteede Ameti peadirektori esimene asetäitja
Arvo Veskimets

"Läksime kõrvuti 10 sõlmega"

Edasisest jutustas "Transestonia" kapten Arno Kriiska:

Jõudsimme Gotlandi juurde 23. veebruari varahommikul, kell 6.30. Meie väljasõit viibis mõnevõrra, sest laeval oli seisumeeskond, aga sõidumeeskond koguti väga kiiresti ja ootama pidime veidi vaid väljavormistamiskomisjoni.

"Kalanaga" leppisime omavahel kokku, kuidas otsad ühendada – meil oli plaan enne valmis. Kell 7 hakkasime puksiirtrossi andma. Läksime 5–6 m kaugusele "Kalanast", peliga

tõstisime otsad peale. "Kalana" andis võõrist otsa, meie puksiirtross on metallist, need ühendati omavahel sünteetiliste otstega. Meie laev küll pukseerimiseks hästi ei sobi, sest taga on ramp, aga panime otsad üle rullikute.

Kell 8 saime otsad kinni ja alustasime ettevaatlikult vedamist. Et "Kalana" oli selles olukorras juhitamatu, alustasime 5,3 sõlmega. Pukseeritav laev pöördus taga aga 90° võrra ühele ja teisele poole, kuni tõmbasimegi otsa katki. Peatusime, sättisime ümber. "Kalana" inertis oli tegelikult suurem kui meil – olime ballastis, "Kalana" aga täislastis. Seejärel läks temal ots katki.

Siis otsustasime lihtsalt poordi võtta, ilm oli kena. Panime vendreid tublisti vahele ja kinnitasime laeva otstega. Kui enne olime kolme tunniga viis miili edasi saanud, siis kõrvuti sõitsime 10 sõlmega.

Klaipedasse jõudsimme kell 21, pukserid olid vastas. Võtsid enne nende otsad, siis andsid meie otsad ära, ja siis tuli nii lumesadu kui tuultki.

Kui me Tallinnast väljusime, siis ilmaprognoosi tõttu nel midagi kartapole, vastasel juhul tulnuks rootslasi tülitada. "Kalana" generaator töötas, valgus ja soojus oli olemas ning surmahirmu seal keegi ei tundnud.

Madli Vitismann

Kohtus venib asi pikale

Stockholmi linnakohus jättis 22. veebruaril rahuldamata kahe rootslase hagi, mis oli esitatud reisilaeva "Estonia" omanike "Estline'i" ja "Nordström & Thulini" vastu.

Kaks rootslast – mõlemad kaotasid "Estonia" hukus oma tütreid – loobusid kindlustusfirma "Skuld" poolsest rahalisest kahjutasust. See keeldumine andis neile seaduse järgi õiguse asja kohtulikult edasi ajada.

Nimelt leiavad mõlemad hagejad, et "Estonia" tehnilise korrashoiu ja merekõlblikkuse eest vastutasid laeva omanikfirmad, kes aga suhtusid oma tööülesannetesse kuritegeliku hoolimatusega. Üks hageja esitas hagi reederfirmade vastu, teine aga "Estline'i" ja Nordström & Thulini" juhatuse konkreetsete liikmete vastu. Mõlemad nõuavad reederfirmadelt nüüd vastavalt 750 000 ja 350 000 krooni kahjutasu.

Stockholmi linnakohus lükkas aga hagi niisiis tagasi, toetudes Rootsi mereõiguse seadusele, mis annab hukkunu omaksele õiguse kahjutasu saamiseks vaid juhul, kui ta oli hukkunu ülalpidamisel või temast muidu majanduslikult sõltuv. Kahe hageja "Estonial" hukkunud tütaridel ei lasnud aga kohustust oma isasid ülal pidada, väitis Stockholmi kohus.

Ühe rootslase, Odd Lundkvisti advokaat Mats Wikner leiab aga, et kuna Soome, Norra ja Taani seadused annavad hukkunute omastele õiguse kahjutasu saada ka juhtumeil, kui hukkunu näol ei olnud tegemist toitjaga, siis on imelik, et Rootsi seadused naaberriikide omadest erinevad. Sellepärast kavatses nii tema kui ka teise hageja advokaat Henning Sjöström kohtuotsuse edasi kaevata.

Kui teise astme kohus Stockholmi linnakohtu otsuse muudab, tähendab see, et kulub veel vähemalt kolm aastat, enne kui kahjutasu puudutav kohtuprotsess lõpuks toimub.

Eelkõige tähendaks Stockholmi kohtu eilse otsuse muutmine teise astme kohtu poolt aga seda, et algatakse uus "Estonia" hukku puudutav kohtuprotsess, mille käigus tuleb üle kuulata suur hulk eksperte ja õnnetusest pääsenuid. Mats Wikneri sõnul on aga mitmed tema kliendid oma hagedest loobunud, sest mida aeg edasi, seda halvemini nad mäletavad õnnetusõl toimunu detaile. Ka kardavad nad suuri kulutusi, mida võib kaasa tuua kaotatud kohtuprotsess.

Anu Kaupmees, Rootsi Raadio

Rootsi valitsus toetab "Estonia"-organisatsioone

Mullu oktoobris eraldas Rootsi valitsus erinevatele Rootsi "Estonia"-organisatsioonidele kokku 1,6 miljonit Rootsi krooni.

"Estonia" Ohvrite ja Omaste Sihtasutus SEA sai 475 000 krooni informatsioonilaseks tööks, muuhulgas interneti kodulehekülje loomiseks ja "Estonia"-raamatukogu avamiseks.

Ühing "Estonia" Omaksed" – FAE – sai 250 000 krooni mälestusreiside korraldamiseks, seminaridel osalemiseks ja informatsioonilaseks tööks.

"Estonia" Huku Põhjuste Uurimise Töögrupp – Agnef – sai 550 000 krooni ekspertseminari läbiviimiseks. See seminar toimub Stockholmis aprilli algul. Veel sai see grupp 30 000 krooni rahvusvahelises meresõiduohutus-alases konverentsis osalemiseks.

Rahvusvaheline "Estonia"-ühing DIS sai 200 000 krooni "Estonia" hukule pühendatud kunstinäituse korraldamiseks.

Tugigrupp Vilhelmina sai 125 000 krooni seminarides osalemiseks ja hukkunute omaste vaheliste kohtumiste korraldamiseks.

Anu Kaupmees, Rootsi Raadio

Tuletõrje- ja Päästeameti pressiesindaja Priit Laose sõnul teatati 25. veebruaril kell 23.30 Tallinna tuletõrjele, et Vanasadama 8. kail põleb kaater ning on ka kannatanuid. Õnnetuspaigale sõitis 3 tuletõrje- ja üks ambulantsiauto. Kaatri "Nescosub-1" põles kajut 15 m² ulatuses. Poole tunniga oli tuli kontrolli all, kell 00.43 oli likvideeritud. Kannatanuid ei olnud.



"Ookeani" vanad lepingud jõuavad kolmandat korda riigikohtusse

Agentuuriteade

Kolmandat korda jõuab riigikohtusse pankrotistunud RAS-i Ookean poolt seitse aastat tagasi sõlmitud mitmesaja miljoni krooni suuruse kahju tekitanud lepingute tühistamise küsimus. Praegu 171 miljoni krooniga riigi suurim maksuvõlglane "Ookean" garanteeris 1993. aastal AS-i Esva laenu enam kui kümne miljoni dollari ulatuses ja võõrandas hiljem pankadele tasuta oma laevad.

Soome Postipankki OY, Osuuspankkien Keskusosakepankki OY ja Saksa Ost-West Handelsbank AG peavad end lepingutest tulenevalt "Ookeani" võlausaldajateks ja nõuavad pankrotipesast enesele saamatajäänud laenu tagatiste eest üle 160 miljoni krooni.

"Ookean" nõuab kohtult ebaseaduslikult sõlmitud kahjulike garantii- ja laenulepingute tühistamist ja nendest tulenevatest kohustustest vabastamist ning pankadele makstud 2,8 miljoni dollari tagastamist," ütles ETA-le "Ookeani" esindaja vandeadvokaat Leon Glikman. "Riigikohus on juba kaks korda teinud otsuse "Ookeani" kasuks ja saatnud omapoolsete juhustega asja uueks arutamiseks tagasi ringkonnakohtusse, kuid ringkonnakohus ei ole kummalgi korral juhustest kinni pidanud," rääkis Leon Glikman. "Viimasel korral eelmise aasta novembris ei hakanud ringkonnakohus asja sisuliselt arutamagi, vaid saatis selle omakorda esimese astme kohtusse, kes on aga samuti juba "Ookeani" jaoks positiivse otsuse langedanud," ütles Leon Glikman.

"Ookeanile" positiivne otsus võimaldab "Ookeani" pankrotivarasse tagasi saada ka Lõuna-Aafrika Vabariigis arestitud kahe laeva müügist saadud mitu miljonit dollarit, mis ootavad külmutatult Kaplinna pangas.

Pankade võidu korral kuulub neile praktiliselt kogu "Ookeani" pankrotipesast saadav raha. Leon Glikmani hinnangul on "Ookeani" positsioon vaidluses pankadega tugev, kuid vaidlus on veninud pikale just ringkonnakohtu tõttu, kes ei suuda täita riigikohtu juhiseid.

10. veebruar

ETA

kiri

Toimetus sai kirja, mis on adresseeritud riigikontrollile, teede- ja sideministeeriumile, veeteede ametile, ametiühingutele ja ajakirjandusele. Jätame ära konkreetseid isikuid solvavad tekstid ja lühendame seda natuke, aga trükime ometi ära, sest probleemid, millest jutt, vähemalt osa neist, on nii- või teistsugusel kujul ilmselt ikkagi olemas.

Mis toimub lootsi-teenistuses?

Mind vallandati töölt riiklikult hallatavast Laevaliikluse Juhtimise Keskusest /.../ ettekäändel, et olen lootsiks liiga vana.

40-aastase lootsitöö jooksul olen avariideta lootsinud kümneid tuhandeid laevu. Minule on usaldatud kõige keerulisemaid ja raskemaid lootsimisi. Olen ainuke kõrgema eriharidusega (cum laude lõpetanud) loots ja lisaks sellele lõpetanud veel kaks instituuti. Olen nõus, et olen passi järgi 68 aastane, ent keegi ei anna mulle üle 60 aasta, sest olen spordi, füüsilise töö, sanatoorse ravi ja kahjulikest harjumustest hoidumisega oma tervisesse palju investeerinud. Ka pole kellelki kuulnud kaebusi, et ei saa oma tööga hakkama. Iga-aastane meditsiiniline komisjon on läbi tehtud. Ei ole ka seadust, mis keelaks mind lootsitööl pidamast. Paljudes maades töötavad lootsid ka pärast 70-aastaseks saamist. Meilgi Eestis töötab 72-aastane vanemloots /.../.

Ma ei protesteeriks oma vallandamise pärast, kui minu asemele oleks võetud mõni noor haritud laevajuht, aga võetakse ju pensionäre, bioloogiliselt minust vanemaid /.../, aastaid mingites kabinettides istunud diskvalifitseerunud kutsekooli haridusega tuttavaid kalamehi, kes enam täisväärtuslikeks lootsideks ei jõua saada /.../. Maailmapraktikas üle 35–40 aasta vanuseid isikuid lootsiõpilaseks ei võeta.

Ka ei protesteeriks ma, kui ei peetakse seadusevastaselt (soosik)lootsidena tööl eesti keelt mittekõnelevaid pensionäridest vanemlootse /.../

Peamine, mis pärast minust taheti lahti saada, on see, et enda kõrval ei sallita harituma, kompetentsema ja kogenenuma pilku, kellele ei

Laevad lähevad

Direktorikommentaar

Eino Paju kirja põhjal esitatud küsimustele vastasid Laevaliikluse Juhtimiskeskuse direktor Ants Põlluaas ja asedirektor Lembit Mõtlik.

Pensionile 65-aastaselt

Eri nõuded on sadama-, mere- ja avamerelootsile.

Näiteks merelootsi kandidaadil peab olema vähemalt 3000-tonnise kogumahutavusega laeva kapteni-diplom või samasuguse ja suurema kogumahutavusega laeva vanemtüürimehe diplom ja tööstaaži vanemtüürimehena sellistel laevadel vähemalt kaks aastat. Siis ta saab lootsiõpilaseks. Teooriat ei korda – seda õppis merekoolis. Ja juba tegevlootsidele sobib palju kursusi. Mis ei tähenda, et midagi lugema ei pea: eksameil nõutakse lootsitava piirkonna ja kogu seadusandliku poole täielikku tundmist, lisaks kogu laevade manööverdamise tarkus jne. Näidislootsimise peab ka tege-ma.

Lootsiõpilase õppeaeg on 3–6 kuud – mõni õpib kiiremini, mõni aeglasmalt; mõni loobub, sest mõistab, et nii pingeline ala ei sobi. Harjutavad kõige raskemates sadamates: Vanasadamas ja Muugal vanemate lootside – kord ühe, kord teise, kord kolmanda – juures. Muidu õpib ainult ühe mehe käekirja.

Kõigepealt küsime vanemlootside käest, kas õpilane on valmis üksinda lootsimiseks, ja siis teeme eksami. Komisjon on veeteede ameti moodustatud. Eksami hästi ära teinud, saab ta teatud piirkonna merelootsi kutse – kõigepealt kuni 8000-tonnise kogumahutavusega laevade, siis kuni 12 000, kuni 16 000 ja seejärel, kui viie aasta jooksul pole avariisid olnud, üle 16 000 kogumahutavusega laevade peale.

Meresõiduohutuse seadus on praegu muutmisel, ja sinna on ettepanek piirata lootsina töötamise vanust 65 ja erandjuhtudel 68 aastaga. Soomlased näiteks on seisukohal, et 65-aastane mees ei jaksa enam hästi ronida.

Härra Paju läks pensionile 68,5 aastaseks. Suvel rääkisime sellest, püüdsime minekut küllalt valutuks teha. Ta kirjutas avalduse, et kas võiks uue aastani olla: tööstaaži saaks 50 aastat täis. Tulime talle vastu ja võtsime riski kanda, sest kui midagi nii vana inimesega juhtu-nuks, siis meile paistnuks küll trel-

lid. Ära minnes ütles: nüüd mul on vabalt aega käes, nüüd hakkab kirjutama... Ta sai mitme kuu lahkumise kompensatsiooni, pärast ta viimast vahti hommikul lilled ja kingiks kella.

