



Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

MEREMEES

Nr. 13-14 (963-964)

Telsipäev, 21. juuni 1994

Hind 2,5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Riigiametnikust lk. 2
- ☛ Meremeeste dokumentidest lk. 3
- ☛ Ehitustegevuse korraldamise kord lk. 4
- ☛ Uutest EVA-dest lk. 5
- ☛ Pärnumaa sadamaist lk. 11
- ☛ Orissaare mereklassist lk. 12
- ☛ Paadinäitusest lk. 13
- ☛ Hamburgi sadamast lk. 14
- ☛ ESAG VIII lk. 15



Väga vaikselt ja tagasihoidlikult algas suur ettevõtmine — reisilaevaliiklus Saksamaale. Lähemalt lk. 6-10.

7.—14. juunini toimus kolme Läänemere-äärse riigi merendusajalehtede "Juras Vestis" (Läti), "Lieuvos Jurcivis" (Leedu) ja "Meremees" aktsioon "Meri ühendab". Jalgrattastel läbiti marsruut Tallinn—Haapsalu—Pärnu—Salacgriva—Riia—Ventspils—Liepāja—Palanga—Klaipeda—Nida.

Aktsiooni eesmärk oli propageerida merendust, teadvustada kolme riigi ühiseid probleeme ja ühendada kontakte.

Eesti poolt aitasid ürituse õnnestumisele kaasa RAS Eesti Merelaevandus, AS Pernex ja Pärnu sadam. Tänu neile!

Lähemalt järgmises ajalehenumbris.

Reet Naber

8. juunil külastas Tallinna üle 200 meremisjonnäri 37 riigist. Ülemaailmse meremisjoni Helsingi-konverentsil oli Tallinnapäev.

Tegeldigi Tallinnaga: tiiburiga saabunud külalisi ootavad bussid viisid neid linnaekskursioonile. Ennelõunal Sakala keskuses peetud lühiseminaril tutvustas Soome arhitekt Harri Pitkäranta oma kavandeid Muuga sadamasse meremeestekodu ehitamiseks. Pärast lõunat oli Kaarli kirikus oikumeeniline jumalateenistus.

Kogu paarisaja inimese vastuvõtu organiseerisid ära Jaan Jaani ja Lauri Soone Eesti meremisjoni, abiks riigikogulane Karin Jaani. Lähemalt Eesti meremisjoni tegevusest järgmises ajalehenumbris.

10. juunil kogunes "Suure Tõllule" kümnekond liidu volikogu liiget ja asutajat — osa kutsutuid oli mere- ja osal ju vist olulisemat ees —, et seda tähtpäeva meeles pidades arutada, mis parajasti kõige pakilisem. Täna liidu vanemat Ants Pärnat, kes kõik need viis aastat organisatsiooni ohje enda käes on



"Suure Tõllu" salongis. Seisab Ants Pärna.

jaksanud hoida; meenutati, et meil ei ole ikka veel mälestusmärki kõigile hukkunud meremeestele, aga ühte-teist väiksemat on suudetud kohalike jõududega ka ära teha. Viimsi vallas näiteks; et tuleks laevaomanikele ametlikult soovitada mõni suurem laev lõpuks ka kapten Tõnissoo nimega nimetada — perestroika-aegadel see veel ei õnnestunud; ja jõutigi hetke peaküsimuse juurde.

dab", ka peaks osa tule teekonnast kulgema merd mööda, me vana unikaalse auru-laeva pardal. Nagu ütles "Suure Tõllu" kapten Olaf Vaarmaa, ühendaks see ju-pike tule teed maad ja merd, neid kaht asja, mis eestlasele ju ühtmoodi südamelähedased.

Et see ilus mõte teoks saaks, on aga tarvis paari "pisiasja", eelkõige seda, et laeva katelde alla üldse tuld

Meremeeste Liit sai viie aastaseks

Muuseumlaev "Suur Tõll" on tänavusel juubelilaulupeol mõeldud tähtsaks tege-laseks: tema katlas peaks süüdatama see osa laulu-peotulest, mis Tallinna "esin-

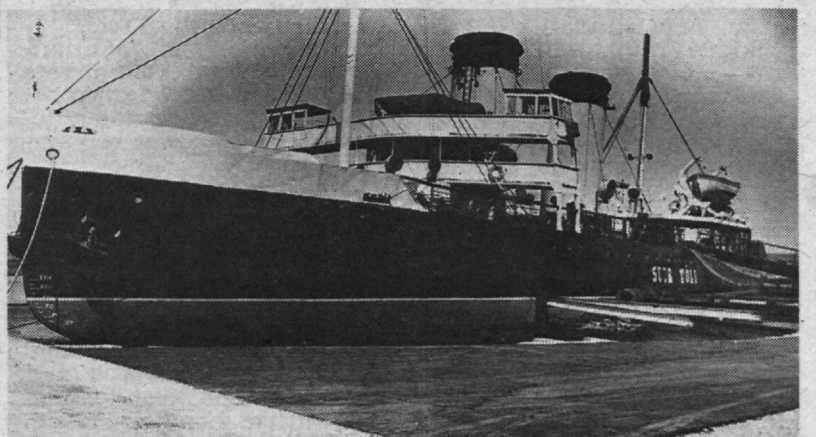
saaks teha. Katlad vajavad parandamist, külm talv on torusid lõhki löönud — tänavu polnud enam raha, et masinat töökorrast hoida. Ja sil-lale peaks sõidu ajaks natu-kenegi silla välimust saama. "Eesti Merelaevanduse" re-mondibaas, Balti Laevare-monditehas ja Meretehas aitavad, aga nemad ei suuda kaugeltki kõike. Kes maksab pukseri eest? Riigi meren-dusettevõtete tegevüldirektorid peavad ka niisugustes ra-haasjades nüüd üha enam juhatusi kuulama. Aga kap-ten on veendunud: laulu-peoaegne ettevõtmine on üks võimalus "Suurt Tõllu" laie-malt teadvustada ja selle

kaudu laeva taastamiseks raha saada. Kui möödunud suvel poleks teoks tehtud hullumeelset ideed Kotka merepäevadele sõita, poleks olnud ka 400 000 krooni, mis praeguseks laeva sisse pandud.

Veel kõlas väärt mõte, et näiteks Noorte Meremeeste Klubi liikmed võinuksid vana linna päevade ajal "Tõllu" heaks korjandust teha. Võiksid seda ju laulupeo ajalgi. Pidulaua valgele linale igatahes tekkis üks sinine ja vist veel mõned rahatähed. Korjanduse algus sai tehtud.

Mari Vamba
Isi Trapido fotod

"Suur Tõll" on nüüd paiga leidnud, aga probleemid on jäänud.



Kalle Pedak, kust te pärit olete?

Olen sündinud Jõgeva- maal; aasta pärast mu sündi kolisime Tapale.

Kuidas siis sisemaa mees merele sattus? Jules Verne ja teised?

Lugeda meeldis küll väga — kooli- ja linnaraamatukogus said igasugused asjad läbi loetud. Aga merele sattumise põhjus oli lihtne nagu elus ikka. Sõbral oli onu meremees, töötas Eesti Merelaevanduses, ja enne meie 8. klassi lõppu tuli ta Tapale külla — ilusas valges mündris, mütsis, kinnastes... Ja meie sõbraga kahekesi olime need, kel ainsaina kõik need päevad oli õigus seal Tapa linnas tema kõrval käia. Rohkem polegi ühele poisile vaja.

Enamikul eestlastest on kõrgem mereharidus saadud Leningradis. Teie õppisite Kaliningradi Kõrgemas Merekoolis.

Ega ma ka sinna kohe pärast meie merekooli läinud. Me saime meestel, kes kaks aastat enne meid olid lõpetanud, küllalt täieliku teadmiste vormatsiooni töötajate koostöös. Jah, küsimus on selles, kas on mõtet punnida või mitte... Inimese põhimõtted on ta enda asi. Tean, et laevanduses oli peale minu veel üks selline mees.

Kas sellepärast kõik tunnevad vanemtüürimees Pedakut ja mitte kapten Pedakut?

Kindel on, et üks põhjus seisneb väga lühikeses kapteniksooleku ajas. Ja pealegi sõitsin kaptenina hr. Reesalu juures.

Selle kurikuulsa väliseesti laevaomaniku juures sõitmisest kuulaks hea meelega ka mõned muljed.

Ei usu, et see oli nii huvitav aeg, et sellest rääkida. Naine oli surnud ja noorem poeg vanaemade kasvatada; oli vaja tulla kaldale. Reesalu laeva sai mindud peamiselt majanduslikel kaalutlustel. Korra ära käia, teenida natuke aluspõhja — sama asi, mida praegu kõik noored mehed teevad.

Keegi hr. Reesalu juures töötanu on öelnud, et enam küll niisuguse surnukirstuga sõita ei tahaks.

30—35 aastat vanust ütleb juba ise ära, mis laevad need on. Sõidavad rohkem tänu meeste initsiaalidele. Mingil määral on neil sõitmine lihtsalt hulljulge. Inimesed lähivad niisuguse asja peale välja teadlikult: seal teenis tunduvalt rohkem kui siin. Mingitki ohutust neil laevadel muidugi ei ole. Aga omanik on ka loogiline lähenev — inimele teeb raha. Tema iseloomu üle võib vaielda — ta on katsunud kõiki mustata, kes temaga lepingu on katkestanud.

Millised on teie kavatsused uuel kohal?