Lootsiõpilaseks 60-aastasena

Praegu on lootside keskmine vanus 55–56 aastat. Miks üldse olime sunnitud härra Paju nii kaua kasutama? Et saada vanemmerelootsiks, on vaja 5 aastat seda tööd teha. Meil oli vaja välja venitada, et järgmised mehed niikaugemale jõuaksid. Suuri laevu tohivad ju lootsida vaid vanemmerelootsid. Probleem on praegugi üleval: vanemmerelootse on ikka veel vähe, sest vähemalt Tallinna piirkonnas suurte laevade osakaal tõuseb. Vanemlootside puudus on aastatepikkuse väära palgapoliitika tulemus, ujuvkoosseisu ja lootside palgavahe on märgatav – järeldasvu pole olnud. Ujuvkoosseisu palgad on niimoodi tõusnud, et vahe on veelgi suurenenud.

Praegu on meil kaks lootsiõpilast, nad on juba 60 ringis. Kui neid tööle ei võtaks, siis poleks meil üldse lootse. Hollandis võetakse lootsiõpilaseks meremehi vanuses 35–38, maksimaalselt 40 eluaasta vahel.

Eduard Hunt on öelnud, et vene ajal tulid statistika järgi kõige paremad lootsid teistest tüürimeestest. Kolmandad ei teadnud midagi; vanemad jälle vaatasid, et varsti saavad kapteniks, mis mõttega lootsiks minna. Ja kaptenid enam ei tahtnud lootsiks minna. Nüüd on meil teised nõudmised – peab vähemalt vanemtüürimees olema –, ja vaevalt me 30–35-aastaseid lootsiõpilaseks leiame.

Tahtjaid võib ju olla: kas nõuavad perekondlikud põhjused või ehk ter-vis kaldale jäämist. Üle 10 000 kroonine lootsi palk ei ole väike, aga kui see summa nimetada merd sõitvale mehele ja öelda, et õpilasajal saab sellest poole ning viis aastat kulub veel suurema palgaga vanemloot-siks tunnistamiseni, siis ta võtab mõtlemisaega ja tagasi ei helista. Teise kategooria meie kuulutuse peale helistajate huvitavaim näide on üks kellassepp, kes tahtis lootsi õpi-

Järjest suuremaks

laseks tulla nagu kellassepa õpipoiksiks oli läinud – tulevaseks tööks puhta lehena...

Mittekeelne mittekodanik

Eesti keelt kõnelevad me lootsid kõik: kes paremini, kes halvemini. Ja paraku on merenduses rahvusvaheline keel siiski inglise keel, mida nad muidugi räägivad. Muust kui eesti rahvusest on meil neid 5–6 meest; Eesti kodanikud on kõik. Muide, hr. Paju kirjutas nimetatud hr. Sorokin, kes meil kunagi ei ole töötanud, on sündinud lootsiks. Teine mees võib selle töö ära õppida, aga tema on selleks loodud.

100 inimese juhtimiseks 15

Üldse on laevaliikluse juhtimise keskuses kohti 230 ringis, neist täidetud 187. Juurde oleks vaja lootse, kaatrite kapteneid ja mehaanikuid, kusjuures töö on meil niisugune, et vahel on seda väga palju, vahel vähem. Ei ole nõus etteheitega, et kaldateenistus oleks üle paisutatud. Kontoriruumides on direktor, asetäitja, referent, pearaamatupidaja, vanemraamatupidaja, ökonomist, personalijuht; laevastiku teenindamise osakonnas juhataja, laevastiku kapten ja mehaanik; lootsiteenistuse juhataja ja Tallinna piirkonna juhataja – viimatinimetatu käib ühtlasi ka lootsimas. Koos kruisilaevadega võib Vanasadamas maksimaalne arv laevu päevas olla 72. Kõiki ei lootsi, aga Vanasadamas on korraga vahis ka kõigest 2 meest.

Poole kohaga töötavad jurist, infotehnoloogia insener, töökaitse inspektor – on ju meil kõrgendatud ohtlikkusega töö.

Kontor, arvutid ja autod

Sadama remonditud kontoris, mida rendime, on ruumi 204 m², sellest lootsituba ja nende olmeruum umbes 50 m². Veeteede ametilt saime päranduseks kaatrid, "Tarmo" ja mõningad tehnilised vahendid, sh. paar hingusele minevat arvutit.

Kui võtame lootsi tööle ja paneme ta riidesse ning varustame (päästevestid, raadiojaamad, osal mobiilid) nagu peab, siis maksab see 9000–10 000 kr.

Lootsid enam kodus ei valva, Saaremaa ja Väinamere omad välja arvatud, ainult töökohal. Vanasadamas läheb lootsi kai peale kand-ja-varvas-meedodil. Muugal on kokkulepe sadama administratsiooniga, et viiakse kai-

madrustega koos autoga. Miidurannas maksame öisel ajal ka taksokviitungeid, muul ajal minnakse rohkem kaatri või oma autoga, mille sõidu kinni maksame. Ametiautosid on muidugi ka – seal kus vaja –, aga alati ei ole otstarbekas kasutada – loots võib tagasi tulla hoopis mujale kui auto juurde. Kaldateenistuse käsutuses on 4 autot ja laevastiku osakonnal kaubikbuss.

Avamerelootsimise puhul on lähedasama seadus: laevaomanik maksab tagasitee kinni. Aga seda tööd tuleb meil suhteliselt harva ette. Kuid tendents on sinnapoole, et Balti meres peaksid ohtliku lastiga laevad avamerelootsi kasutama.

Õppigem praaki analüüsides

Ega Muuga loots Tallinnas ei lootsi, need on niivõrd erinevad ja suured piirkonnad. Muugal ja Vanasadamas (puss Miidurand) on mõlemas 10, Paljassaares ja Koplis lahes mõlemas 5 lootsi.

Lootside kaadriprobleem pole mitte üksnes Tallinnas, vaid ka Väinameres, Paldiskis, Kundas. Pärnus käivate laevade arv on viimastel aastatel vaata et kolmekordseks tõusnud. Ja tendents on, et laevade mõõtmed suurenevad. Sel suvel külastab Tallinna vist päris mitmel korral 296 m pikkune kruisilaev "Millennium". Kaks lootsi lähevad homme Hamburgi õppima, kuidas seda sisse tuua. 20 m/sek tuulekiirusega me seda muidugi tegema ei hakka – siis võib öelda, et mitte lootsid, vaid lolliid. Aga kui ilm lubab ja need kaks lootsi saavad trenaažööril spetsiaalse väljaõpe, siis on seda tööd palju julgem teha.

Ka lootsidel juhtub *praaki*. Väiksemaid kõkse, näiteks ilmaolude tõttu, tuleb ette: pisemaid kaide, kaivendrite või laevade vigastusi. Igat niisugust asja arutab vastav veeteede ameti komisjon. Ka omavahel arutatakse kõik läbi. Aga otseselt lootsi süül toimunud avarisiidid pole olnud.

Ette on nähtud, et lootsid peavad käima manööverdussimulaatori kursustel. Oleme kahe aasta jooksul selleks 10 meest Poolasse saatnud. Harjutatakse täpsete vähendatud makettidega järvel. Õppetöö on väga tihe: hommikupoolikul loengud, pärastlõunal ja ka öösel järve peal. Ükski käinu pole kursust üleaaruseks pidanud. Tõsi, see on väga kallis. Aga seda peetakse väga prestiižikaks asutuseks, norralased ja roots-



meeldi riigi (rahva) raha pillamine ja toretsemine. /.../ peamine tegevus on olnud ministeeriumilt kontori laiendamiseks rahade väljanõudmine ja nende kulutamine, mitte lootsiteenuste kvaliteedi tõstmine. /.../ Veeteede ameti alluvuses (kuni 1997. aastani) teenisime kolmekordse Eesti keskmise palga, ning olnuks ebapatriootlik enamat nõuda, kui paljud eesti lapsed ja vanurid ei saa kõhtu täis süüa.

Võtsin prooviks enda vedada Tallinna piirkonna lootsiteenistuse, kuid juba mu arutlused selle rationaliseerimisest ajasid osa lootse hirmu ja marru, millest igasugu väljamõeldisi sisaldavad laimukirjad minu peale tekkisid. Pärast kahekuulist proovimist panin ameti maha, ja sellest ajast hakkas minu jultunud diskrimineerimine – jäeti ilma oma vahist, kihutati ühest lootsipunktist ja vahetusest teise, sa-geli lihtlootside asendajana.

Protesteerin /.../ ebaperemeheliku, ebapatriootliku juhtimise vastu. /.../ Kas 15 kontoritöötajat 100 töötetija kohta ei ole palju? Saaks hakka kolm korda vähemaga ja vastavalt ka vähema arvu nuumide, kompuutrite ja autodega. /.../

Väga madal on lootside ettevalmistamise tase, sest puudub programm, kõrgetasemeline juhendaja ja vastutustundlik, kompetentne eksamikomisjon. Raisatakse suuri rahasid formaalsetele kursustele Poolas – üks viiepäevane lootsikursus maksab üle 100 000 EEK-i – mille kasutegur on tühine, kui võrrelda oma, kohapealse lootsitöö praagi analüüsiga. Seda aga ei tehta, sest juhtide kompetentsus ei küüni üle kaheaastase lootsipraktika ja keskariduse, kusjuures maailmapraktika näitab, et alles pärast viit aastat saab inimene lootsiks. Analüüsi ja oma vigadest õppimise asemel mätsitakse juhtumid kinni, muutes sellega "patustanud" endast enam sõltuvaks ja tänulikuks ning tekitatakse sellega pind kuulujuttudele, mis lahutavad kollektiivi, sest väga kardetakse kollektiivseid ettevõtmisi /.../ Osava intriigitsemise tagajärjel ei toimi lootside ametiühingud ega Lootside Ühing. Lootsid on hirmu all, kardavad vallandamist, halvematesse tingimustesse saatmist, palga vähendamist. /.../

Palgasüsteem on üldse ebaloogiline, absurdateater. Kasutades ära vanemate lootside leplikkust (nad olid ju harjunud väikese, 200–rub-





lase palgaga) ja ümbrikusüsteemi, makstakse noorematele vähemkvalifitseerituile peaaegu sama palka, vahest isegi rohkem kui vanemlootsidele. /.../ Maailemapraktikast teame, et kvalifikatsiooni ja staaži eest saadakse kuni 30% lisatasu ning tonnaažiülitel eest boonustasu – kokku laevakapteni palga tasemel. Meil on lootsipalk seni kolm korda väiksem. Absoluutselt puudub ergutus, premeerimissüsteem. Seda pole isegi laevajuhtimiskeskuse põhimääruses. Karistused on.

(Juhtkond – toim.) on korduvalt püüdnud saboteerida lootside tööd Balti Laevaremonditehases, keelates mõne laeva sinna lootsimist ning on sellega ületanud oma kompetentsi ja võimu piire, tuues sellega Eesti riigile materiaalset kahju, sest tehas on üks suuremaid maksumaksjaid riigis. Kaatrite ehituse järelevalvet ei ole, millest tulenevad suured puudused uutel kaatritel. Puudub kaatripersonalil väljaõpe, millest kaatrite lõhkumised ja halb eksploatatsioon.

Peaaegu lootsiteenistuse eraldamist veeteede ametist 1997. aastal ekslikuks, valeks sammuks, kahjulikuks riigile ja ka lootsidele. /.../ Kuni lootsiseaduse vastuvõtmiseni tuleks see tuua uuesti ameti alluvusse. Liikluskontroll (kaldaradarijaam) tuleks viia kokku keskusega, sest nende funktsioonid osaliselt kattuvad. Riik hoiaks kokku kümneid miljoneid ja tõuseks laevaliikluse juhtimise kvaliteet.

/.../

Eino Paju

24.jaanuar



lased käivad samuti seal. Iga kursuse läbiteinu saab nummerdatud rinnamärgi ja tunnistuse.

Möödunud aastal saatsime 5 meest ka Makarovi-nimelisse akadeemiasse. Seal tehakse radarisimulaatoril manööverdamisülesandeid. Neil kursustel on rahvusvaheline sertifikaat. Soomlastel on simulaatorite peale pandud Tallinna sadamad, ka seal peaks käidama.

Aga kõik oleneb rahakoti paksusest. Praegu olene riigieelarveline asutus, kuid juba on olemas ministri käskkiri reorganiseerimise kohta riigi äriühinguks. Seda olene ka aastaid taotlenud – saada teatud iseseisvus, mis tähendab võimalust ise teenitu oma teenuse arendamiseks suunata.

Noorematel rohkem palka kui vanematel

Lootsi palga aluseks on riigiametniku 35. palgaaste. Koefitsient võib olla 0,6–1,5. Kuna meil polnud reaalselt raha, saime koefitsiendiks kasutada 1,05. Vaesus toob tüli maha. Olene püüdnud olemasolevat kristlikult jagada, nagu olene osanud. Taotlus on sees, et palku tõste-

taks. Probleemi lahendaks palgasumma, mis oleks vanemtüürimehe ja kapteni oma vahepeal; oleneks ka sellest, kes missugust laeva loot-sib.

Arstlik komisjon laseb kõiki läbi

Arstlikul komisjonil on vastavad ter- visestandardid, millele loots peab vastama. Johtuvalt STCW konventsio- nist – seal on meditsiiniosa sees. Nõudmised on ujuvkosseisule esita- tavatest natuke madalamad, lootse kontrollitakse igal aastal.

Eraldi küsimus: eksamil olevat läbi kukutatud Heino Rüütel?

18. novembril ei teinud Heino Rüüt- tel veeteede ameti kvalifikatsiooniek- samit ära. Puudu oli jäänud kaartide ja meremärkide tundmisest. Samuti seadusandluse tundmisest. Kuu aja pärast oleks olnud õigus korduseksa- miks, seda ta ei teinud. 22. novembril helistas personaliosakonda, ütles, et on haiguslehel. Seni pole haiguslehte lõpetanud.