Määramisest on vähe aega möödas. Ja ei saa ütelda, et oleksin siamaani aina istunud ja mõelnud, et saan selle posti peale ja mis mina siis teen. Töötasime hästi ja

Õeldakse, et hea asjaajamise korral saab 10 aastaga kapteniks. Teil kulub üle 15 aasta.

Pidamajäämisel oli kaks põhjust. Peamine oli see, et ma polnud partei liige. Te-

Pressiteade

Kalle Pedak nimetati Eesti Veeteede Ameti peadirektoriks

Teede- ja sideminister Andi Meister nimetas 25. mail oma käskkirjaga Eesti Veeteede Ameti peadirektori ametikohale Kalle Pedaku.

Pedak on lõpetanud 1970. aastal Tallinna Merekooli laevajuhtimise eriala ja õppinud Kaliningradi Kõrgema Merekooli kaugõppe osakonnas.

Peale merekooli lõpetamist töötas kolm

aastat Kaug-Ida Merelaevanduses ja 1973.—1990. aastani Eesti Merelaevanduses. 1988. aastal anti talle kaugsõidukapteni diplom. 1990.—91. aastani sõitis merd välisriigi laevadel. 1991. aasta augustikuust asus tööle Eesti Veeteede Ametisse, kus 1992. aasta märtsist töötas peadirektori asetäitjana — rannavalve talituse juhatajana.

gutsesin juba ammu asendajana, aga määramist ei toimunud kaua aega. Teiseks põhjuseks olid isiklikud "väga lähedased" suhted endise laevanduse ülema asetäitja Sergijenkoga. Oli niimoodi, et oleks nagu pidanud laevandusest lahkuma. Aga 1988. aastal, kui olin 2,5 aastat juba kandidaat olnud, sest ülesin ikka, et ei ole veel valmis, tuli lõpuks ikkagi parteisse astuda. Seal olin siis umbes aasta otsa.

Mis mõtet oli vastu punnida, kui teadsite, et astumine niikuinii ees seisab, sest laevajuhtidega see paraku nii ju oli?

Kõigil ei seisnud see ees. Jah, küsimus on selles, kas on mõtet punnida või mitte... Inimese põhimõtted on ta enda asi. Tean, et laevanduses oli peale minu veel üks selline mees.

Kas sellepärast kõik tunnevad vanemtüürimees Pedakut ja mitte kapten Pedakut?

Kindel on, et üks põhjus seisneb väga lühikeses kapteniksooleku ajas. Ja pealegi sõitsin kaptenina hr. Reesalu juures.

Selle kurikuulsa väliseesti laevaomaniku juures sõitmisest kuulaks hea meelega ka mõned muljed.

Ei usu, et see oli nii huvitav aeg, et sellest rääkida. Naine oli surnud ja noorem poeg vanaemade kasvatada; oli vaja tulla kaldale. Reesalu laeva sai mindud peamiselt majanduslikel kaalutlustel. Korra ära käia, teenida natuke aluspõhja — sama asi, mida praegu kõik noored mehed teevad.

Keegi hr. Reesalu juures töötanu on öelnud, et enam küll niisuguse surnukirstuga sõita ei tahaks.

30—35 aastat vanust ütleb juba ise ära, mis laevad need on. Sõidavad rohkem tänu meeste initsiaalidele. Mingil määral on neil sõitmine lihtsalt hulljulge. Inimesed lähivad niisuguse asja peale välja teadlikult: seal teenis tunduvalt rohkem kui siin. Mingitki ohutust neil laevadel muidugi ei ole. Aga omanik on ka loogiline lähenev — inimele teeb raha. Tema iseloomu üle võib vaielda — ta on katsunud kõiki mustata, kes temaga lepingu on katkestanud.

Millised on teie kavatsused uuel kohal?

Määramisest on vähe aega möödas. Ja ei saa ütelda, et oleksin siamaani aina istunud ja mõelnud, et saan selle posti peale ja mis mina siis teen. Töötasime hästi ja

kooskõlastatult nii eelmise peadirektori kui esimese peadirektoriga. Põhimõtted jäävad samaks, neid ei kavatse ka mina muuta. Välja tuleb arendada järgmised asjad: riigi tegus merenduspoliitika, Eesti riigi poolne ohutus laevateedel ja sadamates, merepääste- ja loodusreostuse likvideerimise süsteem, mis tähendab Eesti ranniku ja ühtlasi eesti rahva kaitsmist loodusreostuse ja selle tagajärgede eest. Tuleb tagada Eesti kui mereriigi hea maine teiste riikide peres ja rahvusvahelistes organisatsioonides.

Merenduspoliitiliselt ei muuda midagi. Ülejäänud on tööalased nüansid.

Aga kas on midagi, mida teisiti teeksite?



Kalle Pedak ja Tarmo Ojamets Helsinki Eesti saatkonnas "Tarmo" ostu päeval.

Vastus on ühetähenduslik. Asusin Veeteede Ametisse tööle, seda süsteemi üles ehitama mitte sellepärast, et olin sunnitud seda tegema, vaid sellepärast, et see on mu sisemine veendumus ning arvan, et valitud tee on õige. Selles mõttes ei tee kindlasti midagi teisiti. Iseasi, et iga inimene on isesuguse iseloomu ja lähenemisviisiga. Olekski väga igav elada, kui kõik oleksid ühesugused. Oleme Tarmo Ojametsaga võib-olla jah erinevate iseloomudega, kuid see ei seganud olla ühesugusel arusaamisel, missugune peaks olema Eesti riik või Eesti riigi majandus või Veeteede Amet ning selle osa riigi merenduspoliitika ja üldse välispoliitika. Tarmo Ojamets on vaieldamatult väga kõrgetasemeline — spetsialist oleks veel vähe öeldud — professionaal mitmes merenduses valdkonnas. Tal on olnud elus head õpetajad, ta on olnud väga hea õpilane. Tema

kui professionaaliga koos töötada on fantastiliselt huvitav. Ta võib meeldida või mitte, aga õelgu keegi, et ta pole korrektne!

Kes saab rannavalve n.-õ. "admiraliks"?

Rannavalvel on talituse juhataja, asetäitja jne. Juhataja koht jääb praegu tühjaks. Kandidaadi otsimine loomulikult käib. Veeteede ameti peadirektori asetäitja koht on ka vakantne. Juurde tuli inimene, keda oleme tükk aega otsinud — rannavalvenõunik, kes töötaks välja merenduspoliitilist suunitlust, juriidilist külge jne. Sel kohal hakkab tööle Tarmo Ojamets, kes sai probleemist aru, ei solvunud kõigi peale, vaid on nõus siiski endiselt oma teadmisi Veeteede Ame-

telarve on alati olnud rangetes piirides. Asi selles, et me lähenevad nii, nagu oleks ainuõige: nõuda töötajailt maksimaalset tööd, aga selleks luua talle ka maksimaalsed tingimused, et ta saaks teha seda, mida tege-ma on võetud, et ta ei kulu-taks ise aega nende tingimuste loomiseks. Meil oli ju veel suhteliselt hiljuti nii, et kõrgastme juht tegeles selle-ga, kust saada paari mutrit või naela. Igaühel on oma tööülesanded, ta peab neid täitma maksimaalselt korrektselt. Seda enam, kui tegemist on riigitööga. Tema töö põhjal kujuneb inimestel arvamus riigitöötajast, riigi tööst ja riigist üldse. Rannavalvetöötajad (samuti piirivalves, sõjalaevastikus jne. teenivad inimesi) vaadatakse eriti teraselt, topeltpilgu-ga: nemad töötavad ka siis, kui nende laevad ei tööta ja seisavad kai ääres. Kogu nende tegemine ja olemine on kogu aeg inimeste valvsa pilgu all.

Nagu on kaldal aru saadud, et head tööd saab teha ainult heas kontoris, nii saab ka laevas head tööd teha ainult heades elamis- ja töö-tingimustes.

Kui pereisa saadetakse 10 krooniga poodi, ja ta toob leiba ja liha, aga ema ja tütar pahandavad, miks ei toonud selle raha eest saia ja makaroni, siis on see probleem eelarve sihipärasest kasutamisest.

See probleem on kõigis eelarvet omavates asutustes. Raskus on ka veel selles, et me lülitume täiesti teisest süsteemist suure kiirusega ümber uude süsteemi. Harjumine võtab aega. Mitte kõik inimesed ja mitte kõik struktuurid ei jõua sellele nii kiiresti järele. Tekivad vajakaajamised nii seadusandluses kui inimeste teadmistes kui ka lihtsalt koordineerituses.

Kas Veeteede Ametis on nüüd olemas (et vale inime-ne ei peaks ennast killustama nende eelnimetatud kruvide muretsemisega) ametijuhendid, mis sätestavad töötajate kohustused, õigused ja vastutuse, s.t. et inimest on usaldatud täpselt selle ringi piires, mis talle teha on antud?

Mingil määral on olemas, aga see on väga suur töö. Seoses uute seadustega, mis ilmusid, on ümber töötamisele meie juhend, et kõik neis sisalduvad aspektid nii kontoris kui laevadel saaksid arvesse võetud. On olemas kõigi talituste põhimäärused, kõigil osakondadel on oma tööjuhendid. Et kõik saja-prötsendiliselt oleks paika pandud, seda küll ei saa öelda, sest elu kiire muutumisega muutub väga palju asju. Juhtkondki on huvitatu-d, et oleksid täpsed juhendid, siis on inimesele lihtsam seletada ta tööülesandeid ja võimalusi, meie kohustusi tema suhtes ja tema kohustusi ameti suhtes.

Mari Vamba
Madli Vitismann

AIDS-ist meremeestele

22. mail süüdati paljudes riikides küünlad AIDS-i ohvrite mälestuseks. Ka meil Eestis, juba mitmendat aastat.

Eesti Meremeeste Haiglas saab meditsiiniabi umbes 50 000 inimest, põhiliselt merega seotud elukutsete esindajad ja raudteelased.

Eestis leiti esimene A.D.S.-i tekitaja, HIV-viiruse kandja 1988. a., praegu on Eestis avastatud 35 HIV-viiruse kandjat, neist 5 (ehk 14% Eestis avastatud HIV-viiruse kandjatest) Eesti Meremeeste Haigla kontingendi seas. Kõik need 5 viirusekandjat

nakatusid sugulisel teel.

Alates 1992. a. jaanuarikuust on Eesti Meremeeste Haiglas oma AIDS-i diagnostika labor, kus igal aastal tehakse 10—15 tuhat vereseerumi uuringut.

HIV-viirusega nakatumine toimub enamasti sugulisel teel. Juba mõni päev pärast nakatumist on HIV-viiruse kandja ohtlik oma seksuaalpartnerile. Ajavahemik HIV-viirusega nakatumisest esimeste AIDS-i tunnusteni võib kesta mõnest kuust aastateni. Mida rohkem on HIV-viiruse kandjal sel perioodil seksuaalpartnereid,

seda rohkem on ka uusi nakatunuid. Ohtlik on HIV-viirusekandja sperma, tupeeritis ja veri. Selline inimene ei tohi olla doonor.

Sagedased pikad reisirasked töö- ja elutingimused laeval mõjutavad meremeeste tervist. HIV-viiruse kandluse korral ilmnevad AIDS-i esimesed sümptomid kiiremini neil, kelle tervis ja organismi vastupanuvõime pole hea, kelle toitumine pole tervislik, kes suitsetavad ja tarvitavad alkoholi.

Pikaajaline perekonnast ja lähedastest eemalviimine viib meremehed välissadamates sageli seksuaalvahekorde otsingule. On üldiselt teada, et paljudes riiki-

des on 50% ja rohkem prostituitidest nakatunud HIV-viirusega. Nakatumisohtu juhulike seksuaalvahekorde korral peab endale teadvustama igaüks, kes läheb sellele riskile. Kui ollakse seksuaalvahekorras kas või ainult üks kord tundmatu partneriga, kellel on HIV-nakkus, võib saada nakkuse ka sellest ainsast korras.

Sugulisel teel nakatumise vältimiseks neile, kes vaatamata riskile ei loobu juhuliku seksuaalvahekorras, on turvaseksi ja latekskondoomi (pakendil märged "Nonoxynol-9") kasutamine. Kondoomist on vähe kasu, kui seda kasutatakse valesti või see pole kvaliteetne (pu-

runeb suguakti ajal). Kui riskantne seksuaalvahekord on toimunud, on vaja pöörduda AIDS-i keskusesse või AIDS-i anonüümsesse kabinetis ning kuni negatiivse HIV-testini vältida riskantseid seksuaalvahekordi ja doonorlust. Nii hoiate ära lähedaste nakatumise ja AIDS-i leviku. AIDS-i keskusest või anonüümselt kabinetist saab pöördunu nii nõuan-deid kui ka tuge oma mures.

Kontakttelefonid: Tallin-nas 66 15 49; 47 73 55
Tartus 71 611;
Narvas 48 607

Eesti Sanitaar-karantiinitalituse arst-epidemioloog Lembi Tammi

Eestlane maailmakodanikuks Sügisel tuleb uus reisilaev

Need on kaks "Estline'i" uudist. Ajal, kui "Estonia" on pidevalt välja müüdnud, vahendati suurt tungi sellega, et kaotati nn. sooduspilet eestlastele.

Piletimüügi osakonna juhataja **Marje Braunbrücki** sõnul on nüüd pilet mõlemal suunal ühesuguse hinnaga. Senine edasi-tagasi sooduspilet kehtis Tallinnast ostes, ent ka tagasireisi kuupäev pidi olema teada ja seda ei saanud muuta. Nüüd, kui röölemal suunal maksab pilet ühepalju, saab reisikuupäeva muuta nii Tallinnas kui ka Stockholmis. Ühepäe-

vareiside hinnad praegu ei muutu.

Peadirektor **Johannes Johanson** ütles, et kaaluti ka sellist varianti: Tallinnast osetud pilet oleks eestlastele odavam olnud ja Stockholmist ostes rootslastele niisamuti. Ent leiti, et õige on siiski kehtestada eestlastele ja rootslastele võrdsed pileti-hinnad. Kesksuvel neid ei muudeta.

Aga hinnapoliitika juurde pöördutakse tagasi sügisel seoses teise laeva liinileasumise. Cktoobri keskpaiku on Stockholm-linile oodata reisilaeva "Diana II". See on samast seeriast kui "Esto-

nia", veidi lühem küll, kuid väga sarnane.

Praegu tegeldakse uue laeva personali koolitusega, inimesed õpivad rootsi keelt. "Kapteni üle mõtiskleme, kõva häälega veel välja ei ütle. Oleme siiski juba praegu ärganud. Kuigi on asju, mis jäävad sügisel lahendada, ei tahaks lasta tekkida olukorda, et alles siis, kui laev on juba Tallinnas kai ääres, hakatakse tegutsema. Kui hakkame kahe laevaga sõitma, vaadatakse hinnad uuesti üle," lubas Johannes Johanson. Loodame.

Madli Vitismann



"Diana II"
Ehitatud 1979. a. Lääne-Saksamaal, Jos. L. Mayer, Papenburg
pikkus 137 m
laius 24,2 m

Br/rt/Nrt 11 537/6156 t
masinad: MAN 2x6000 hj.
võõrikruvid: 2x800 hj.
kiirus 21 sõlme
mahutavus 1900 reisijat
kajutikohti 867

Autotekile mahub 480 sõiduautoot või 45 treilerit ja 70 sõiduautoot
autoteki kõrgus 4,75 m
Soome jääklass IA
On olemas helikopteritekk

Esimene Eesti lippu kandev tanker

6. juuni ennelõunal näidati Muuga sadamas ajakirjanike laiale ringile üsna lähedalt kait aktsiaseltsile "N-Terminal" kuuluvat tankerit "Lagedi". 1993. aasta lõpul Peterburist sealselt Balti Merelaevandusest osetud, varem "Kapitan Izotovi" nime kandnud alusele huvilisi turnima ei lubatud. Nimelt on uuel laeval kord majas — ilma vastava instruktiaži ja allkirja andmiseta keegi pardale ei pääse. Loeng ja allkirjade kogumine paarikümnepealise uudistajatehulgaga oleks aga arvata-vasti pool päeva võtnud.

"Lagedi" olevat heal tasemel valmistatud ja unikaalse seadmestikuga kütusevedaja ning teda peetakse universaalseks. Eesti suurimast kütuseimportijast laevaomanik peab end eelkõige logistikafirmaks ning leidis isikliku laeva hankimise seaduspärase ja vajaliku sammu olevat.

Tanker on ehitatud 1972. aastal Bulgaarias Varnas spetsiaalse tellimuse järgi Kaug-Ida Merelaevanduse. Vaikse ookeani voogudes ongi laev siiani leiba teeninud: tema ülesandeks oli kuude viisi ookeanipüügil olevate kalalaevade punkerdamine avamerel. Tööripara tõttu on alusel väga head mereomadused ja korralikud stabiliseerimissüsteemid. Ka "N-Terminal" kavatses "Lagedit" punkerdamisel kasutada.

Vaatamata laeva suhtelisele vanusele on omanikud

tema tehnilise seisukorraga väga rahul ja teavad öelda, et ta on omal ajal tehnika viimase sõna järgi valminuna lühiajalise remondiga Loksa ja Balti Laevaremonditehases viidud vastavusse kõigi lähema viie aasta jooksul kehtima hakkavate IMO konventsioonide nõuetega. Enne remonti seisis laev paar aastat töötas Peterburi sadama kai ääres. Laeval on tankerite hulgas III klass — tema katlaseadmed võimaldavad vedada lisaks masuudile ja naftale ka "heledaid kütuseid" — bensiini ja diiseldiiselt. "Lagedil" on piiramatu sõidupiirkond ja jääklass.

Merele läheb alus arvata-vasti poolteise kuu pärast ja sihiks on Skandinavia. "Lagedi" nimi olevat valitud "uue kombe" järgi, mille kohaselt Eesti Merelaevanduse revolutsioonäärinimelised alused Eesti kohanimedega ümber

ristiti. Peterburi kai ääres veetis "Lagedi" möödunud aasta veel "Kapitan Izotovina". Laeva meeskonda kuulub 21 inimest, kellele omaniku sõnul on esitatud kõrged nõudmised: tööle ei võetud ühtki suitsetajat ja kõik mehed peavad valdama inglise keelt. Kaader on "hangitud" Eesti Merelaevandusest ja on peremeeste sõnul kõrge kvalifikatsiooniga. "Lagedit" juhib kapten Aleksandr Kostjuk, meeskonnas on kaks eesti soost meest.

Laeva kandevõime on 5106,6 tonni, veeväljasurve 8526 tonni, peamasina võimsus 3500 hj/2573 kW, pumpe tootlikkus 2x240 tonni tunnis, pikkus 116 meetrit, laius 16 meetrit, parda kõrgus 7,8 meetrit, süvis 6,67 meetrit ja maksimaalne kiirus 13,6 sõlme.

Küllike Rooväli
Elmar Rauami foto



Meremeeste dokumentidest

Seoses mitmesuguste merendusringkondades liikuvate kuulujuttudega pöördus lehe toimetus minu poole küsimusega, kuidas edeneb Eesti meremehe teenistusraamatute ja meremeeste meresõidutunnistuste väljastamine.