17. veebruar

**Mari Vamba
Madli Vitismann**

Kahepoolne kommentaar

Lembit Mõttik, töötasite teede- ja sideministeeriumis, kui laevaliikluse juhtimise keskust tehti. Kuidas hindate väidet, et seda poleks vaja olnud?

Tookord oli suundumus, et veeteede ametil on kontrolli- ja järelevalvefunktsioon. Meie keskus tehti selleks, et lahutada teenuse pakkumine ja kontroll selle üle. Osutame kolme teenust: lootsimist, radarijuhtimist ja jäämurdmist. Minu arvates on selline praktika ennast väga õigustanud.

Kommentaar

Seda arvavad soomlased. Rootslased on uhked oma kuningliku lootsinduse 307-aastase ajaloo üle. Sama Rootsi kuninga otsus pani aluse ka Soome riigi lootsindusele. Eestis on naljandid Naisaare all laevu passivate eralootside konkurentist veel niipalju liikvel, et soovida eralootsinduse tulu koos riigi tagatise- ga, et välistada konkurent ühes sadamas.

Konkurentsi lootside endi kui haruldaste spetsialistide vahel ei õnnestu kellelgi välistada. Vahel võtab see sõbraliku nõokamise, vahel tagarääkimise ilme, käesoleval juhul on aga solvunud loots eeskätt kolleege poriga üle valanud, alles seejärel tulevad etteheited endisele

tööandjale. Riigikontroll pidas konflikti peaaegu alikult tööõiguse valdkonda kuulavaks.

Liinilaevade laevajuhtid teavad, millised on head lootsid, olgu Tallinnas, Helsingis või Stockholmis. Teavad, millised on kellegi harjumused, küllap seadagi, kelle peale ei või väga kindel olla.

Ro-ro-laeva kõrgele pardale ronimine nõuab head kehalist vormi. Üks hallipäine Helsingi loots saabus nii, et esmalt kuuldus ähkimine, siis ilmus nähtavale mees ise. Ükskord ilmus aga kahekesi: kaasas oli 36-aastane õpilane, suurelt laevalt tulnud vanemtüürimees, kes tahtis kodulähedast tööd. Juhendav loots ise ootas veel eelmise seaduse aegse (praegusest madalama) pensioniea peatset saabumist. Soome lootsidele palgud ja pensionid muret ei valmista.

Rootsis on lootside palk küll maapeal- sest kõrgem, aga laevade omast ma- dalam. Sestap nentisid vanemas kesk- eas lootsid, kes veebruaris "Baltic Kristi- na" kaptenilt lootsieksamit vastu võtsid, et kuigi seal on takvas võtta lootsiõpila- seks 35–45-aastasi meremehi (noore- mail pole veel küllalt laevasõidukoge- must, vanemad ei jõua saada lootsiko- gemust), on neil praegu erandina 46- aastane lootsiõpilane. 58-aastast loot- siõpilast seal olla ei saa, sest 60-selt läheb loots pensionile, tahab ta või ei. Nii Helsingis kui Stockholmis on lootsimis- distantid enamjaolt pikemad kui näi- teks Tallinna sadamais ja lootsidel vaja selle võrra harvemini laevale ronida.

Soome Meresõiduameti ajakirjas "Meriväylä" 1999, nr. 4 on jutuks, et Soome kõigi aegade esimene lootsiseadus

Lootsikaater murrab Pärnu sadamas jääd

Balti Laevaremonditehases aasta tagasi valminud ning tellija soovil mitmel korral täiendatud lootsikaater "Ahto-03" läbis Pärnu sadamas edukalt käigukatsetused jääs.



"Ahto-03" kapten Valentin Morozov mõõdab jää paksust.



Pärast käigukatsetusi Pärnu sadamas.

Käigukatsetuste eduka läbimise kohta kirjutasid veebruari teisel nädalal vasta-va akti alla veeteede ameti kui tellija ning Balti Laevaremonditehase kui ehitaja esindajad. Jääklassi lootsikaater "Ahto-03" alustas Pärnu sadamas tööd juba mullu suvel, kuid siiani olid tegemata käigukatsetused jääs. Nüüd lõpuks olid saanud sobivad olud kaatri tegelike võimete proovile panemiseks. 9. veebruari keskpäeval võttiski "Ahto-03" pardale veeteede ameti ja Balti Laevaremonditehase esindajad ning suundus läbi tiheda udu jääpankade keskele.

"Ahto-03" vanemmehaanik Sulev Lonn, kes alust kõige paremini tunneb, on kaatriga rahul. Pärnu sadama rasketes ja muutlikes jääoludes ei ole "Ahto-03" sel talvel veel hätta jäänud. Seda tunnistasid ka käigukatsetused. Rohkem kui 900-hobujõulise mootori mõirates tungis kaater kohati kuni 30 cm paksusest jääst läbi. Keskmiselt oli katsetuste ajal jää paksus Pärnu sadama akvatooriumis 15–20 cm.

Eelmise aasta maist "Ahto-03" kaptenina töötav Valentin Morozov ütles, et talvel on "Ahto-03" Pärnu sadamale peaaegu ideaalne lootsikaater. Suvel kasutatav kaater võiks olla natuke kiirema käiguga, mis annab parema manööverdusvõime. "Ahto-03" ligi tuhandehobujõuline mootor on 15,5 m pikkuse kere jaoks liiga võimas. Seda peab Balti Laevaremonditehas arvestama järgmiste samasuguste kaatrite ehitamisel. Sulev Lonni sõnul piisab täiesti 600–700 hj-st. Teine võimalus on kaatritele pikem kere ehitada.

Balti Laevaremonditehase insenerikeskuse direktori Jevgeni Kolesnikovi sõnul ootab tehas veeteede ametilt kui tellijalt kirjalikku nimekirja soovidest, mida lootsikaatri juures tuleb paremaks teha. Pärast seda on tehas valmis evitama "Ahto-03"-tüüpi lootsikaatrid seeriatootmisel.

Balti Laevaremonditehase avalikkussuhete juht
Urmus Tooming

tasu ära

koos määrustega jõustus tunamullu. Selles sätestatigi pensioniea tõstmine, mis nüüd tahetakse tagasi muuta: "Üldine pensioniea 65 aastat on lootsi jaoks liiga kõrge, sest raske on kujutada ligi 65-aastast lootsi lainetel kiikuvat lootsikaatrist laeva küljel kõikuvale lootsitrepile (kõisredelile) hüppamas." Kuid – "kollektiivlepingu läbirääkimistel arutatakse loomulikult ettepanekud üksikasjalikult läbi ning ilma lootsiliidu heakskiuduta pole võimalik neid ellu viia."

Eestis on seevastu keda tahes raske pensionile saata. Igal elualal tähendab see mitmekordset, vanemlootsi jaoks umbes kuuekordset elatusasteme langust. Veel hullem, keskmine pensioon jääb Tallinnas alla näiteks talvistele eluasemekuludele keskmises keskküttega korteris.

Mullu said Tallinna sadamate lootsid palka koefitsiendiga 0,95–1,05. See vahe diferentseeris kättesaadavat palka vähem kui tuhande krooni võrra. Tallinna sadamates on lootside palgad aga suurimad, põhipalgast 12 500 kroonist saavad merelootsid kätte alla ja vanemmerelootsid üle üheksa tuhande. Teistes lootsimispiirkondades on palgakoefitsient 0,6–0,7 ja palganumber vastavalt 7 500–8 750. Tänavu pidavat Ants Põlluasa sõnul lootside palgad tõusma, aga tundub, et veelgi enam vajavad seda lootsikaatrite meremehed – nemed saavad enamjaolt alla Eesti keskmise palga.

Võib aru saada, et lootsid tahavad kahe või kolme keskmise palga asemel saada nelja, aga suure laeva kapteni palka pole neil moraalset õigust tahta. Keskmise Eesti laeva vanemtüürimehe palgale Tallinna lootsi palk eriti alla ei jää. Kapten vastutab inimeste ja laeva

eest, lootsi vastutab vaid antava nõu eest.

Lootsi antav nõu tekitab vahel sadamavõimudes protesti: siis, kui lootsi keeldub sadamasse toomast laeva, mis on sinna plaanitud. Loots saab sel juhul sadamaeeskirja või oma ohutunde taha peletada. Sadamais leitakse aga, et loots selleks ongi, et kapten võiks tema abiga ohtlikus olukorras ohutult toime tulla. Küllap õigus on mõlemal poolel, aga kui plaanitud laev jääb sadamasse tulemata, eelistaksid sadamad ise lootside tööandjad olla. See käib ka Vene-Balti sadamat käsitleva etteheite kohta Eino Paju kirjas: Ants Põlluasa teatel olnud tegu laevadega, mis kaist pikemad. Kui üks loots seejuures väidab, et tema saanuks hakkama, ongi ring täis lootside omavahelise konkurentsiiga.

Madli Vitismann

Soomepoisid tähistasid aastapäeva

23. veebruaril külastas Eestit Soome Mereväe ülem viitseedmiral Esko Illi ja eelmine Soome Mereväe ülem viitseedmiral Sakari Visa, et kohtuda Eesti Mereväe ülema kaptenleitnant Jaan Kappiga ning osaleda Eesti Vabariigi 82. aastapäevale ja Soome Mereväes Teeninud Eestlaste Gildi 8. aastapäevale pühendatud üritustel.

23. veebruari keskpäeval pandi pärgad Reaalkooli juures olevale mälestussambale, meenutamaks neid, kes on andnud elu vabaduse eest võideldes.

Tund hiljem toimus aktus "Viru" hotelli konverentsisaalis. Aktuse peakõne pidas Soome sõjaväeatašee kaptenleitnant Kenneth Nyholm, sõna võtsid ka Eesti Mereväe ülem Jaan Kapp, Soome Mereväe ülem Esko Illi, Helsingi sõjaveteranide koondise esindaja Pentti Laaman, Gildi auliige Tauno Siivonen ning Turu ja Soome Põhjala laevastiku gildide esindajad. Üritusel osales ka Soome Vabariigi suursaadik Eestis Pekka Oinonen.

Tavapäraselt jagati tunnustust ja Löögirühm Admiral Pitka mälestusriste. Aktusele järgnes koosviibimine. Gildi traditsiooniline kokkutulek oma aastapäeval tõi Tallinna endisi Soome mereväes teeninud eestlasi nii Eestist kui ka Soomest, Rootsist ja mujaltki.

Soome Mereväes teenis üle 400 mehe ning neid jätkus peale esmast väljaõpet Heikkilä kasarmus peaaegu kõigile sõjalaevadele ja alustele, nii soomuslaevale "Vänämöinen" kui ka miinitraaleritele, vahilaevadele, torpeedopaatidele, mereväe pataljonidesse ning isegi mereväe orkestrisse.

1944. aastal tuli üle saja mehe tagasi kodumaad kaitsma. Mis pärast juhtus, sellest hakati tasapisi rääkima alles 1989. aastal, kui soomepoisid esimest korda kokku tulid. Soome Mereväes Teeninud Eestlaste Gildi kokkutulek toimus 23. veebruaril 1992, esimehena veab Gildi tegevust energiliselt Ants Vaadre.

Gild on jõudumööda kaasa aidanud ka Eesti Mereväe tegevusele. 1999. a. Mereväe aastapäevaks pani Gild välja rändauhinnad Mereväe laskevõistluse võitjaile.

Reet Naber
Rene Riisalu fotod



Soome Mereväes Teeninud Eestlaste Gildi 8. aastapäeva ja Eesti Vabariigi 82. aastapäeva puhul Reaalkooli juures.



Löögirühm Pitka risti saab Soome Mereväe ülem Esko Illi.



Johan Pitka 128. sünniaastapäeva tähistati samuti veebruaris.



Iseseisvuspäeva paraadil: president mereväe lipu ees.



Merevägi iseseisvuspäeva paraadil.



Messis rõõmustavad madrused, sõdurid, leitnandid...

Mereväe ajateenijad said uue kodu

25. veebruaril avati Mereväebaasis Mereväe Meeskonna Mess ehk ajateenijate ühiskajut.

Meeskonnamesi lindi lõikasid läbi riigikogu riigikaitsekomisjoni esimees Tiit Tammisaar, kaitseväe juhataja kt. kolonel Märt Tiru, kaitseväe ainus kõrgharidusega ajateenija madrus Tarmo Kalme miinilaevade divisjonist ning seersant Vaido Luks rannakaitsekompaniist.

Uues messis saavad mereväe ajateenijad kohtuda teenistusest vabal ajal oma perekonnaliikmete ja sõpradega, vaadata televiisorit, kasutada arvutit, mängida lauatennist ja koroonat, lugeda ajakirjandust ja raamatuid ning suhelda omavahel vähem ametlikus õhkkonnas. Messi ehitust alustati mullu märtsis tollaste ajateenijate endi algatusel ja abiga, suuremaid ehitus- ja viimistlustööd tegid juba spetsialistid.

Meeskonnamesis asub 1983. a. ehitatud endises N. Liidu mereväe kasarmuhoones, kus praegu asuvad ka rannakaitsekompanii kasarmu- ja õpperuumid. Mullu avati samas hoones mereväe ajateenijatele saun. See võimaldab mereväelastel hakata tõhusamalt järgima kaitseväe sisemäärustikku, mis sätestab, et iga kaitseväelane peab vähemalt kord nädalas saunas käima. Järgmiseks tööks on plaanitud kasarmuruumide remont.

Messi praktilise elukorralduse eest on lubanud hoolt kandma hakata Eesti Naiskodukaitse, kel olemas juba varasemad kogemused sedalaadi ettevõtmiste majandamisest Rahuoperatsioonide Keskuses. Naiskodukaitse esindajad on sõdurikodude korraldamiseks eeskuju saanud Soomest, kus koostöö sõdurikodude ja naiskodukaitsjate vahel on juba pikemat aega end hästi õigustanud.

Kogu messi sisustus on mereväelastele annetatud. Merevägi kasutab siinkohal võimalust tänada kõiki neid, kes messi sisustamisele kaasa aitasid ja mereväelastele toetust avaldasid. Arvutid, televiisorid ja muu sisustuse kinkisid sõdurikodule firmad LTHB, PCT Arvutid, E-Arsenal ja Marisco. Eesti Laevaomanike Liit kinkis 12 tooli. Kaitseväe juhataja kt. Märt Tiru tõi kaasa koroonalaua, Akadeemilise Sõjaajaloo Seltsi esindaja Mati Õun kinkis raamatuid, Meremuuseum Eesti ajalooliste laevade pildid.

Oma avamiskõnes väljendas mereväeülem kaptenleitnant Jaan Kapp tänu kõigile kinkijaile-abistajaile, kelle toetus näitab, et mereväel on ühiskonna usaldus.

Ingrid Mühlting,
Mereväe pressiteenistus
Rene Riisalu fotod

Meremuuseumi IX teaduskonverents

Meremuuseum peab aastapäeva, nagu alati, enne Vabariiki. Seekordne oli 65. Nagu tavaks, on ümmarguste või poolümmarguste tähtpäeva-de puhul teaduskonverents — see sai teoks 22. veebruaril. Konverentsipäigaks oli valitud Kirjanike Maja saal ja see sai rahvast täis.

Huvi Eesti Meremuuseumi konverentsi vastu oli tõsine: tavapärasest olukorda, kui peale esimest vaheaga saal tühjaks jääb, ei tekkinud. Kuulajaidki oli mitmest mastist, nii endiselt kui praegusi kolleegide oma ja teistest muuseumidest kui ka meremehepaelte kandjaid ja ajaloo-professionaale või -huvilisi.

Konverentsi päevakava oli pandud kokku huvitav ja mitmekesine. Avasõnad ütles direktor Urmas Dresen, kes andis üle ka tänukirja pikki aastaid seda ametit pidanud Ants Pärnale.

Areguliinil

Siis rääkis Urmas Dresen muuseumi olukorrast ja plaanidest, ruumidest, laevadest ja muust. Tänu muuseumi kollektiivile, kes aeg-ajalt suudab läbi viia ka kergelt kummalisi ideid, on mõnikord raskesti usutavadi mõtted tegelikkuseks saanud. Märkimisväärsemaks kindlasti 1998. a. muuseumide näituste festivalil Narvas saavutatud I koht, publikatsioone, esinemised konverentsidel. Praeguse aja eesmärgiks on viia osa ekspositsiooni sadamamiljöösse: "Lembit" veesti välja tõsta ja Admiralliteedi basseini juures halli paigutada. Seal annaks eksponeerida ka teisi veesõidukeid, relvastuse kollektsiooni ja muudki. Tallinna linn ja sadam võidaksid samuti, sest ainuüksi õlereisidele üks enesest lugupidav ja arengut planeeriv sadam pikemalt orienteeruda ei saa.

Muinasluulest

Vello Mäss arutles teemal "Eesti randlase merekaart ja navigatsioonikunst muinasajal", lisandades Lenart Mere ja Valter Saksa muinas-

ajateooriatele oma muistse avameereseilamise teooria laevajuhi, mitte ajaloolase seisukohalt.

Lätita läbi ei saa

Meie meremuuseumi kauaaegne Läti koostööpartner Ilze Bernsone andis ülevaate Läti merendushistorigraafiast, vaadates tagasi Krisjanis Valdemarsi aega ning puudutades lõpuks ka tumedat aega pärast 1940. a. Teemas palju ühisjooni, välja arvatud see, et koloniaalperioodi meie meresõiduajaloost ei leia, Lätist aga küll.

Pagamine punasest paradisist

Jaak Sammet tõi välja ühe seni arvatud ja mahaalutatud episoodi aastast 1947: traaleri "Merituul" põgenemise Rootsi. Esmapilgul uskumatu lugu, aga tõsi.

Maasilinna kaapritest

ja muust mererasjandusega seotust keskaegse linnusefoogi tegemisi oma mereteede valitsemisel rääkis Juhan Kreem.

Naistele mõeldes

oli oma ettekande Briti laevastikust Eesti Vabadussõjas üles ehitanud Mati Õun.

Mererelvad mere ääres

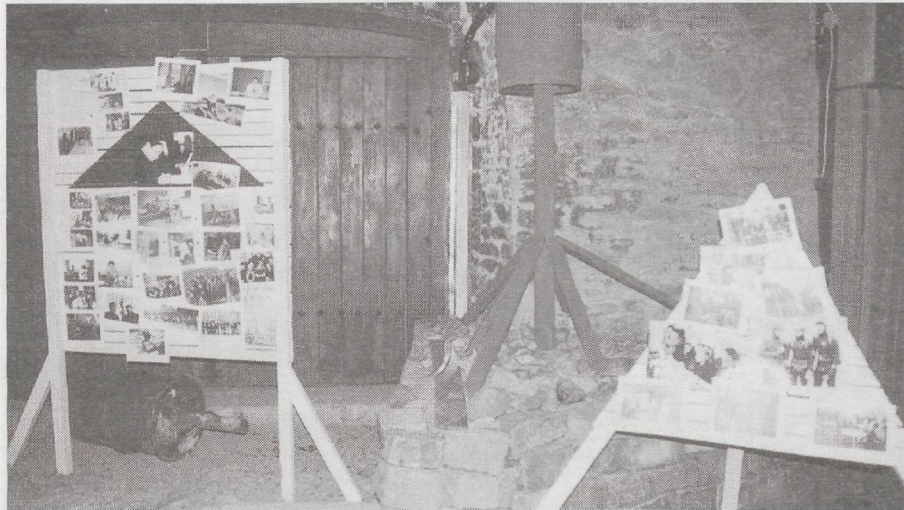
ehk "Muuseumi mererelvastuse püsinäituse kujunemine ja museaalne tähtsus" oli Vladimir Koppelmanni ettekande teema.

Meie väikesest laevastikust,

tegelikult küll Eesti Meremuuseumi laevamudeleist, rääkis Ants Pärna.

Loodetavasti saab nende ettekannete tekste kunagi tulevikus ka kirjandusluga, möödunud aastal sai meremuuseum juba esimese köite oma toimetistest valmis. Materjal on seda väärt.

Reet Naber



Näitus meremuuseumis.

Tiit Einbergi foto

Teaduskonverentsi järjeks oli Paksu Margaretas aastapäevanäitus "Märgid meie teel" avamine.

Tundmatusest oli muutunud muuseumi fuajee, kus põhiliseks kujunduselemendiks olid meie ranniku navigatsioonimärkide, tuletornide, paakide, päevamärkide stiliseeritud ja kolm korda vähendatud maketid, millel fotod ja dokumendikoopiad, mis markeerivad muuseumi arengut läbi aastakümnete. Alates tuntud raadiohääle Feliks Moori intervjuutegemisest, lõpetades 1999. aastal omandatud Hai-klassi jahi fotodega.

Vahepeale mahub aastakümneid erinevate loosungite all tehtud igapäevatööd: kogumist, uurimist, inventeerimist, noorte kasvatamist merevaimus, sideme pidamist endisaegsete meresõitjatega ning selle hoidmist tegevseilajatega. Vahepeale mahub muidugi ka pidulikumaid ja mitteametlikumaid üritusi, väljasõite, konverentsidel esinemisi ja nende korraldamist, näituste ülespanemist nii oma majas kui üle kunagise suure kodumaa rahvastevahelise sõpruse arendamiseks, ja hiljem vahepeal unustatud Eesti Vabariigi mereajaloo tutvustamiseks Läänemereääril.

Rõõm on ikka ja jälle tõdeda, et Meremuuseumis ei ole ka nende kunagiste süngete müüride vahel kadunud loov vaim ja ergas meel.

Reet Naber

Märgid meie teel

Niisuguse ilusa mitmetähendusliku nime pani Meremuuseum oma sünnipäevanäitusele. Lõi lihtsatest lauajuppidest kokku meremärkide vähendatud koopiad, otsis välja ilmatu hulga fotosid muuseumi tegemistest eri aegadel, pani märgid ja kõik muud kohad all fuajees pilte täis, sest need ei mahtunud muidu ära, lisan üksjagu dokumente, kirjutas siia-sinna seletusi juurde ja kutsus sõbrad kokku. Sõbrad tulid, ummistasid fuajee, sest igaüks tahtis igat pilti näha, olgu see pea vastu põrandat või hoopis kõrgel ülal, rõõmustasid nähtu üle ja mõni näitas teisele mõnd asja koguni näpuga.

Siis kutsus Meremuuseum kõiki kõrvalruumi, et sõbrad saaksid talle kõnesid pidada ning kaasatoodud lilli ja muid, vahel koguni päris nähtamatuid asju — nagu näiteks armastus — kinkida.

Pärast pressis kogu see vägi end üksmeelselt kitsast treppi mööda ameerika kõrtsu pidanud poistest mahajäänud pisikesse baariruumi, mis häid inimesi puupüsti täis sai. Seal andis Meremuuseum igaühele ühesuguse valge topsikese pihku, ja juttu jätkus... ei, mitte kauemaks, sest kõiki ootas veel ees suur sünnipäevapidu Pirital.

Palju õnne, Meremuuseum, ja ole ikka niisugune!

Mari Vamba

1922. aastal võeti (Pitka väljaantud) ajakirjas "Valve" kõne alla Tallinna muuseumi tarbeks Paksu Margareta kasutuselevõtt: "Muuseumile on ulualust tarvis, siis ehitatagu nõuetele vastav maja, mis vastaks otstarbele ja auks oleks riigile ja Tallinnale. "Paksu Margareetast" saaksime miljonite mahamatmise järel kõige järel kõige paremal juhtumisel jälle mõne eeluurimise vangimaja ja muuseumi jaoks tuleks kord ikkagi päris asupaik ülesehitada."

Lehekülgi internetilogiraamatust

23. veebruar

"Lennuki" meeskonnas toimuvad lähiajal muutused. "Lennuki" esimene tüürimees Aarne Tuisk teatas kaptenile, et tal ei ole võimalik reisi jätkata. Aarne rääkis, et on kauaaegse võistluspurjetajana seda otsust juba mõnda aega vaagunud ja tal on sellest siiralt kahju, aga peab siiski tunnistama, et pikk ja väsitav reis ei ole talle enam jõukohane. "Olen vana-nema mehana vaimselt väsinud ja sellega on kaasnunud ka tervisehääd," ütles Aarne.

Kapten Mart Saarso kommenteeris Aarne lahkumist järgmiselt: "Juba enne reisile minekut ütlesin ka ajakirjanduses, et sellises pikas sõidus tuleb arvestada sellega, et kõik mehed ei pruugi lõpuni kaasas olla. See ei tähenda, et mehed oleks kehvakased või nõrgad, vaid kaugsõit teeb paratamatult oma tööd meie kõigi kallal.

Kuna olime taolise võimalusega juba ette arvestanud, läks ka uue vanemtüürimehe paikapanemine kiiresti. Selleks on Saaremaa mees Meelis Saarlaid, kes praegu on Nasva jahtklubi hotelli direktor, aga oma elus palju suurt merd sõitnud ja tegelema ka purjetamisega. Aarne Tuisk annab oma ameti Meelis Saarlaiule üle tõenäoliselt Ushuaias, maailma lõunapoolseimas linnas, kuhu "Lennuk" planeerib jõuda märtsikuu alguses.

Praegu seisame endiselt Puerto Deseado sadamas ning hetkel tegeleme laeva soojendussüsteemi remondiga, sest soojakraadid langevad

(täna öösel +9°C) ning ilm muutub järjest vihmasemaks ja niiskemaks.

25. veebruar

Vabariigi aastapäeva pidustused möödusid "Lennuki" pardal nii nagu kord ja kohus ette näeb – madrus Kama pidas päevakohase kõne, seejärel istuti lauda ning söödi verivorste (kohalikud), hapukapsaid (kodumaised) ja löödi korra vabariigi valge pitse kokku. Piduliku osa lõpetuseks kuulati raadiost Ameerika Häält.



"Lennuki" lahkumine.

Kristiina Klaase foto

Esialgu plaanitud lambapraad jäi ära, sest veel hilisel pealelõunal ei olnud "Lennuki" pardal gaasi ja seega ka pliidi all tuld ning lisaks ei funktsioneerinud küttesüsteem, nii et ees terendas külm ja niiske ülesõit konservieedil. Aga ka kõige lootusematutena tunduvatest olukordadest on väljapääs ja nii õnnestus ka meil Porto Deseadost üles leida triitel, kes oli suuteline valmistama suhteliselt keerulise adapteri, mis võimaldas Argentiina gaasikraanikeerajatel eestimaised ballooniid ära täita. Ka küttesüsteem õnnestus eelkõige tänu kolmanda tüürimehe ja madrus Kama järejkindlusele töökorda saada, nii et peomeeleolu tõstsid pliidiil podisev kohvipott ning soe ja hubane salong. Täna tegeles meeskond laevatöödega ning kui ilmaprognoos soodne, kavatsame homme hommikul võtta kursi Ushuaiale.

P.S. Meieni on jõudnud kuuldused sellest, et ETV saates "Pealtnägija" esitatud löik Antarktika-teemalisest vaidlusest "Lennuki" pardal võis jätta mulje, nagu oleks siin puhkenud kodusõda.

Ärge muretsege, sõbrad, selle nelja kuuga on meeskonnaliikmete vaheline sisemine side tsemendteerunud selliseks, et seda ei ole võimalik purustada isegi aatomijälõhkujaga ning meie sõbraliku kollektiivi üheks vaimseks alustelaks on see, et igal meeskonnaliikmel on alati õigus oma arvamusi välja öelda ning lahkavamused argumenteeritult selgeks vaielda.

www.lennuk.xl.ee

Kolmapäeval Kloostri Aidas

Kolmapäeval, 9. veebruaril esitles vanameister Anto Juske Kloostri aidas oma viimast raamatut "Eesti esimene ümbermaailmapurjetaja Ahto Valter". Koht esitluseks oli neutraalne, õhkkond sundimatu, publik valdavalt merenduslik. Iga kutsutu sai pokaali või kaks head veini ning võis kohapealt mõõduka hinna eest osta kauniti kujundatud raamatu. Ooperitähed Pirjo Levandi esitas hulga laule nii eesti, saksa, inglise, hispaania kui ka jaapani keeles. Oli tõesti nauding kuulata.