Kasutan võimalust ja püüan asjast huvitatuile selgitada, kuidas me töötame.

Vastavalt Eesti Kaubandusliku Meresõidu Koodeksi §6 on Eesti Veeteede Ameti pädevusse antud merespetsialistide arvestuse pidamine, meremeeste teenistusraamatute ja merespetsialistide kutsetunnistuste väljastamine.

Eesti Vabariigi Valitsuse 16. septembri 1992. a. määrusega nr. 3 on kinnitatud "Eesti meremehe teenistusraamatu määrustik" ja "Eesti meresõidutunnistuse väljaandmise eeskiri".

Meremehe teenistusraamatuid väljastatakse ainult Eesti Vabariigi kodanikele.

Viimased 50 aastat väljastas meremeestele NSV Liidu meremehe passe sadamakapteni alluvuses olev osakond. Olgu mõnele pikemat aega kaldal olnud meremehele öeldud, et Eesti kodanikule välja antud NSV Liidu meremehe pass kaotas kehtivuse alates 1. jaanuarist 1994. Nüüd peab ta merele minekuks vormistama juba Eesti meremehe teenistusraamatu. Selleks peab ta Eesti Veeteede Ameti merenduspersonali büroosse tooma laevaomanikult esildise ja täitma avalduse blanketi. Sama kord kehtib ka Eestis elavatele teiste riikide kodanikele ja kodakondsuseta isikutele, kui nad soovivad saada meresõidutunnistust.

Teenistusraamatu ja meresõidutunnistuse väljastamiseks võib kuluda kuni nädal, sest kõigi taotlejate kohta viime esildise politseiametisse. Peame ju kontrollima, kas merele minevate inimeste seas ei ole politsei poolt tagaotsitavaid isikuid. Kõik dokumendid säilitame arhiivis ja arvuti mälus.

Seni oleme välja andnud 5002 meremehe teenistusraamatu, neist 376 meie kodanikele, kes ei ole eesti rahvusest. Olgu öeldud, et enamik neist 376 oskab eesti keeles vaid tere öelda. Meresõidutunnistusi oleme väljastanud 5779. Dokumendid oleme andnud 56 eri laevaomaniku meremeestele.

Nurinat on tekitanud asjaolu, et meresõidutunnistust ei ole isikut tõendavaks dokumendiks. Et 1992. aastal lubati Eestis elavatele mittekodanikele hakata andma kodakondsuseta isikute tunnistusi, ei olnud vajadust meresõidutunnistust teha isikultõendavaks dokumendiks. Kahjuks on see lubadus tänase päevani täitmata ja meremehed stüdistavad asjata Veeteede Ametit halva meresõidutunnistuse pärast.

Meil on olemas niisuguse meresõidutunnistuse makett, mis on ka isikut tõendavaks dokumendiks. Arvan, et juhul kui valitsus võtab vastu otsuse väljastada mittekodanikele uus meresõidutunnistus isikut tõendava dokumendina, suudame neid kahe kuu pärast välja andma hakata. Kõik sõltub siis ainult tunnistusi trükkiva trükikoja võimalustest.

Eesti Veeteede Ameti
merenduspersonali büroo juhataja
Eino Ots

Pildiga või pildita

Dokument tõendab esitaja isikut siis, kui selles on pilt ja nimi ning ametiisiku allkiri ja pitsat, millega tõendatakse pildi ja nime kokkulangemist. Kontrolliv ametiisik heidab pilgu fotole ja dokumendi esitanud isikule ning veendub niiviisi, et dokument ei ole esitaja oma.

Viimasel ajal on kuulda olnud kaptenite kurtmisi meresõidutunnistuse üle, mida välisriikides ei aktspteeritavat. Põhjus olevat pildi puudumine meresõidutunnistuses. Tegu on vist pigem küll sellega, et ajal, kui Eesti Vabariik hoolitseb oma kodaniku eest ning annab talle välja nii Eesti passi kui ka meremehele passi välisriikide teenistusraamatu, on Eesti lipu alla sõitma jäänud hulk meremehi, kes pole õieti ühegi riigi kodanikud. Enam pole nad NSV Liidu kodanikud, ehkki sõitsid kuni viimase ajani NSV Liidu meremehe passiga. Veel pole neil aga ka Eesti, Vene, Ukraina või mõne teise riigi (välis)passi. Meresõidutunnistus, mis pole isikutõendav dokument, on mõeldud välismaalasele tema kodumaa välispassi juurde tõendina selle kohta, et ta meremees on. Ilma passita see dokument isikut ei tõenda, sest selles pole fotot.

See pole meresõidutunnistuse viga. See on välismaalast meremehe enda või tema kodumaa viga, kui tal pole kehtivat välispassi. Kui ta oleks seda soovinud Eesti Vabariigilt, oleks ta mõnd aega tagasi asunud Eesti kodakondsust taotlema ning eesti keelt õppima. Varsti oleks tal käes niihästi Eesti pass ja Eesti meremehe teenistusraamat kui ka oskus eesti keeles peale tere veel midagi öelda. Ei pea ju meremees üksnes sellepärast Eesti kodakondsust saama, et ta meremees on.

Pildi puudumine pole seega põhjus, miks kõigile Eesti lipu all sõitvatele meremeestele peaks andma Eesti meremehe teenistusraamatu. See on sisuliselt Eesti Vabariigi välispass ja selle andmine ainult Eesti kodanikele ilmselt õigustatud.

Pigem on häda selles, et nn. välismaalastest meremehed ei tea võib-olla isegi õieti, millise riigi kodanikud nad on või tahaksid olla, ning kuuldavasti on näiteks Vene välispassi saamisega ka mõnesuguseid raskusi.

Viimast kurtmisi meresõidutunnistuse üle pärineb "Balanga Queenilt", juttu oli sellest õhtul enne Tallinna jõudmist. Vaevast aga arvas kurtja, et abi on nii lähedal: jutuajamise juures olnud "Eesti Merelaevanduse" riigikogulase juhatusliige ruttas järgmisel hommikul laevalt otse Riigikogusse värske seaduseelnõuga. Selles on ettepanek asendada passi-määrustikus sõnad "teede- ja sideministeerium" vastavas käändes sõnaga "siseministeerium".

Raske uskuda, et dokumendi kvaliteeti muudab see, kas selle tellib trükikojal teede- ja sideministeeriumi haldusalas olev veeteede amet või siseministeeriumi haldusalas olev kodakondsus- ja migratsiooniamet. Nagu Eino Otsa artiklist selgub, ei ole peamine mure pildi puudumine meresõidutunnistusel.

Madli Vitismann

Ehitustegevuse korraldamise kord Eesti Vabariigi veeteedel, navigatsioonimärkide vahetus läheduses ja mõjupiirkonnas

I. ÜLDOSA

1. Hüdrograafiliste tööde ning veeteede märgistamise ja korralduse korraldamine riigi merealal ja laevatatavatel siseveekogudel on Eesti kaubandusliku meresõidu koodeksi (RT 46-48, art. 577) sätete kohaselt Eesti Vabariigi Riikliku Veeteede Ameti (edaspidi Veeteede Amet) ülesanne.

2. Veetalade kasutamine ning ehitustegevus veeteedel ja/või veeteede navigatsioonimärkide mõjupiirkonnas peab olema kooskõlastatud Veeteede Ametiga.

3. Ohutu laevaliikluse kindlustamiseks Eesti vetes reguleerib ehitustegevust Eesti rannikul ja laevatatavatel siseveekogudel käesolev eeskiri.

II. NAVIGATSIOONI-MÄRGISTUSE KAVANDAMINE JA EHTITAMINE

4. Kavandustööde alustamiseks on tellija (sadama haldaja, kohalik omavalitsus, eraisik jt.) kohustatud esitama kavandi (projekti) lähteandmed Veeteede Ameti tuletorniteenistusele kooskõlastamiseks. Ühe kuu jooksul, arvates taotluse saamise päevast, on tuletorniteenistus kohustatud esitama taotlejale kirjaliku seisukohavõtu kavandi otstarbekuse kohta.

5. Enne ehitustööde algust on tellija kohustatud esitama navigatsioonimärgi kavandi Veeteede Ameti tuletorniteenistusele kooskõlastamiseks. Tuletorniteenistus on kohustatud ühe kuu jooksul, arvates taotluse saamise (registreerimise) päevast, andma kirjaliku vastuse.

6. Pärast ehitustööde lõpetamist esitab tellija valminud navigatsioonimärgi koos seda iseloomustavate andmetega Veeteede Ameti tuletorniteenistusele. Tuletorniteenistus on kohustatud ühe kuu jooksul, alates dokumentatsiooni saamise päevast, koostama navigatsioonimärgi kõlblikkuse kohta akti, milles, juhul kui rajatis ei vasta kavandile, märgitakse kõrvaldamise vajavad halded. 7. Kavandi kohaselt ehitatud navigatsioonimärk kantakse Eesti Vabariigi navigatsioonimärkide nimestikku ja Veeteede Ameti hüdrograafiateenistus avaldab selle tunnused (iseloomustus) "Teadaannetes meremeestele".

8. Pärast 1. septembril 1991. a. kavandatud ja/või ehitatud, samuti teised siiani nimestikku kandmata navigatsioonimärgid, tuleb haldajal (tellijal) hiljemalt kahe kuu jooksul arvates käesoleva korra kehtestamisest registreerida Veeteede Ameti tuletorniteenistuses ja samal ajal esitada nende kohta punktides 5 ja 6 nõutud dokumentatsioon. Ühe kuu jooksul, arvates dokumentatsiooni saamise/registreerimise päevast, on tuletorniteenistus kohustatud koostama navigatsioonimärgi kohta akti, mille põhjal toimatakse vastavalt punktidele 6 või 7.