Loomulikult võib iga hea asja ära rikkuda. Nii ka läks! Avakõne pearõhk oli suunatud sellele, et Ahto Valteri ümber maailma purjetamise esmaroll on tahetud ära varastada. Tsitaat raamatu 171. leheküljelt: "Lugedes Eestis 1998. ja 1999. a. ilmunud ajalehti tekib küsimus, miks tahavad purjehähi "Lennuk" meeskond ja Eesti avalikkus varastada Ahto Valterilt tema ümbermaailmareisi purjetamisretke?" Selle tsitaadi valguses said oma osa kogu Eesti press, "Lennuki" kapten Mart Saarso, madrus Kaido Kama, admiral Tarmo Kõuts ja president Lennart Meri. Käimasoleva ümbermaailmareisi innuka jälgija ja meeskonnale põidlahoidjana tunnen end söimatasaanuna minagi.

Kaldun arvama, et raamatu selline esitus oli asjatu rusikatega vehkimine. Ahto Valter on mees, kellelt tema mehetegused mitte keegi varastada ei saa. Ajalugu ei ole ju võimalik ümber teha, ehk kui, siis väga lühiajaliselt. Mis puutub tema ümbermaailmareisi, siis on selle üks

sikasjad Eesti lugejale valdavalt tundmatud ka tänapäeval. Reisi marsruudist on üsna põgusalt juttu selle raamatu 148. leheküljel ainult kahekümne viiel napil real! Võib aru saada, et "Ahto" kõnesolevast teekonnast üle ookeanide võib lugeda ainult tolleaegsete päevalehtede veergudelt, mis tänapäeva eestlasele väga raskesti kättesaadavad on olnud. Olgem ausad, reis on halvasti vormistatud ja veel halvemini propageeritud!

Ei tahaks tõmmata paralleele vastilmunud raamatus äramärgitud "punalippude all NSV Liidule kuulsust toonud punapassidega eesti sportlaste" ning Uude Maailma ümberaasunud, sisuliselt amerikaniseerunud eesti purjetaja vahel, kes ameeriklastest meeskonna Lõunaookeanile seiklema viis, ent isiklikult mulle tunduvad neist esimesed küll tunduvalt rohkem "omad", sest passi värvi ei saanud meist tol ajal keegi valida. Ahto Valter sai. Täiesti erinevad on ka mõlema kõnesoleva reisi eesmärgid ja raskused. Kui Ahto Valter valis kergema tee, minnes Atlandiit Vaiksesse ookeani läbi Panama kanali, siis läheb tunduvalt väiksem "Lennuk" sinna ümber Hoorni neeme ja selle kapten ning meeskonnaliikmed saavad edaspidi kuuluda "kaphoornerite" rahvusvahelisse perre.

Raamatu esitus oleks jätnud väga meeldiva mulje, kui Anto Juske oleks Ahto Valteri teeneist rääkides ja neid tänuväärset propageerides jätnud praegused ümbermaailmapurjetajad ja Eesti avalikkuse ning presidendi rahule.

Vello Mäss

Möödunud aasta 14. novembril alustas mere reise *Royal Caribbean International*ile kuuluv "Voyager of the Seas". 142 000 brutoregistertonnine, 500 miljonit dollarit maksev kruisilaev, millele 14-le tekile mahub 3840 reisiijat, on maailma suurim.

Laeva pikkus võrdub kolme jalgpalliväljaku omaga; palju on uuendusi nii interjööri kui ka restoranide ja mitmekesiste lõbustuste alal. Suurim uudis sel laeval on *Royal Promenade*, nelja teki kõrgune aatrium, mis ulatub kahele kolmandikule laeva pikkusest ja mille külgi piirab üheteistkümne teki kõrgune "tsentrum".

Kuninglikul promenaadil asub kõik, mida reisija hing eales võib ihaldada: kullassepa- ja parfüümiärid, moeboutique'id, restoranid, baarid ja muud lõbustusasutused – kõik nii, nagu mõnel tõeliselt peatänaval. Ei puudu isegi tänavakunstnikud. Kõik on nii tõetruu, seal leidub isegi "elamuid" – 9% kajutite aknaist avaneb vaade üle "täna". 60% ülejäänud kajuteist on vaatega ookeanile.

Reisijate lõbustusvõimalusi ei suuda loendada – leppigem kõige silmapaistvamatega. Reisijate kasutada on esimene laeval asuv liuväli, kus saab ka suurejoonelisi etendusi korraldada. Liuväli muutub kontserdisaaliks, näitelavaks või konverentsiruumiks, kuhu mahub 900 inimest. 1350 pealtvaatajat mahutava viie korruse kõrguse *La Scala* eeskujuks on nii arhitektuuriliselt kui akustiliselt olnud kuulus Milano teater.

Mägironimise praktiseerimiseks on laeval kaljudroom. Muidugi on ka normaalsuuruses võrk- ja korvpalliväljakud, samuti aerobikasaalid ja vanniravilad, kus liigsöömise tõttu juurdetulnud kaalu võib higistamise ja võimlemise abil mõnevõrra vähendada.

Telestuudios toodetakse spetsiaalprogramme. Kolmel korrusel asub senikuulmatu suurusega pereresto-

ran 1919-le inimesele – igal korrusel oma iseloom; neid ühendab suurejooneline trepp. Aga on ka veel suur valik teisi lokaale – hommikueineks, lõunaks ja õhtusöögiks. See võimaldab nii suurt vaheldust, et pole tarvis ühes kohas kaks korda einestada.

"Voyager of the Seas" pardal on aga loodud ka spetsiaalsed kohad, kus reisija saab soovi korral sel 142 000 tonnil aset leidvast lõbutsemisest end eemal ja üksi tunda.

Laev on algusest peale ette nähtud nädalapikkusteks kruisideks Miami Kariibi merele. Toitlustamine ja suurem osa lõbustustest on hinna sees, ja see on "ainult" 14 000 EEK-i seespoolses kaheinimesekajutis ning 16 000 EEK-i väljaspoolses. Täispansion luksushotellis osutub kahtlematult kallimaks.

Kruisilaevandus on uude sajandisse purjetades leidnud uue vormi – "laevale jäämise reiseid". Nähtavasti on "Voyager" loodud nii mitmekesiseks, nii ahvatlevaks, et reisijail ei ole laeva sadamais peatudes mingit põhjust pardalt lahkuda. Laeval võib osta kõike seda, mida väikeses sadamalinnades müüakse. Mis mõttega trügida koos mitme muu samas peatunud kruisilaeva reisijatega väikelinna tänavail! Pärismaalased ei ole ju eriti lahked, ja kui mõelda, kui palju aega võtab mitmesaja või koguni – tuhande inimese laevalt lahkumine ning bussidesse istumine, siis kaob igasugune isu väljumisteks. Pealegi läheks sel ajal kaduma kõik see, mille eest laevas juba makstud: toit, lõbustused... Kultuurihuvidega reisijaile tehakse laevas mitmesuguseid üritusi, kuid enamik rahuldubki söömise, joomise ja uute tutvuste sõlmimisega. Seesugused reisijad on kui üks isesugune suguharu, kus tähtis uhkustada oma riiete, ehete ja rahaga ning varasemate kruisidega.

Laevast on saanud vett mööda pigast paika liikuv linnaosa, millega

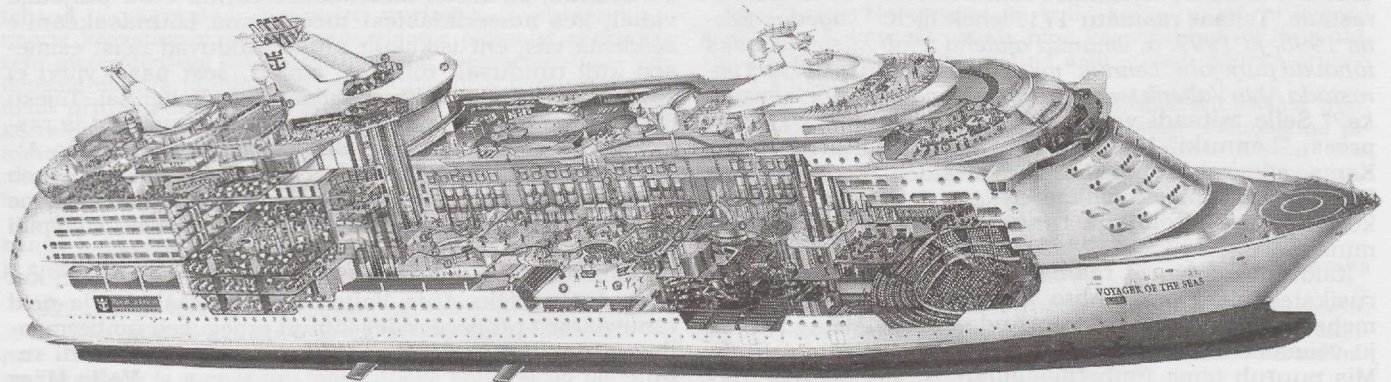
täielikuks tutvumiseks oleks vaja 100 tundi päevas...

Tahes-tahtmata muutuvad mõtted nostalgiliseks, kui meenub oma esimene sõit reisilaeval üle Atlandi: värsked "sähku"-tunnistus taskus, reisisin laevaseltsi kulul "Gripsholmil" II klassi kajutis Göteborgist New Yorki. Järgnesid sõidud omal käel rootsi kaubalaevaga Antwerpenist Lõuna-Aafrika sadamate kaudu Maputosse ja prantsuse laevaga Durbanist ümber Hea Lootuse neeme tagasi Le Havres'i – peatustega Kongo ja Senegali sadamates. Tollal, sajandi keskel, olid kaubalaevadel sageli kajutid 12 reisija jaoks, kes sõid koos kapteniga salongis ja kelle kasutada oli suur promenaadtekk. Tihti tuli ette, et mõnes sadamas, näiteks Rio de Janeiros, oli laev sunnitud mitu päeva kaikoha ootel reidil ankrus seisma. See andis reisijaile võimaluse ilusas eksootilises linnas ringi vaadata.

Kui ma hiljuti otsisin ühest brošüürist võimalust kaubalaeval kuhugi sõita, oli Lõuna-Ameerika kohta kirjas vaid kaks Norra konteinerlaeva. Lähemalt uurides selgus, et nende "promenaadtekk" piirdus väikese rõduga laeva ahtris. Ettepoole vaadates paistnuksid vaid konteinerite read... Kaug-Ida vetes oli valik suurem, ent sealsed kohalikud laevad näisid vastavat juba väga seiklushimuliste reisijate nõuetele...

Viimaste aastakümnete tehnika on võimaldanud ehitada üha suuremaid ja üha enam erinevatele nõudmistele vastavaid laevu. Ent vanade laevade pilte sirvides torkab silma, kui ilusad olid XIX sajandi purjelaevad, XX sajandi alguse auru- ja keskpaiuga mootorlaevad paljude tänapäeva kandiliste alustega võrreldes. Nende kaunid jooned pakkusid silmarõõmu ja soojendasid südant. Seda teevad nad praegugi – kui neid pildidelt imetleda...

Erik Schmidt
Mallorca



Allveelaevade vappidest

20. jaanuaril 60 aastat tagasi toimus Eesti mereväes tähtis sündmus, mis jäi ainsaks omataoliseks. Nimelt annetas metallitööstus AS "Aivaz" allveelaevale "Kalevi" vapi.

Vapi joonised tegi "Kalevi" insenerimehaanik leitnant Martin-Voldemar Sõster (1904–1950). Vapikirjaks said Johan Laidoneri allveelaeva külalisraamatusse kantud sõnad: "Julgelt, kindlalt, rahulikult". Pidulikul tseremoonial kinnitas vapi komandosilla külge "Aivazi" juhatusel liiga insener O. Tannberg.

Muidugi peeti sel puhul ohvitseride ühiskajutis pisikene pidu lõunasöögi nime all. Selle kohta esitas "Kalevi" komandör kuluaruande ja palus Merejõudude Baasi majandusülemalt vähemalt 20–30 krooni, mis kataks osa kuludest.

Vapi edasise saatuse kohta on vaid üksik viide. Nimelt kirjutas vanemaat August Taru (1908–1993; teenis "Kalevi" 1937–1940) Londonist 16. mail 1984 teenekale Eesti sümbolika uurijale Artur Taskale: "... Kui venelased võtsid üle Eesti Vabariigi, võtsin "Kalevi" vapi maha ja see viidi Estonia teatrisse peitu. Kui sakslased sisse tulid, viisin vapi oma koju ja see jäi sinna seinale, sest olin ise sõjas."

"Kalevi" vapi saatuse võib jääda teadmata. August Tarul ei olnud järeltulijaid ja ka kõik tema sõbrad on nüüdseks lahkunud.

Seevastu allveelaeva "Lembit" vapp asub Eesti Meremuuseumis. Seda hoidis "Lembitu" pootsmanni H. Kadajase (1906–1946) pere aastakümneid, kuni tuli aeg see avalikkuse ette tuua.

Kas tänastel Eesti sõjalaevadel on oma vapid?

Ragnar Kokk



Vapp komandotornil.



O. Tannberg vappi kinnitamas. Toimingut seiravad Merelaevastiku ülem kaptenmajor A. Pontak ja "Kalevi" komandör vanemleitnant V. Puurand.



Meeskond rivis. Paremalt esimene on komandör vanemleitnant V. Puurand.

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

"Meremehe" ristsõna

PAREMALE: 1. Punavetikas furtsellaaria. 7. Eesti merelaevastiku patrull-laev. 12. Saar Lõuna-Kuriilides. 13. Vöör (soome k.). 14. Kinnituselund. 15. Eesti jääpurjetaja ja purjetaja (1924 – 1992). 16. Nota bene! 17. ...skuurid – meremeeste kaitssjad. 19. Eesti endine ülipikamaaujuja. 20. See (inglise k.). 21. Kerge laevapaat. 23. Saareriiik Ameerikas. 25. Merisaarmas. 26. Lõpp või ... (inglise k.). 28. Kaitsetamm. 30. Inglise kirjanik, romaani "Meri, meri" autor. 33. Av och ... = edasitagasi. 34. Hõivas laeva. 36. Veeosakesed. 39. Mered (saksa k.). 40. Eesti kirjanik (1922 – 1971), raamatu "Merelaulud. Tormi poeg" autor. 41. Laevakere poolmudel. 43. ...alte = ürgvana. 44. ...hu saar Havai saarestikus. 45. Osa ööpäevast. 48. Mitmesugune (lühend). 49. Neljapäev, kolmapäev (lühendeina). 50. Kaks võistlusklassi, jääpurjeka- ja jahiklass. 51. Seisma (rootsi k.). 52. Nafta-maagilaeva tüüp.