9. Navigatsioonimärgi ehituse järelevalve kohustus on tellijal või tema poolt volitatud isikul.

10. Navigatsioonimärgi varustamiseks vajaliku aparatuuri (lampide, toiteallikate, jmt.) hankimine on tellija/haldaja kohustus.

11. Navigatsioonimärgi kavandamiseks vajalike lähteandmete kooskõlastamine tuletorniteenistusega on tasuta. Ekspertisega seotud kulud kannab tellija vastavalt sõlmitud lepingule.

III. EHTUSTEGEVUS NAVIGATSIOONIMÄRKIDE VAHETUS LÄHEDES JA MÕJUPIIRKONNAS

12. Ehitustegevus navigatsioonimärgi vahetus läheduses (50 m raadiuses märgist) ja selle mõjupiirkonnas (märgi nähtavuse suunas merelt vaadatuna) tuleb kooskõlastada Veeteede Ameti tuletorniteenistusega.

13. Ehitustegevuse kooskõlastamiseks tuleb tellijal esitada Veeteede Ameti tuletorniteenistusele kavandamisloa (projekteerimisloa). Tuletorniteenistus on kohustatud ühe kuu jooksul, arvates taotluse saamise päevast, andma taotlejale kirjaliku vastuse.

14. Rajatise(d), mis ei vasta kooskõlastatud kavandile, on tellija kohustatud lammutama, teistsaldama või muutama omal kulul vastavalt Veeteede Ameti ettekirjutustele ja tähtaegadele.

IV. HÜDROTEHNILISED TÖÖD EESTI VABARIIGI LAEVATEEDEL JA NENDE VAHETUS LÄHEDES NING SADAMATES

15. Hüdrotehniliste tööde (välja arvatud süvendustööde) tellija on kohustatud enne tööde algust esitama planeeritavate tööde kavandi Veeteede Ameti hüdrograafiateenistusele kooskõlastamiseks. Hüdrograafiateenistus on kohustatud hiljemalt ühe kuu jooksul, arvates taotluse saamise päevast, andma kirjaliku vastuse.

16. Ehitamisega seotud kontrolli kohustus on tellijal, kusjuures kõik kavandi muudatused tuleb jooksvalt kooskõlastada hüdrograafiateenistusega.

17. Pärast hüdrotehniliste tööde lõpetamist on tellija kohustatud hiljemalt ühe kuu jooksul, arvates vastuvõtuakti allakirjutamise päevast, esitama Veeteede Ameti hüdrograafiateenistusele rajatise vastuvõtuakti koos rajatise iseloomustavate andmetega (rajatise plaani, seletuskirja ja tehnilise dokumentatsiooni), mis vajadusel avaldatakse "Teadaannetes meremeestele".

V. HÜDROGRAAFILISED MÕÖDISTAMISTÖÖD

18. Hüdrograafilistel mõõdistamistöödel kogutud andmete ametlikuks aktsepteerimiseks (kasutatavad merekaartide koostamiseks, täiendamiseks jne.) on nende tööde tellija kohustatud Eesti vetes kavandatud tööd kooskõlastama Veeteede Ameti hüdrograafiateenistusega, näidates kooskõlast ise taotluses ära:

- mõõdistatava ala asukohta ja ulatuse;
- mõõdistamistööde ajakava ja tööde mahu;
- tööde meetoodika, sh. kavandatud mõõdistamisliinide ja kontroll-liinide paigutus;
- kasutatava aparatuuri tehnilised andmed ja mõõdistustööde loodetava täpsuse;
- kohamääramise meetoodika ja loodetava täpsuse;

— kavandatud veetaseme mõõtmise meetoodika ja loodetava täpsuse.

Veeteede Ameti hüdrograafiateenistus on ühe kuu jooksul arvates taotluse esitamise päevast kohustatud andma kirjaliku vastuse.

19. Veeteede Ameti hüdrograafiateenistuse nõudel on mõõdistustööde teostaja kohustatud võimaldama hüdrograafiateenistuse esindaja(l) jälgida mõõdistustööde läbiviimist ja kontrollida andmetöötlust.

20. Kui tööde alustamisel on vajalik teha juba kooskõlastatud kavandisse muudatusi, tuleb need kooskõlastada Veeteede Ameti hüdrograafiateenistusega, näidates ära muudatuste tegemise põhjuse ja vajaduse. Töid võib alustada Veeteede Ameti hüdrograafiateenistuse täiendava kooskõlastuse alusel, tingimusel, et kavandi täiendused vormistatakse kirjalikult hiljemalt kolm nädalat pärast kokkulepet muudatuste tegemise kohta.

21. Pärast mõõdistamistööde lõpetamist on mõõdistamistööde tellija kohustatud vähemalt ühe kuu jooksul esitama Veeteede Ameti hüdrograafiateenistusele mõõdistamistööde üksikasjalise plaani (riiklikus koordinaatide süsteemis) ja aruande. Aruanne peab sisaldama:

- mõõdistamismetoodika ja kasutatud aparatuuri iseloomustuse;
- andmed mõõdistamistööde ja asukoha määramise täpsuse kohta;
- mõõdistatud alal paiknevate meresõidu seisukohalt oluliste objektide (kivid, laevavrakid jms.) täpsed koordinaadid (riiklikus koordinaatide süsteemis);
- kasutatud alusvõrgupunktide kataloogi ja sidumiseks kasutatud nivelleerimis- või teodoliitkäikude pävikute koopiad;
- veetaseme mõõtmise meetoodika ja mõõtmistulemused.

22. Esitatud andmete õigsuse eest vastutab mõõdistustööde teostaja.

VI. SÜVENDUSTÖÖD

23. Süvendustööde tellija on kohustatud kooskõlastama riigi merealadel ja laevatatavatel siseveekogudel kavandatud tööd Veeteede Ameti hüdrograafiateenistusega, esitades kavandusdokumentatsiooni (projektidokumentatsiooni). Veeteede Ameti hüdrograafiateenistus on kohustatud ühe kuu jooksul, arvates taotluse laekumise päevast, andma kirjaliku vastuse.

24. Pärast süvendustööde lõpetamist on tellija kohustatud hiljemalt ühe kuu jooksul esitama Veeteede Ameti hüdrograafiateenistusele süvendatud ala plaani (mõõtkavas 1:2000 või 1:1000, riiklik koordinaatide süsteem) koos seletuskirjaga, mis sisaldab lisaks punktis 20 nõutud andmelle ka pinnase-puiste alade koordinaadid.

Veeteede Ameti tuletorniteenistus: Lume tn. 9, EE0004, Tallinn, tel. (25) 24 38 16, fax (2) 6 39 77 43
Veeteede Ameti hüdrograafiateenistus: Endla tn. 2, EE0100, Tallinn, tel. (22) 45 06 21, fax (2) 6 39 77 43

Ehitatakse vahilaeva



Tallinna Meretehas.

Tallinna Meretehas, endine 7. tehase tegeleb endistviisi laevaremondiga. Vees ja elinguil seisab mitut sorti laeva, üks tiiburgi hulgas. Ent nüüd proovitakse jõudu laevahituses — tehase riigitellimuse. 20. mail korraldati Eesti Piirivalveameti jaoks ehitatava laeva pidulik kiilupanek.

Meretehas suudab raskest ajast hoolimata oma suure, Tööstuse tänavast mereni ulatava huvitava reljeefiga territooriumi korras hoida. Tollel vihmasel reedehommikulgi kohtasid köpskingades ja värskeis soenguis sündmuspaigale ruttavad kontoridaamid neile teed siluvat luuameest.



Jaan Jaani õnnistsb ettevõtmist.

Samas tsehhis, kust veidi üle aasta tagasi Vene mereväelased peletasid uudishimuliku fotomehe ning tagasihoidlikult taandus tehase praegune direktor, ehitatakse nüüd Eestile riigilaeva.

Tsehhis seinas ääres seisib piirivalveameti orkester, teise seinas ääres auvalve. Keskele, mikrofonil ette astus Tallinna Meretehase direktor Vassili Netšajev. Ta meenutas tehase, kunagise AS Noblessneri ammuist laevahitustraditsiooni: 1913—1917 ehitati seal 4 allveelaeva. Eesti Vabariigi ajast olid meenutada 700-tonnised mootorpurjekad "Lääne-



Vasakul Heiki Arike ja Vassili Netšajev, keskel Tarmo Kõuts.

maa", "Harjumaa" ja "Virumaa" ning hüdrograafialaevad "Sektant" ja "Kompass" aastaist 1920—1924.

Nõukogudeaegses poolsõjaväelises tehases ehitati alates 1955. aastast ujuvtöökojades, iseliikuvaid praame, dessantlaevu, mereväekaatreid, suurtükikilpe ja ujuvkaid. Seitsmekümnendate keskpaigast peale piirduti laevaremondiga. Nüüd oli direktoril põhjust olla tänulik neile, kes uskusid tehase tulevikku: selle laevaga avatakse tee järgmistele.

Siseminister Heiki Arike sõnul sundis oma laevahitust korraldama vajadus, sest lõputult ei saa abi korras saadud laevadega läbi ajada. Ta soovis laevahituseks jõudu lootuses, et ühel heal päeval saab sumpuspudeli vastu selle laeva keret lasta.

Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts lisas: "Esimest korda püüame Eestis midagi tõsiselt ehitada, Eesti oma jõududega, Eesti oma järgi. /.../ Kui me selle laeva loomisele asusime, oli vaja teostada kõigile, eelkõige eesti rahvale, et me ei ole nii väike ja mannetu. Me oleme võimelised ennast kaitsma ja oma kaitsetõust arendama."

Kui Tarmo Kõuts oli sellele laevale tulevikuks õnnelikku reisi ja seitse jalga kiilu alla soovinud, liikus sildkraana kiiluplaadiga lähemale. Meremisjoni pastor Jaan Jaani palus sellele ettevõtmisele jumala õnnistust. Siis keevitasid töömehed kiiluplaadi paika. Ka Tarmo Kõuts haaras hetkeks keevituskäpa pikku.

Seejärel poseeriti alustatud laeva juures piltnikele, ajaloolist sündmust oli peale ajakirjanike tulnud talletama ka Eesti Meremuuseum.

Alustatust peab saama üle 30 m pikk 100-tonnise patrull-laev, millel on ka õlitõrje- ja kustutussüsteemid. Tegu peaks olema vastava seeria esiklaevaga, aga edaspidi loodab piirivalveamet Tallinna Meretehaselt suuremaidki laeva tellida.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod

Uus tööpaat



2. juunil oli Veeteede Ameti järjekordselt põhjust rõõmustamiseks. Koostöö "Uudenkaupungin Työvene OY" ja meie paadiehitajate vahel on head vilja kandnud. Eesti merendusse on juurde tulnud uus tööpaat EVA-315. Piritas sadamas olid selle pidulikule vastuvõtmisele kogunenud paljud asjastuhtitud, eelkõige asjaosalised Veeteede Ametist, aga ka kolleegid Piirivalveametist, Mereinspeksioonist ja mujalt. Veeteede Ameti peadirektor Kalle Pedak rõõmustas oma pidukõnes: "Pikemaaja-

dite maksumus on 10 805 000 Soome marka. Mul on au tänada Soome valitsust selle eest, laevaehitajat Sauli Laihoneni, kes on ehitanud selle ilusa laeva, kõiki teisi, kes on osalenud selles projektis ja teinud ära suure töö. Tänu selle laeva väikesele süvisele on sellega võimalik teha tööd ka Eesti rannikule nii omastes madalates vetes."

Soome Vabariigi suursaadik Jaakko Kaurinkoski väljendas oma rahulolu selle üle, et järjekordne töestus Soome ja Eesti vahelisest koostööst leiab kinnituse päev pärast seda, kui Soome Vabariigi president Martti Ahtisaari on lõpetanud oma visiidil Eestisse, kui mälestused kahest Tallinnas ja Tartus veedetud päevast on veel selgesti meeles. See visiit näitas vennalike suhete olemasolu meie maade vahel. Seda meeldivam on, et selle visiidil järgsel päeval on võimalus Tallinnas vastu võtta laeva, mis on sündinud Soome ja Eesti ametivõimude vahelise koostööprojekti tulemusena

laeva, et sellel oleks rahulik sõita merd ning soovis jõudu ja jaksu meestele, kes hakkavad neil laevadel meie maad teenima. Õnnistuse said ka EVA-013 ja EVA-015. Pärast seda kutsuti kõiki laevaga tutvuma ning seda merel järerele proovima.

Kapten Klur Mölder arvas, et hinnangut laevale on veel vara anda. Laev on uus ja tal on palju võimalusi. Laeva pikkus on 18 m, laius 5,5 m, süvis 0,8 m (täislastis 0,9). Maksimaalne kiirus katsetustel oli 24 sõlme, kaupa võib peale võtta ca 10 tonni. Jõudu annavad kaks 425 hj "Scania" mootorit. Water-jet (vesi-jugaliikuriga) laevad on head just meie madalates vetes, oht laevakruvisid vigastada on ära jäänud. Laeval on ka kraana, millega saab 1 m peale tõsta 8 tonni, tööulatus on kuni 8 m. Navigatsioonivahendid on praktiliselt tehnika viimane sõna.

Ehitajate poolt rääkisid oma tegemistest Sauli Laihonen ja Kalle Kuus. Mehed, kelle tutvus ulatub tagasi 1980. a. olümpiaregati päevadesse. Olümpiakeskuses sai õnnistuse ka nende ühistöö.

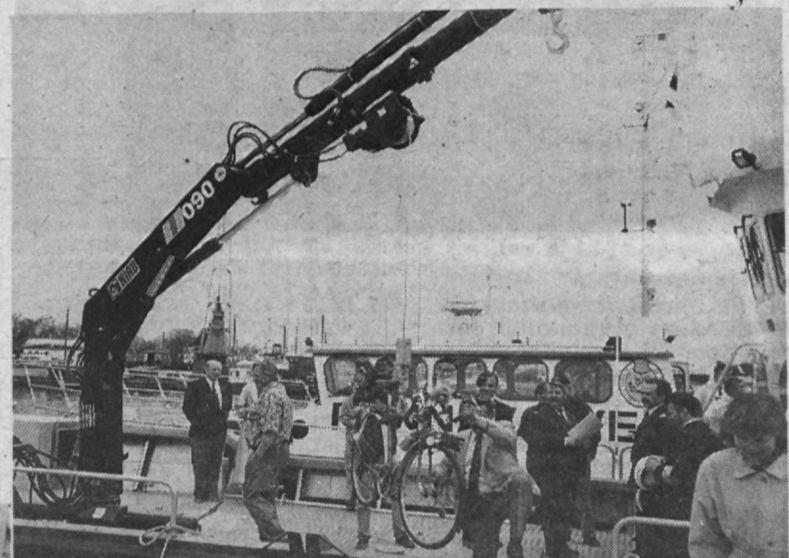
Sauli Laihonen: "Uudenkaupungin Työvene OY" on professionaalsete tööpaatide ehitamisele spetsialiseerunud firma, asutatud 1987. a. Ehitatakse mitmesuguse otstarbega laevu, nii tsiviil- kui ka militaarkasutuseks: lootsilaevu, laevastiku komandoaluseid, tuletõrjelaevu, õli-tõrjelaevu, veetaksoide, sadama- ja rannavalveteenistuse aluseid. 25 töötajaga ettevõtte käive oli 20 miljonit Soome marka. Tööpuuduse üle ei kaevata. Ehitatud on ka Eesti piirivalvele, Rootsil, Lätile, loomulikult Soomele. Varem



Suurt huvi pakkus kraana demonstreerimine, kuni tõsteti õrnalt kalle jalgratas.



Esitletakse «EVA-315»



lise programmi esimese tulemusena on kohale jõudnud uus rannavalvelaev, mis on mitmeotstarbeline, mõeldud nii inimeste päästmiseks merel, tuletornide, poide ja meremärkide teenindamiseks ja muukski vajalikuks.

Soome Vabariigiga alla kirjutatud protokollil alusel osaleb see laev ja ka ta sõsarlaev, mis peaks septembris valmis saama, veel ühes suure projektis, milles Soome Vabariigi nimel osaleb Soome Keskkonnaministeerium 5,35 miljoni Soome marga suuruse summaga tagastamatu abina. Sellest summast osa kaetakse nende laevade ehituseks mineva ja teine osa kaasagsete merereostuse vältimiseks vajalike seadmete ja tehnika hankimiseks ning nende kahe laeva täielikuks komplekteerimiseks. Lisaks neile kahele laevale komplekteeritakse täielikult selles projektis Eesti teise osapoolena osaleva mereinspeksiooni kalakaitselaev "Triin". Selle projekti raames tuleb Eestisse palju naftakorjehendeid, näiteks naftavoolikuid 500 meetrit. Kogu selle projekti maksumus, ilma igasuguste ekspluatatsioonikuludeta, nende kahe laeva maksumus ja keskkonnakaitse vahend-



Koostööprojekt. Ruth Martin, Kalle Pedak ja Jaakko Kaurinkoski

ja mille töö toob kasu mõlemale.

Teede- ja sideministeeriumi poolt tervitas kaitsler Ruth Martin. Ta avaldas lootust, et meie varustatuse paranemiseks suudame tõeliselt olla iseseisev riik, saada toime ka nende hädade ja õnnestustega, mida saatus meile saadab.

Mereinspeksiooni poolt võttis sõna asedirektor Olev Luhtein, kes leidis, et olulisim on laevale 7 jalga vett kilu alla soovida. Meremissiooni õpetaja Jaan Jaani õnnistas

tehti plastikpaate, nüüd on üle mindud alumiiniumile, mis on parim laevaehitusmaterjal."

Proovisõidul oli roolis veel soomlane, kes laeva võimalusi demonstreeris. Kasvõi seda, kuidas peaaegu et kannapööret kohapeal teha saab. Kraanatki ei demonstreeritud kal ääres tühjalt, õrnalt tõsteti pardalolnud ajakirjaniku jalgratas kaile.

Uus laev hakkab baseeruma Haapsalu piirkonnas.

Reet Naber

Samas kõrval seisnud ja samuti õnnistuse pälvinud "EVA-013" ja "EVA-015" äratasid märksa vähem tähelepanu.

"EVA-013" on värskest remonditud VRD-tüüpi tuukrilaev, varustatud vajalike pumpade-balloonide ja koguni barokambri-ga. Suudab teenindada nn. raskes varustuses tuukreid. Soovida jättis vaid laevaolme, mida kõrval seisnud Soomes ehitatud laevaga ei saa kuidagi võrrelda, ja puudu on veel ka oma tuuker.