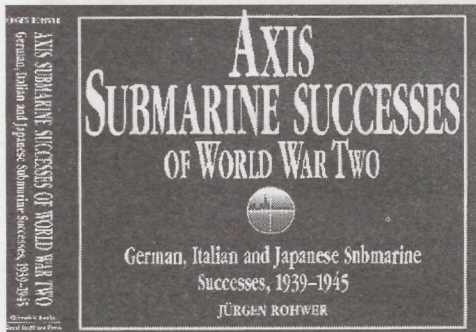
ALLA: 1. Västar. 2. Atlandi ookeani äärne riik Aafrikas. 3. Aitajad. 4. Maitsev püügikala Lõuna- ja Kagu-Aasias. 5. Ekstrakt. 6. Sõjaväevaimulik. 7. Endine vald Läänemaal. 8. Eesti suursaadik Rootsis (nimi ja eesnimi). 9. Vald Saaremaal. 10. Itaalia tenor (1873 – 1921; eesnimi ja nimi). 11. Ahing. 18. Gotlandil. 22. Kurgede häälotsused. 24. Käesolev ajakiri. 25. Eestlasest merendustegelane Rootsis (eesnime esitähht ja nimi). 27. Noot. 29. Aleuutide suurim saar. 31. Union Postale = Postiühing (lühend). 32. Eesti kirjanik (1911 – 1989), jutustuse "Meri kutsub" autor. 35. ... Long – ameerika polaaruurija. 37. Inglise luuletaja. 38. Läänemere 8. – 11. saj. purjelaev. 42. Väikesed (rootsi k.). 46. Eose. 47. Gross tonnage (lühend).

Koostanud **Märt Kullo**

Professor Jürgen Rohweri

Eesti vetes on lähiminevikus töötanud mitme riigi miiniraalerid. Lisaks uppunud ankru- ja põhjamiinidele on laevadel kasutatud tänapäevaste tehnikavahenditega leitud mitmeid laevavrakke. Kui Eestisse saabusid videomaterjalid ja kaardid leitu kohta, asusid mereväelased ja meremuuseumi töötajad saadud identifitseerima.

Õnneliku kokkusattumusena saime samal ajal enda valdusse tõhusa abivahendi selleks tööks. Professor Jürgen Rohweri palvel saatis Londoni kirjastus "Greenhill" meile tema raamatu "Axis Submarine Successes of World War Two". Tegemist on nimetatud väljaande täiendatud kordustrükiga, mille põhisisuks on *teljeriikide* (Saksamaa, Jaapani ja nende liitlaste) allveelaevade tegevus Teises maailmasõjas. Arvata, et eesti lugejaskonnale on huvitavamad raamatu need lõigud, milles juttu Saksa ja Soome allveelaevade tegevusest Läänemerel. Sellele keskendumegi.



Lepime kokku, et ei hakka nende allveelaevade seast otsima seda "tundmatut" (nagu kirjutati ajalehes "Pravda") allveelaeva, mis 60 aastat tagasi ründas Narva lahes nõukogude kaubaaurikut "Metallist" ja mille eest põgenedes oli sunnitud Vigrundi madalikule sõitma teine nõukogude alus - m/l "Pioneer". On ammu teada, et Punalipulise Baltimere Laevastiku transportlaeva "Metallist" torpedeeris 27. septembril 1939 nõukogude allveelaev "Erš" (Štš-303"), lastes tema pihta 2 torpeedot — paraku mööda. Päästmaks nurjumakippuvat provokatsiooni, uputas kohalerutanud nõukogude vahilaev "Tutša" mahajäetud laeva. Ametliku versiooni kohaselt saabus vahilaev justkui päästma "Metallisti" meeskonda.

Mootorlaeva "Pioneer" tegelikult isegi ei rünnatud. Vastavalt saadud korraldusele ajas kapten 28. septembril 1939 oma laeva lihtsalt Vigrundi madalikule ja saatis seejärel eetrisse eksitava radiogrammi. Peagi leidsid kapteni teened äramärkimist kõrge riikliku autasu näol.

Kuid naaskem reaalselt toimunud sündmuste juurde. Konkreetsete näidete varal veendume, et Saksamaa ja Soome olid omavahel allveelaevade tegevuspiirkonnad Läänemerel ära jaotanud:

* Saksa väikesed allveelaevad ("U-140", "U-144", "U-149") tegutsesid sõja algusest kuni 1941. a. augustini ainult Lääne-Eesti saartega piirnevates rajoonides. Nad uputasid 3 nõukogude "Maljutka"-tüüpi allveelaeva ("M-78", "M-94", "M-99") ja auriku "Amga", kaotades ise 10. augustil 1941 ühe allveelaeva ("U-144").

* Soome allveelaevu oli kavas kasutada vaid Soome lahes. Takistuseks nende tegevusele kujunesid siin esimesest sõjapäevast alanud ulatuslikud miiniveeskamised. Juhtkonnalt saadi korraldus: tegutseda ainult miiniohututes rajoonides. Nii saavutaski väike "Vesikko" (komandör Pakkola) esimese võidu Suursaares juures, torpedeerides 3. juulil 1941 Balti Merelaevanduse uusimat 4100 brutoregistertonnist mootorlaeva. Sümbolne oli viimase nimi - "Vöborg" (= Viiburi, mille Venemaa annekteeris Talvesõjas).

Tulemuslikult tegutsesid allveemiiniveeskjad "Iko Turso", "Vesihiisi" ja "Vetehinen". Igaüks neist võttis pardale 20 miini, mis pandi välja miinisulgudena nõukogude, Saksa ja Soome miiniväljade vahel läbitraalitud laevasõiduteedel. Nende võitudeks on hukunud hävitaja "Jakov Sverdlov", miiniraaler "Bui" ("T-202"), allveelaev "Štšuka" ("Štš-301") allveetõrjekaahter "MO-143", transpordilaevad "Aksel Karl", "Balhaš", "Ella", "Ždanov", "Naissaar" ja "Rasma" ning viigastatud transpordilaevad "Everolanda" ja "V. Molotov".

Ajaloolastele on kahtlemata üks huvipakkuvamaid fakte kinnitus hävitaja "Jakov Sverdlov" (legendaarne

Esimese maailmasõja aegne "Novik") hukkumisest "Iko Turso" (komandör Pekkonen) miinidel.

Püüdes põhjendada Balti mere laevastiku suuri kaotusi Tallinnast lahkumisel ja ülesõidul Kroonlinna (28.-29. augustil 1941), väitsid admiral V. Tributs ja tema järgedes mitmed teisedki aastakümneid, et konvoide kaotused olid põhjustatud Saksa torpeedokaartrite ja allveelaevade torpedorünnakutest.

Märgime siinkohal, et J. Rohwer ei nimeta veel ühte, kuigi oletatavat Soome allveelaevade võitu 1941. aastal. Jutt on allveelaeva "Kalev" hukkumisest 30.10/1.11. 1941 põhjusel, et "Iko Turso" oletatavasti teda rammis. Selle versiooni avaldab "Põhjala Tähistel" nr. 16, 1985, viidates Soome allohvitseri Yrjö Koskineni mälestustele.

1942. aastaks oli Balti laevastik riivistatud Soome lahe idasoppi. Sellest hoolimata saatis admiral



Nr. 764 Neeval 1945. a.

uus raamat

V. Tributs oma allveelaevu merele — kindlale hukule. 36 korda väljusid nad lahinguretkedele ja 12 korral nad hukkusid. Vähemalt neljal juhul hävitati nad Soome merejõudude poolt (s.h. kolm allveelaeva: "Štš-305", "Štš-308" ja "C-7" uputasid Soome allveelaevad). Soomlased varitsesid neid öösiti, mil vastane tõusis pinnale akusid laadima.

Möödunud aastal avalikustas ajaleht "Krasnaja Zvezda" oma augustinumbris nõukogude allveelaevnike kaotuse ühe põhjuse. Nimelt pidi see olema reetmine.

1942. aasta kevadel, olles Soome lahe idaosas luurelennul, tappis üks mereväe MBR-2-tüüpi luurelennuki meeskonnaliige oma kaaslaste ja maandus vastase juures. Nii said soomlased enda valdusse lisaks lennukile ka kaardid ja raadioside salajased koodid. Viimased võimaldasidki saksa ja soome raadiosidespetsialistidel hoida oma kontrolli all raadiosidet nõukogude allveelaevadega, mille meeskonnad saadeti kindlasse surma, vaevumata vahetama šifreid ja koodi. Ühe neist hukkunud allveelaevadest, "C-7" avastasid ja uurisid möödunud aastal rootsi tuukrid. Venemaal kõneldakse nimetatud laevast, kasutades epiteeti *kangelaslik...* Kuidas aga mäletatakse seda alust Eestis? Nimelt käis "C-7" (komandör oli tulevane N. Liidu kangelane Sergei Lisin) korduvalt, ajavahemikul 28. oktoobrist 6. novembrini 1941, andmas suurtükitald Eesti rannikuasulate pihta Aserist kuni Narva-Jõesuuni. Kokku lasti välja 221 100-mm ja 182 45-mm mürsku.

Alles 1943. aasta sügisel, kaotanud selleks ajaks veel viis allveelaeva ("Štš-406", "Štš-408", "Štš-423", "C-9", "C-12"), loobus nõukogude juhtkond allveelaevade kasutamisest. Sel aastal ei kasutanud allveelaevu Soome lahes ka Saksamaa ja Soome.

1944. a. alustasid viimatinimetatud taas tegevust Soome lahes. Kuid peagi veendus Soome merejõudude juhtkond allveelaevade ebaotstarbekuses selles rajoonis, kuna siin puudusid suuremad sihtmärgid, ja kutsus oma alused tagasi. Sellega säästeti neid sõja lõpuni. Soome ongi ainus sõdinud riikidest, kes suutis säilitada oma allveelaevastiku. Sealjuures saavutasid tema 5 allveelaeva kokku vähemalt 15 võitu.

Sakslastel oli asjale teine lähenemine. Nad nõudsid oma allveelaevnikelt iga hinnaga vene laevastiku merele väljumise takistamist. Seetõttu tegutses Soome lahes eri aegadel 1944. aasta juulist kuni 1945. aasta veebruarini kokku 14 saksa allveelaeva (tüüp VII-C). Neist hukkusid "U-250", "U-479", "U-676" ja "U-745".

Nagu märgitud, torpeedorünnakuiks väärilisi sihtmärke Soome lahes polnud. Uusimaid, isesihtuvaid torpeedosid T-V lasti välja mitmesuguste kaatrite, kaatertraalerite jms. pihta. Suurimad N. Vene kaotused sel perioodil olid Osmussaare lähistel torpedeeritud dessantlaev "SB-2" ja miinitraaler "Korall" (endine Leedu laevastiku lipulaev "Prezidentas Smetona"), mis uputati 11. jaanuaril 1945 sõidul Helsingist Tallinna "U-637" akustilise torpedoga.

Pärast Soome väljumist sõjast said Saksa allveelaevadelt "oma osa" nemadki. Põhja lasti a/l "Rigel" (1495 BRT) ja vana miiniveeskja "Louhi". Kõrvuti nimetatud "auväärsete" sihtmärkidega jahiti ka väikesi Soome kaljaseid. Viimased hävitati suurtükitaldega või rammiti: "Endla" (68 BRT), "Dan" (47 BRT), "Maria", "Linnea" (40 BRT) ja "Piikiö". Kolm esimest laskis koos pardalolnud inimestega 15. oktoobril 1944 põhja "U-481" (komandör Andersen) ja kaks viimatinimetatud "U-958" (komandör Groth). Hukkunute seas olid lisaks soome mereväele ka nõukogude okupatsiooni eest põgenevad eestlased. Nii kahetsusväärne kui see ka pole, ei ole tegemist väljamõeldisega. Neid sündmusi mäletab hästi Noarootsi vanem põlvkond.

Informatsioon soome vedurlaeva "No. 764" kohta, mida sõidul Hankost Osmussaarele 8. oktoobril 1944 justkui olevat torpedeerinud "U-370", vajab täpsustamist. Julgen väita, et need pukserid, olles kohandatud miinitraaleriteks, osalesid lahingutegevuses Soome merejõududes. Soome väljumisega sõjast määrati nad 3. novembril 1944 Punalipulise Baltimere Laevastiku koosseisu. Soome traalerist "No. 764" sai nõukogude miinitraaler "EMTS-73". Osales miiniraalimistöodel, aastatel 1946-1982 oli kasutusel taas pukserina. Nende ridade kirjutajal õnnestus seda korduvalt näha. Samuti peaksid Tallinnas elavad vanad meremehed hästi mäletama selle sõjajärgseid nimesid- numbreid: "F-69", "MB-19", "RB-3", "OT-12".

Tõsi, Osmussaare läänerannikul on tõepoolest ühe tundmatu pukseri jäänused. Võimalik, et need kuuluvadki "U-370" ohvrile. Selle nime väljaselgitamine võiks olla eesti ja soome mereajaloolaste ja -veteranide ühise töö tulemus.

Lõpuks tahaksin veelkord rõhutada, et J. Rohveri raamatu ilmumine on vägagi õigeaegne. Tänu sellele on täpsustatud mitme hukkunud laeva asukoht, korrigeeritud nende nimesid ja klassifitseeringut. Tänu professor J. Rohverile saame täiendavaid andmeid mitte ainult mereajaloost, vaid ka veelusest maailmast. Osa sellest — see, mis meie territoriaalvetes — on ju samuti Eesti riigi omandus, ja meie kohus on seda tunda sama hästi kui maismaad. Ja mitte ainult — ka sama hästi kaitsta kutsumata (tuukri)saabaste tallamise eest...