"EVA-015" on pisitilluke lootsikaater. Ülal suure laeva roolikambri vaadates hästi ei paistagi, kaob lainete vahele ära, aga on senistest väledam — kiirus 16 sõlme. Ilusasti disainitud ja mugav, aga tõesti pisitilluke. "No sul on küll iga kord järjest väiksem laev!" hõikas keegi tuttav kaptenile. Nojaa, kui lootsid vesimootorratta hullates laevadele vastu kihutaksid, saaks veelgi väiksema veesõidukiga hakkama. Aga "EVA-015" tuli Piritale otse töölt ja läks sealt jälle tööle tagasi.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod

Pardakõnelusi

Kuninganna?

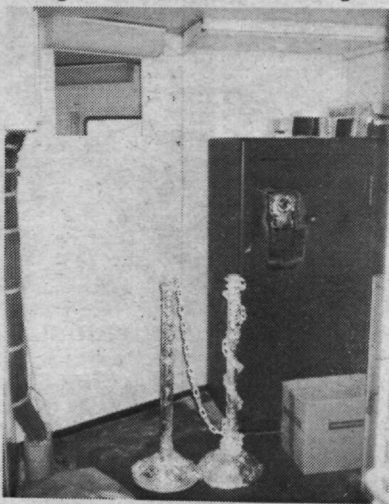
"Kui sulle meeldib laev, mis näeb välja nagu laev peab välja nägema, mitte nagu sõitv kõrghoone, siis tuled Sa "Balanga Queenile", teatas mullune reklaambrosüür.

19. mail, samal päeval, kui "Vana Tallinn" esitles end valmis, oli vastaskal äärde sildunud silmale harjumata siluetiga ja küljekirjata valge laev. "Balanga Queen" oli kohale jõudnud, keskpäeva paiku otsis teed infoletti poole hulk uusi laevapereliikmeid ning vastu tõttav kapten jõudis öelda: "Täna küll minutitki aega pole!"

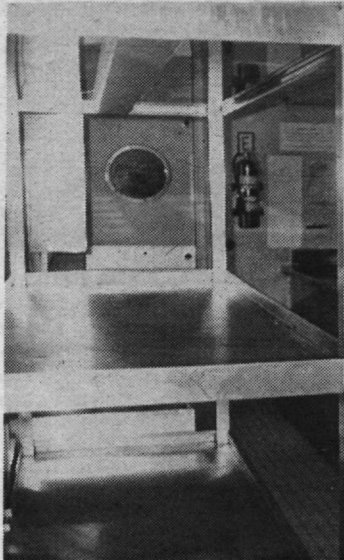
Saabunud laevaperelised juhataja kajuteisse, messi lõuna ja kohe tööle. Nii täitus esialgu vaikne ja tühi laev pärastlõunaks juba hulga askekdavate või aru pidavate inimestega.

Kogenud intendandid Sergei Skurd ja Margus Jõgi te-

ning meeldiva teenindusega.



Miami ranniku kasiino jäänused: seifi lukk on katki murtud.



Köögis on tühi ja vaikne.

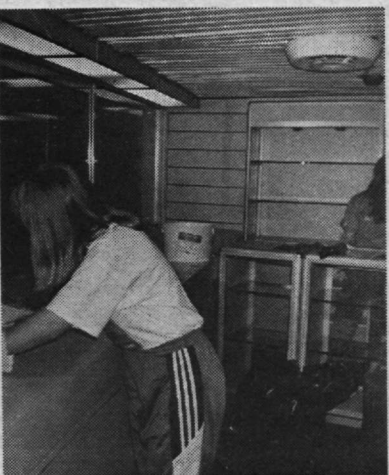
gid tiiru peale reisijaruumidele. Need on harjumatu avarad, pool tuhat reisijat võivad igakuks meelepäraste paiga leida — ruumi jätkub kõigile. Aratundmisrõõmu põhjustasid kaks korrust sama kujuga treppi kui reisilaeva "Tallinn". Kõikjal oli vaipadele veetud paberjalgrada ning laev näis rendileantava kohta harjumatu puhas. Koguni niivõrd, et paljunäinud meeskonnaliikmed hakkasid kahtlustama altvedamisi mõnes muus osas. Küllap neil oligi õigus.

Poola meeskonnaga Karlskrona—Gdynia lüüri sõitnud ning 24-tunniseid Karlskrona—Bornholmi merematkeid teinud laev oli varem Bahama lipu all. Muide, "Balanga Queen" pidavat tähendama ballikuningannat. Enne Läänemerele tulekut oli laev aga ristelnud Karibi mere, ülatekti suures saalis hügelkasti. Hiljem sai tollest ruumist paik sleep-in-naridele, seejärel konverentsisaal ja nüüd ei midagi.

Pooleks aastaks renditud laeva sisse ei taha ju keegi rohket raha matta. Laev peab olema lihtsalt puhas ja korras

et selles oleks mugav sõtta. Nii lahendatigi mitmeid sõidu alguseks valmistumise probleeme, et kuue päeva pärast esimest lüüritest alustada. Vanim Tallinna reisilaev hakkas kohe meeldima mitmele, kellega juttu tehtud. Mis sest, et vana, aga ilus.

Kiirustamise vahele leidsid siiski aega taha- ja ettepoole vaadata "Balanga Queeni" intendandit Tiit Raondi ja kapteni Hans Luht.



Nädala pärast on siin parfümeeriapood.

Sõidame! Saksamaale!

Pärast seda, kui "Balanga Queeni" oli nädalajagu päevi vuntsitud, asuski laev esimest korda Travemünde-reisile, pardal paarkümmend reisijat ja üks auto. Tagasteel juba rohkem: 49 reisijat 50 autoga. Võib-olla oli ka vastupidi, aga selles mõttes on äridee nutikas. Maad mööda üle Poola—Leedu piiri küll autojuhita autosid tuua

ei saaks.

Travemündes ette nähtud kahest neljapäevaõhtusest tunnist jäi küll õige vähe järele, sest kadunud kiirusesõlmed jätsid laeva hiljaks. Tagasi Tallinna jõudnud, saadeti esimeselt reistilt tulnud laev, kus ju nii palju tehnikorraldada jäänud, laupäevaseks päevaks reidile.

(Järg 7. lk.)

"Balanga Queen": esimene hommikupoolik Tallinnas

Intendant Tiit Raondi: Minule laev meeldib. Ruumid on avarad ja natuke vanamoodsad. 1968. aastal ehitatud laeva kohta pole üldmulje halb. Laev on kurseerinud kasiino-laevana Bahama saarte vahel. Praegu on 350 kajutikohta ja 166 sleep-in'i. Meie ülesõit võtab 30 puhast tundi. Reisijate käsutuses on kohvikud, baarid, rootsi laud, a la carte restoran, avatakse 2 kauplust. Esialgu ajame läbi Tallinki lao kaubavarude ja sortimendiga ning vaatame nõudlust. Saksa kaup on muidu Skandinaavia omast odavam, ja kui saksa reisija tuleb laeva ning näeb, et laevas on midagi kallim kui tal kodus — siis mis tax-free see on. Sakslane on kivalt kõiges

omas kinni, aga proovime talle ikka eesti kaupa ka ette sõtta, näiteks "Saku" õlut.

Mu alluvuses on umbes 50 inimest. "Eminere" kaadriosakond on teinud tõhusat tööd, konkursid korraldati Tartus, Saaremaal ja Tallinnaski. Saksa keel on olnud üks valiku aluseid, minagi olen saksa filoloogiat õppinud. Lääne-eurooplane on nõudlik ka keeleoskuse suhtes, ja sakslane lihtsalt ütleb, et meil Saksamaal räägitakse saksa keeles... Meie laevast saab ju kõige otsemem reisiühendus Lääne-Euroopaga, seda meil pole seni olnud. Paraneb inimeste enesetunne, kes praegu peavad läbi Leedu ja Poola sõitma.

Kapten Hans Luht: Mulle helistati esmaspäeva, 9. mai lõuna ajal, et palutakse tööle. Sain aru, võtsin oma seitse asja ja läksin kohale. Pidin laupäeval "Estoniaga" hakkama laevale järele minema. Aga siis hakkas hirmus kaadri kokkuotsimine, sest kelle kiire oli. Kolmapäeval ja neljapäeval pidi Rootsi konsulaat pühi pidama, järelikult teisipäevaks oli vaja meeskond kokku korjata, võtta meeste passid, panna andmed kirja, saata Rootsi, et seal faksitaks siia konsulaati, et tehtaks viisad. Meeskonna kondikava oli olemas, aga osa mehi oli hommikul kell 8 "Donataga" välja läinud — vanemmehaanik, kolmas mehaanik... Eks siis võeti osa mehi lihtsalt kaadriosakonnast.

Panin oma teise ja kolmanda tüürimehe — need olid määratud, et jäävad minuga sõitma — nende oma autodesse ja saatsin ühe Lasnamäele, teise Mustamäele. Kelle nimekirja järgi kätte said, sellelt võtsid passi ja ütlesid, et tunni aja pärast oldaks kaadriosakonnas.

Niimoodi pandi laeva vastu võtma minev meeskond paika. Jäime nii palju hiljaks, et enne kella kahte faksi ei saanud saata. Kolmeks tuli Rootsist vastus, konsulaat võtab siin neljani. Öeldi: andke andeks, aga me lihtsalt füüsiliselt ei jõua, kõik jääb esmaspäevaks. Tallinkil on nähtavasti head suhted: lõpuks tuldi vastu ja öeldi, et reedeks saate viisad kätte.

Sõiduni oli kolm päeva aega, osa algselt meeskonda mõeldud mehi tuli merelt tagasi, aga viisasid neil ei olnud.