Meresõjaajaloolane
Vladimir Koppelman



Tundmatu pukser Osmussaare juures.

Võta kaasa pann ja pasun

30. jaanuaril peeti Kadaka spordihallis *Estline*'i ja *Hansatee* esimene sõpruskohtumine korvpallis.

"Võta kaasa pann ja pasun ning tule ela kaasa!" kutsusid laevafirmad oma töötajaid ühiselt pühapäeva veetma. Spordihallis oligi võistluspubliku hulgas värvikalt dekoreeritud kaasaelajaid, näha võis megafoni, udupasunat ja laevaköögi suurte pottide kaasi – lärmi kuupalju! Värv ja lärmi lisas firmavärvides tuttudega ergutustütartaste ansambel. Võistluspäeva juhtis Emil Rutiku, kohtunikud olid Tiit Soku korvpallikoolist.

Võistlejaid tutvustava voldiku andmeil olid *Estline*'i võistkonnas sportlikud kelderid eesotsas peakoka pika asetäitjaga, platsil võis näha aga ka tüürimehi. Strateegilisi mõtte oli seinast seinast: kui ühel olid need 200 cm/105 kg/jalanumber 46, siis teisel näiteks 170 cm/61 kg/nr. 41. Võistlejad olid lemmikspordialaks märkinud valdavalt kergetõustiku, aga ka korv- ja jalgpalli. *Estline*'is töötab kokku 620 inimest.

Hansatee koondis kaasas peale kelderite-baarimeeste ka pikemaid turvamehi. Võistlejad olid peamiselt "Vanalt Tallinnalt" ja "Fantaasialt" ning esindasid laevafirma rohkem kui 1300 töötajat. Laevafirmade võistlusele eelnes korvpallivõistlus laevade võistkondade vahel.

Võistluse vaheajal asusid platsile mõlema firma juhtkonna teatevõistkonnad. Väljalubatud eakamaid juhte, Ulf Hagenit ja Toivo Ninnast asendasid noored dublandid. Pärast käesurumist ja kingituste vahetamist asusid võistlejad stardijoonele, et teha mitmesuguseid ühisharjutusi, mis pidid näitama meeskonnatöö tugevust.

Juhtide võistkonnad proovisid jõudu ka n.ö. minikorvpallis. Oli näha, et on tublisti harjutatud: kaitse, põrgatused ja pealevisked olid tulises võistlusvaimus, aga harjunud käega. Võitis *Estline*'i VIP-meeskond.

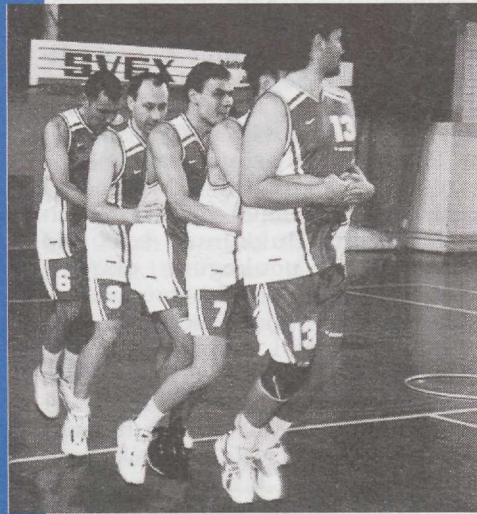
II poolajal jätkus tuline korvpalliheitlus, milles ülekaal hakkas kalduma *Hansatee* poole. Võistlus lõppeski *Hansatee* võiduga 56:19.

Laevafirmad olid võistluse hästi ette valmistanud. Võistlejad olid firmavärvides, koostatud oli päevakohane voldik, pakuti karastusjooke ja lastele kommi. Kohalviibijad hindasid ürituse toredaks ühispühapäevaks. Sel korral kaotanud *Estline* kutsus *Hansatee* välja oma tugevama alal: oodatakse, kuni mätas kuivab — siis tuleb sõpruskohtumine jalgpallis.

Madli Vitismann



Hansatee juhtide võistkond (vasakult): Viljar Jaamu, Aivo Palm, Enn Pant, Andres Hunt ja Toivo Ninnase dublant.



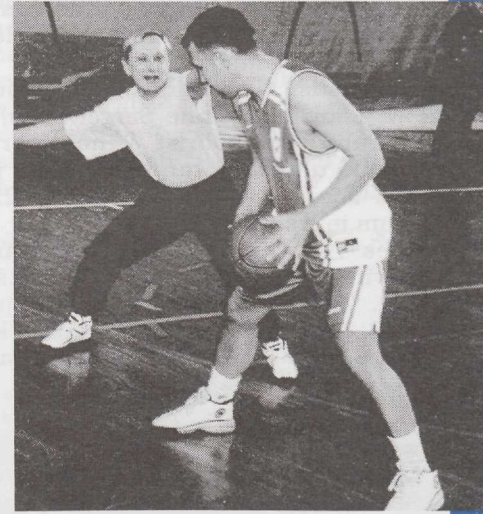
Edu niisuguses harjutuses pidavat näitama head koostööd: meremehed veavad valgekraesid.



Pingeline heitlus palli pärast: tumedais särkides Estline, heledais Hansatee.



Estline'i juhtide võistkond (vasakult): Peeter Ojasaar, Andres Laar, Peeter Tees, Lembit Kasvandik ja Ulf Hageni dublant.



Juhid omavahel: pall on Hansatee käes.



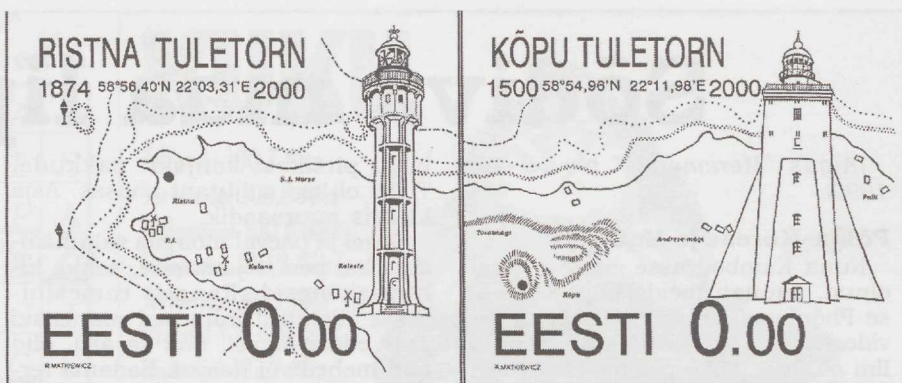
Rõdul võtsid Estline'i ergutajad asja tõsiselt. Peale pasunate võis kuulda ka suuri laevaköögi potikaasi.

Uusi tuletornidega postmarke

Roman Matkiewiczil on "Eesti tuletornide" sarjas valminud kaks uut marki: Ristna tuletorniga ja Kõpu tuletorniga.

Ristna tuletorn sai eelmisel aastal 125-aastaseks. See paikneb samanimelise neeme ehk Ristna ninal, Kõpu poolsaare ja kogu Hiiuamaa läänepoolseimal kohal. 1874. aastal rajati sinna Prantsusmaalt toodud osadest raudtuletorn. I maailmasõjas sai torn kannatada; 1920. aastal kaeti see kuni teenistusruumini betoonkestaga. 1995. aasta nimekirjas on selle kohta öeldud: rõdu ja laternaariumiga punane silindriline raudbetoonitorn.

Kõpu tuletorn saab tänava 500-aastaseks. Hiiu madal ehk Suur-



rahu ehk Neckmansgrund Läänemere suure laevatee läheduses põhjustas meie esimese tuletorni rajamise. Selle mõtte algatas Tallinna magistraat. 1500. aastal andis piiskop ehitusloa, ja seda peetakse Kõpu tuletorni ajaloo algu-

seks. Valmise ajaks loetakse 1531. aastat. 1998. aasta teatmikus seisab, et see on rõdu ja punase laternaariumiga valge neljatahuline tugipiilaritega kivitorn, mille tuli asub merepinnast 102 m kõrgusel.

Tinaladu on out

22. veebruaril kutsus AS Printall – trükikoda, kus "Meremeest" juba 11. aastat trükitakse – kliendid oma uue logo presentatsioonile.

Logo valge kujutis sinisel taustal kujutab tegevdirektor Hanno Barkala sõnul seda, mida keegi soovib seal näha, olgu ümberkukkuvat paberivirna või õhikutõusvat tiiba. Seda esitleti tõelises trükikojaeksootikas – endises tinalaotsehhis. Kui "Meremees" sai algusaastail tunda Eesti ajakirjanduse arvutilao ja –küljenduse käivitusraskusi, siis nt. "Morjak Estonii", aga ka suurleht "Rahva



Hääl" valmisid veel 1991. aastal selles tehhis tinalao traditsioonilisel meetodil.

Külalised sõitsid ülakorrusele kabaliftiga, mille müra summutas akordionimängija liftinurgas, ning olid

saanud piisava eelhäälestuse, et asuda transportöörilindile laotatud suupistete kallale ja proovida jooki, mida omaegsed ladujad tinamürgistuse leevendamiseks pruukisid.

Madli Vitismann

www.online.ee/~meremees

Toimetust saab aeg-ajalt e-maili, milles küsitakse, miks "Meremehe" koduleheküljelt ei saa artikleid lugeda. Küsimus tundub seda õigus-tatum, et ajakiri on müügil väga vähestes kohtades.

Üks põhjusi on see, et "Meremees" on ühel teemal sageli mitu *lugu* ning iga üksikfaiil haakub enamasti eelneva ja/või järgnevaga. Teine: võrguajakiri on omaette asi omaette kujundusega ja seda peab keegi tegema. Suured ajalehed peavad selleks omaette *webitoimetusi*. Kolmas: peab olema oma server või piisavalt suur kettamaht teenusepakkuja serveris.

Nii ongi ajalehe/ajakirja sisukord "Meremehe" koduleheküljel vaid selleks, et huvilised teada saaksid, millest juttu on või tuleb (käsitletava numbril sisukord on seal alati enne paberajakirja ilmumist). Ning et uudishimulikud võiksid tutvuda ajakirja teemavaldkonnaga, leida toimetuse kontaktandmed, tellimishinna jms. Arhiiv võimaldab püsivõlulistel vajaliku artikli leidmiseks sisukorra silme eest läbi kerida, et siis käsi riulisse õige numbril järele sirutada. Puudub veel otsingumootor, mis märksõnade järgi ise vajaliku üles otsiks.

Neljas põhjus artikleid internetti mitte panna – oleme sellele varemgi mõelnud – sai ilmsiks käesoleva numbril ilmumise eel tehtud katsega. Väikeses toimetuses ei valmi artiklid eri teemadel üheaegselt. Üldkättesaadavaks tehtud info võib aga veel ilmumata artikli väljaande enda jaoks kasutuks muuta, sest pärast seda, kui mõni laiem levikuga väljaanne on *leitud* info valjusti välja hõiganud, jõuab ta selle ümber päevi arutleda, enne kui sama lugu "Meremees" ilmuda jõuab.

Lugened 28. veebruari "Õhtulehest", et Soome laevaomanik tuleb Eestisse tema laeval hukkunud, ilmselt illegaalselt töötanud alaealise noormehe vanematele *saamatajäänud palka* maksma, tekkis merendusväljaandel mõistagi valdkonnaspetsiifilisi küsimusi. Aega neid eri ametisikuile esitada leidis alles 1. märtsil. Sündmust tähtsaks pidades pandi artikkel, mis on trükitud käesolevas numbris lk. 20, samal õhtul koduleheküljele. Võimalikele ümbertrükkijaile hoiatuseks juurde kuupäev, autori nimi, autorikaitse märk ja viide toimetuse kontaktandmetele.

Et aidata konkreetseid inimesi, võttis "Meremehe" toimetust kontakti "Õhtulehes" kirjutanud ajakirjanikuga, kes hukkunud noormehe vanematega oli vestelnud. Talle antud telefoninumbreid vanematele edastamiseks ning viidatud kodulehekülge, mida kasutada taustinformatsioonina, on ta kasutanud just sel viisil, et kinnitada: "Meremehel" pole mõtet artikleid internetti üles riputada. 3. märtsil "Õhtulehes" ilmunud artiklis "Hukkunu vanematele miljon?" saab "Meremehe" ajakirjanik lugeda oma infot, mille all on "Õhtulehe" ajakirjaniku nimi.

Paraku on kõnealune artikkel üks viimaseid: 1. märtsil algas küljendamine, viimaseid pisiparandusi sai teha 5. märtsil. Trükki läks ajakiri 6. märtsil, võimalik varaseim lugejani jõudmise kuupäev on 9. märts. Loomulik, et valdav osa artikleid oli valmis enne 1. märtsi.

Pärast paberväljaande ilmumist artikleid koduleheküljele panna pole erilist mõtet seetõttu, et tellijaile on ajakiri koju või tööle jõudnud. Juhuslike uudishimulike jaoks seda ette võtta takistavad kolm esimest põhjust.

Toimetaja

Sõdiva maa lipu all

(Algus "Meremehes" nr. 15–16, 1999)

Põhja-Koreas ja Haifonis

Kuna Kambodžasse enam asja ei olnud, suunati meid Põhja-Koreasse Phõnjangi. Lahest väljasõidul revideeris meie laeva USA luurelennuk. Ilm oli ilus, päike paistis. Siiski tegi lendur laeva kohal madalalt kaks tiiru. Seisime parajasti ahtris, võtsime päikest ja panime niisama pada. Piloot uuris meie nägusid. Ta enda nägu oli suurte prillidega varjatud, kuid võisin kihla vedada, et ta luges meie mõtteid. Ja muigas nende peale. Oli ka põhjust. Pärast arutasime surmtõsiselt, kes kuhu varjuda kavatses, kui onu Sam päästikule oleks vajutanud... Olime otsekui mustlased lagedal väljal. Hobune ja kuul. Keegi ütles selle võrdluse välja ning meile sai selgeks, kust me "tagasi tulime". Sai selgeks seegi, mida luuraja meie laeva juures täpsustas. Masinaruumi sahti kohale oli paigaldatud presendist õhupüüja. Oma välisilmelt meenutas see kangesti tiivakestega raketti...

Phõnjang tundus olevat ihaldatav koht veel ühele kaubalaevale, mis meiega sõna otseses mõttes võidu kihutas. Kes ees, see mees: kai ääres pidi ainult ühele laevale koh-ta olema. Kaotajal tulnuks jääda reidile ootama. Ega sotsialistlik töökorraldus ja üldse suhtumine erinevates maailmajagudes suurt erinenud. Nagu sotsialismi põrgus ikka, oli midagi või kedagi pidevalt puudu. Lõpusirgeline asusime minu vahi lõpus. Vanemmehaanik helistas masinasse ja andis korralduse: "Meri on sile nagu raudtee. Näita rahvale, mida susla suudad!"

Ega vastanegi käiguomadustega eriti hiilanud ning meil õnnestus saavutada arvestatav edumaa. Anti luba silduda. Meie konkurendil nii õnnelikult ei läinud. Kui nad mõni päev hiljem samuti kai äärde lubati, lõppes meri nende jaoks varem otsa kui tarvis. Habarovskist pärit *reka-more*-tüüpi laev äestas kaist nii umbes koti jao tsementi välja. Tsement see oli, sest valesti tehtud segu ei saanud küll kuidagi betooniks nimetada. Lärm tõusis taevani, otsekui oleks kaisse vähemalt torpeedo sisse lastud.

Ka sadamas ei olnud sel üle mere tulnud jõelaeval õnne ega rahuliku elu. Alles koolipingist tulnud nooruke madrus tõmbas kohaliku maa punalipu valesti üles. Viisnur-gal olid sarved peas! Kõigele krooniks üritas jõelaeva kapten õienda-ma tulnud ohvitserile koos rahupii-

buga pitsikest konjakit pakkuda. Tollel oli aga adjutant kaasas. Asja klaaris suursaadik.

Õösel ja päeval mõirgas valjuhääldaja kai peal sõjamarssse, sekka kihutuskõnesid. Rangelst tumesinisesse rietatud inimesed marssisid rivis edasi-tagasi. Saa sa aru, olid nad mehed või naised. Sadama territoorium oli piiratud okastraadiga. Lisaks prožektorid, relvastatud valve ja koerad. Need viimased olid sitkete soontega poisid, kelle vintske liha ilmselt pehmeks ei keenud.

Linna kedagi ei lubatud, kuid pun-dis koos võis siiski interklubisse jõuda. Seal oli saadaval nii kohalikku kui ka vene viina. Õlut oli ka, ent see oli kehvem kui mujal. Nema-d seal olid rohkem nastoikade peale spetsialiseerunud – igasugu juurikad ju omast käest võtta.

Nähtaval kohal toretses tiigri topis, hind juures. Võis osta, kuigi maksis laeva hinna. Publik andis Paabeli mõõdu välja. Oli musti, pruune, kollaseid ja lihtsalt argipäiselt halle inimesi.

Tegime väikesed dringid ja uudistasime stendidele riputatut. Stendid olid temaatilised. Kim Ir Sen maast madalast kuni imperaatorini välja. Lisaks nuhist teenistuja seletustele Korea ühendamisplaanidest uurisin mina ta käest üht ja teist kån-nuseente kohta. Hiljem olen neid pidevalt korjanud Eesti metsadest. Hea võtta, sest teised pelgavad.

Võtsime paar pudelit laeva kaasa. Ühte oli žensenni juur ja teise madu-uss tallele pandud. Lõppvaatus saabus järgmisel hommikul. Tühjade pudelite vahel nukrutsetes võlujuur, roomaja ent oli plehku pannud. See läks kokaplika kaela, kes oli unustanud meie midagi asisemat järada jätmast...

Tagasiteel löid vanemmehaanik ja radist kampa ning hakkasid kuldno-kapuuri tegema. Saidki valmis. Ainult see auk, mille kaudu linnukesed sisse ja välja pidid hakkama lendama, oligi veel tegemata. Ja ega seda niisama lihtsalt saanudki teha: kuldnoka mõõdud saanudsid. Vastava sisuga järelepärimine läks Vladivostoki pioneeride palee poole teele. Kahjuks aga hakkas radist enne vastuse saamist omaenda aruga paraadnat sisse puurima ja ajas pilli lõhki. Suur üritus jäi pooleli.

Proviandi ja troopikaveini varud vajasid täiendamist. Seepärast põikasime Singapuri. Seal võis tõesti kõike osta. Arvega või sularaha eest. Ka nõukogude raha eest, kui soovisid. Selleks tuli küll Vene rubla enne turul saaliva maklaka käest

kohalikeks dollariteks vahetada.

Varusime kanu ja ersatsviinereid. Esimesed sobisid meile enestelegi, noil teistel – dieetilistel ning kalorivaestel – oli aga nafta mekk manu. Kuid odessalastele need meeldisid, ja nii saime meie vahetuskaubana värsket sealihha, sest Musta mere saadikud pidasid laevas sigu. Sead olid kohaliku tõugu, mustad ja lühikese jämeda kerega, kuid täiesti söödavad. Mõlemad osapooled jäid tehinguga rahule; kauba peale kinkisid koju ruttavad kolleegid meile elusa talismani. Tol neljajalgse oli koera pass, kus seisib kirjas, et tema on tõu- ja taudivaba, isane, vaktsineeritud ning hüütakse Muhtariks. Kahjuks katkes tema elutee enne tegudeni jõudmist. Kui me temaga pruudi juurde läksime, oli parajasti vihmaperiood. Koer jõi saatuslikust porilombist väetisehoidla läheduses ja tema noor organism ei pidanud vastu. Loom tiirles valjusti nuttes kohapeal ringi, otsekui püüdes hammaste või keelega nähtamatut valu tabada ja sööstis siis kaist alla jõe-ke. Oli möön ja vesi voolas kiiresti mere poole, viies meie kõikide lemmiku kaasa. Üks kaastundlik vietnamlane hüppas küll sogastesse voogudesse, ent oli juba hilja.

Seevast troopilised hiigelrotid – mustad kassisuurused elukad – limpsisid samast lombist ja ainult kihvtisemaks muutusid. Pikad paljad sabad võnkusid kurjakuulutavalt; nad ei kartnud kedagi.

Meie laevas aga valitses sügav leinameeleolu. Hiljutisele linnupuuri-äpardusele lisandus nüüd juba täielik tragöödia. Ei olnud meie meestel seda tõpraõnne.

Haifoni kohal piirdus asi nüüd üksikute luurelendudega. Kuid ka nende käigus juhtus nii mõndagi. Polnud need ju õppelennud. Ühe sellise lennu ajal sai Vietnami õhutõrje jänkide lennukile pihta. Lendur katapulteerus. Ameerika poiss hulpis jões, Vietnami seltsimehed jooksid karjades ja vilistades piki jõekallast. Peaaegu korruga jõudsid sündmuskohale mõlema vae-nuleeri kopterid. Ameeriklaste oma oli siiski nobedam, haakis piloodi konksu otsa ja tegi putket, mees trossiga järel. Otsekui kaader seiklusfilmist või langevarjurite demonstratsioonisinemiselt. Ainult et siin tulistati tõeliselt. Allatulistatud lennukite metall kasutati ära. Interklubist võis osta kamme, prosse, juuksenõelu ja muud pudipadi. Kõik kõrgekvaliteetsetest duralumiiniumist.

(Järgneb)

Arvo Uuk

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

1	T	U	U	M	A	L	A	E	V	A	D
12	U	L	T	I	M	A	T	H	U	L	E
13	N	U	R	G	A	G	R	I	P	P	A
16	N	O	I	R	M	O	U	T	I	E	R
18	E	T	A	A	I	S	B	F	R	G	I
22	L	S	O	N	G	A	E	G	E	O	S
28	A	J	A	T	A	B	R	A	U	G	I
31	H	Ü	D	R	O	I	I	L	S	A	S
35	T	R	R	A	U	D	N	E	L	B	A
41	R	I	A	A	L	J	G	R	E	E	N
43	I	H	U	D	A	A	V	I	I	S	O
47	D	E	K	A	S	N	J	I	D	I	Š

PAREMALE: 1. Tuumalaevad. 12. Ultima Thule. 13. Nurg. 14. Agrippa. 16. Noirmoutier. 18. ETA. 19. Aisbergi. 22. L. Song. 25. Aeg. 27. Eos. 28. Ajatab. 29. Raugi. 31. Hüdro-. 33. Iil. 34. SAS. 35. TR. 36. Raud, N. 38. Elba. 41. Riaal. 42. J. Green. 43. Ihuda. 45. Aviiso. 47. Dekaa. 48. SN. 49. Jidiš.

ALLA: 1. Tunnelahtrid. 2. Uluots, Jüri. 3. Utria. 4. Migrant. 5. Amami. 6. Lagos, Abidjan. 7. Atru. 8. Ehite. 9. vu. 10. Alp. 11. Dear. 15. Pireus. 17. Ego. 20. Bering, V. J. 21. Isis. 23. Oad. 24. Gao. 26. Galerii. 30. Gabesi ... 32. Raada. 36. Rauk. 37. Ulas. 39. Leid. 40. AN. 44. He. 46. Oš.

Eesti Meremuuseum (Pikk 70)



Põhiekspositsioon
Eesti merenduse ajaloost

Näitused

"Pakri" rootslased.
Ajalugu ja rahvakultuur"

"Märgid meie teel"
Avatud K - P kl. 10 - 18
Infotelefon 6 411 408

Aurik-jäämurdja
"Suur Tõll"

Linnahalli sadamas
ajutiselt suletud
Infotelefon 6 411 400

Allveelaev "Lembit"

Pirita sadamas
(Regati pst. 1)
avatud kell 10 - 16
Suletud esmaspäeval ja reedel
Infotelefon 6 398 024

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



Laev-restoran

Teie kasutuses on
privaatsed salongid 6, 10 ja 20 külalisele
peasalong
fourchette 70 külalisele

Reisisadam, Admiraliteedi bassein, Lootsi tn. 15 kõrval, kai ääres

Tel 6411155, Fax 6318444



Hamburg Messe

Marilog 2000 5.—7. aprillini

Meretranspordi- ja -logistikamess **Hamburgis**

Uus mereteemaline mess

Võimalik osaleda eksponendi või külastajana, toimub mitu konverentsi järgnevatel teemadel:

- * Logistika Läänemere ruumis
- * Laev + sadam
- * Euroopa meresadamad - mida toob tulevik?

Info: Saksa Majanduseseindus Eestis
Karin Alliksaar Tel. 6 276 946 Faks: 6 276 950 e-mail: hamburg@ahk-est.ee

5. märtsil seisid
AS Tallinna Sadam
sadamates:

Kes meil käivad

Vanasadamas

"Mehaanik Krull" (Eesti) – lossib, laadib
konteinereid

"STK-1007" (Vene) – lossib sojaube

"Odelis" (Panama) – laadib metalli

"Geeta" (Hiina) – laadib malmi

Muuga sadamas

"Kapitan Spivak" (Libeeria) – laadib
vedellasti

"Grizzly" (Malta) – laadib vedellasti

"Nipaya" (Panama) – laadib vedellasti

"Sormovskiy 3049" (Vene) – lossib otra

"Mermaid" (Malta) – laadib väetist

"BT Stream" (Bermuuda) – laadib vedellasti

"Zuppert" (Austria) – laadib väetist

"Star Skarven" (Norra) – laadib alumiiniumi

"Dirhami" (Eesti) – laadib, lossib

konteinereid

Reidil seisavad "Kapitan Kozjak", "Talava" ja
"Bregen"

Paljassaare sadamas

"Vaindlo" (Eesti) – laadib ammoniaaki

"Kohfu" (Panama) – lossib liha

"Volgobalt-105" (Vene) – lossib linnaseid

"Sormovskiy-119" (Vene) – laadib fosfaati

"Eric Harrimann" (Saksa) – lossib linnaseid

Paldiski Lõunasadamas

"Sindi" (Eesti) – laadib roostevaba metalli

"Ekland" ((Rootsi) – laadib vanametalli

Eesti Merelaevanduse
laevade asukoht
5. märtsil

Neile, kes ootavad...

"PAUL KERES" – São Francisco do Sulis

"GUSTAV SULE" – Safis

"ALEKSANDER KOLMPERE" – teel

Casablancast Paranami

"HAAPSALU" – teel Helsinkist Københavni

"VILJANDI" – teel New Yorkist Rio Hainasse

"RAKVERE" – remondis Riias

"NARVA" – Muuga sadamas

"VALGA" – teel San Juanist Agadiri

"SAKALA" – Antwerpenis

"HARJUMAA"/"DIDON" – Sousse'is

"KUIVASTU" – Antwerpenis

"VALKLA" – Nantes'is

"LARISSA"/"PIHTLA" – Doulas

"VAINDLO" – Paljassaare sadamas

"KASSARI" – Peterburis

"MUHU" – Vlissingenis

"ABRUKA" – Vlissingenis

"VILSANDI" – Safis

"SOODLA" – teel Agadirist Jorf Lasfari

"KLOOGA" – Avonmouthis

"MUUGA" – teel Helsinkist Felixstowe'sse

"VIRTUSU" – teel Hamburgist Muuga

sadamasse

"KALANA" – remondis Klaipedas

"KURKSE" – teel Grangemouth'ist

Antwerpenisse

"DIRHAMI" – Antwerpenis

"KAPTEN KONGA" – teel Campeltownist

Raumasse

"KAPTEN VOOLENS" – Bekkeri sadamas

"MEHAANIK KRULL" – teel Rotterdamist

Tallinna

"LEHOLA" – teel Marseille'st Tunisesse

"LEMBITU" – teel Genuast Trogiri

"VARBOLA" – Dublinis

"LEILI" – teel Tunisest Marseilles'sse

"CALIBUR" – teel Tallinnast Århusi

"TRANSESTONIA" – Rostockis

"TRANSBALTICA" – plaanilises remondis

Vene-Balti sadamas

"NEPTUNIA" – Folkestone'is