Teenindava personali paikapanemine oli paremini korraldatud. Aga ega meeskonna asjus kaadriosakonnale ka ei saa süüd mõista, sest nemad said Tallinkist faksi alles esmaspäeva õhtul.

Laupäeval sõitsime ära. Aga kuna "Estonia" oli selleks päevaks välja müüdnud — rohkem müüdnud, kui tegelikult kohti on —, siis meie mingeid kajutikohti ei jätkunud. Paljud magasid kiinosaalis tugitooldes. Kapten Avo Piht tuli muidugi vastu

nii palju kui sai — leidis mulle kajuti, vanemtüürimees magas diivanil ja kel tuttavaid oli, said samuti kajutitesse diivani peale. Sõodeti ka mitte just päris ametlikult.

Stockholmi saime pühapäeva hommikul, tellitud buss oli vastas. Juht küsis: no kus te siin Stockholmis tahate ringi sõita, mida näha? Tema olla meilt helistamisest aru saanud, et tuleb Rootsimaa pealinnas ekskursioon teha. Mees oli eelmisel ööl 500 kilomeetrit sõitnud, nüüd siis pööras meiega õhtuks 660 km Landskronasse, siis tagasi, ja esmaspäeva hommikul seisis tal ees tee Norrasse. Kuidas ta oma ajatabeliga liikluspolitsei jaoks arvutist läbi vingerdas, seda ma ei tea.

Saatsin mehed magama, ja hommikul vara, kes millal tõusis, hakkas oma tööobjekte üle vaatama. Aga seni peal olnud poola meeskond läks esmaspäeva lõuna ajal juba ära. Ega me midagi õieti jõudnudki vaadata. Nn. hofellipool käidi kajutid siiski läbi. Masinasse jätsime Tallinnani kaks poolakat peale.

Üldse läks see vastuvõtt nii kiiresti, et ei teagi, kas mõnda laeva on nii kiiresti vastu võetud — küll see pärast kätte maksab.

Kas me veeranditki viga-dest jõudsime märgata ja kirja panna. Järelikult kor-dub "Saint Patrick II" lugu: äraandmisel esitatakse meile selliste asjade kohta pretensioonid, mis olid juba vastu võttes, aga mida meie mehed ei olnud füüsiliselt võimelised siis märkama. Pealegi, vastuvõtmisel olnud 4 madrust ja pootsman astusid koju jõudes ju minema, samuti vanemmehaanik, teine ja kolmas mehaanik. Kütis-in juhtkonnalt, et no ütlege, milline on vastutuse tase inimestel, kes sõidavad vastu võtma ja teavad, et on kolm päeva ja rohkem siia laeva ei tule? Ainult inimese enda sisemine autunne või midagi sellist, aga see on...

Aga siin ma nüüd olen ja teisisi ei saa. Kõik tuleb ära vuntsida, külje peale nimi



Nii liikuvat kaptenit on raske pildile tabada.

maalida. Oleks kahe firma vahel kasvõi suuline kokkulepe, kes meie tehnilise teenindamise ja varustamisega tegelema hakkab, kas Tallink või Roo ning tema kompanii — ja minu kompanii ka, eks ole —, sest kuni selle hetkeni meile midagi ei anta. Täname päev on juba läinud.

Tallink—Hansaway on sakslaste jaoks kindlasti hea reklaaminipp, vaja see nimi niisiis poordi peale teha. Aga katsu sa teha, kui kõrval seisavad niklikontsentraadi vagunid, tolmupilv käib mööda külge. Siit meid pannakse ära — sõekal peale. Seal on veel toredam.

Poolakad lasksid laeva puhtaks teha, panid paberid maha. Ise oleme püüdnud seda säilitada, ja kõik, kes meile tulevad, püüavad mööda paberit käia. Laeva vanust arveldes paistab ta tehniline seisukord normaalne olevat. See on meil nüüd vanim reisilaev. Masinad tee peal seisma ei jäänud. Täit koormust proovida ei tahtnud, muidu oleksime kell 2 õösel kohale jõudnud. Ja ega nüüdsel ajal 6 tonni kütust palja proovimise peale kulu-tada ei ole ka mõtet.

Nüüd peaks kõik toimima. Ma vaatan, et inimesed saadeti peale, aga muud suurt ei midagi.

Organiseerimise poolt ei ole olemas. Aga masin on käiku lastud, nüüd ei saa seda enam peatada, ja niisuguseid takistusi ei ole, et välja minna ei saaks. Häbi muidugi, kui kohe pealt näha, et miski on korras ära. Aga ametlik avamine on siinpool alles 28. ja Travemündes 30. mail. Eks selleks ajaks saab võib-olla juba midagi vuntsitud ka.

"Balanga Queeni" pikkus on 135,5 m, laius 21,5 m ja kiirus — tegelikult 19,5 sõlme, aga lepingus seisab, et üle 18,5 ei tee. Meiega on kaasas kaks isikut, omanikupoolsed vaatlejad, see on kontraktis sees. Üks on vanemmehaanik, teine on kapten, nii et hästi makstud mehed. Nad ei sega millessegi vahele, aga küll nad kirja panevad, kui näevad, et me midagi teisiti teeme kui lepingus ette nähtud. Ja kui siis



Roolikambris on kapteni sõnul uunikumid + satelliitnavigatsioonisüsteem.

mingi viga tekib, öeldakse kindlasti, et te ei täitnud seda või teist nõuet, nüüd tuleb see või töö sõlm lahti võtta, sest kahtlustame nii- ja naasugust asja — lahtivõtmine maksab tohutult palju, aga teie maksate... Olen küll liinilaeva kapten olnud, aga reisilaevas mitte. Mu ülesanne on viia laev välja, viia ohutult üle. Vastutus on mere-sõiduohutuse eest, reisijate, meeskonna, kauba ja laeva eest. Aga mismoodi reisijat teenindatakse, kes mängib torupilli, kes lõõtspilli, see ei ole otseselt minu rida. Igaühel peab olema õigus iseseisvalt talitada ja ta peab ka ise vastutama. Mitte kapten ei vastuta näiteks tüürimehe või purseri asemel. Reisijate-veo tarkust mul ei ole — võib-olla tuleb —, aga selle oskusega on siin teised inimesed.

Olen 42 aastat meie kontoris töötanud, 29 aastat kaptenina kaubalaevas. Ainuke asi, mis mind nüüd reisilaevas hirmsasti häirib — raske on harjuda, et esimesest päevast peab lips ees olema. Väga paljud reisijad soovivad näha härra kaptenit, ehkki mina eriti ei soovi neid näha — eriti siis, kui nad tulevad lauluga ja auruga. Võib küll olla, et Saksa liini peal on mentaliteet ka natuke teistsugune. Siin hakkab sõitma vaesem kontingent. Eesti autoparistajad hakkavad ka kõik siitkaudu tulema, aga nemad on vähenõudlikud, minnes hoiavad raha, tagasi tulles enam ei ole. — No eks näeb, ehk harjub sellega ka. Jah, suuremates väliskompaniides on tõesti võimalik, et palgatakse operetikapten, kes käib, paelad peal, rahva hulgas ringi ja laseb endal

kätt suruda ning öläle patsutada, aga meil need asjad nii ei käi.

Seal Saksa poolel teatakse, et me alles alustame, ega meid tegelikult tunta, mõeldakse, et on ühed venelased. Me peame ennast alles tõestama.

Saksa keelt olen koolis 7 aastat õppinud, ja mul oli see päris hästi käes. Nüüd aga hakkab kindlasti tõsiselt õppima. Liinilaevas ilma keele... noh, saab ju küll, aga keeleoskus peaks nagu käima teenindustaseme sisse.

Mõtleksin, et täna tuleb väga pingeline päev, aga abiteenistused pole nagu ärganud. Telefonivõrku pole meid ühendatud, mobiiliga miskipärast kedagi kätte ei saa. Nüüd ei jää muud teha kui võtan jalad hambusse ja lähen Liivalaia.

Sõidame! Saksamaale!

(Algus 6. lk.)

Kuus suurt reisilaeva kolme kai ääres paistab Tallinna sadamale palju olevat. Kui juba "Vana Tallinn" on nagu viies ratas vankri all: saadetakse ühe kai äärest teise äärde; siis "Balanga Queen", mis nii vähe aega Tallinnas veedab, on hoopis nagu võõraslaps.

Laupäeva õhtul kella kaheksa paiku on päikesesäras Sadama tänav justkui välja surnud: ei inimesi ega autosid. Veidi rahvast toob juurde pool üheksa saabuva "Vana Tallinna" ootamine. Ja alles siis, kui reisijad toltelt laevalt maha tulevad, näeb Sadama tänav jälle harjumuspärane välja.

Autoteeki kaudu saadetakse reisijad laeva, sest koridori pole veel suudetud laeva külge sobitada. Sealsamas kohatud kapten räägustab kaht autot nähes: "Ennäe, kaup on juba kaks korda rohkem kui eelmisel reisiril!"

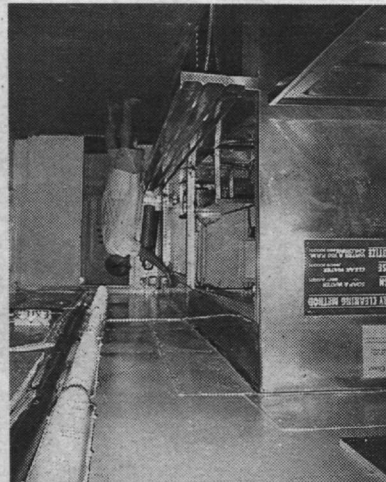
Hilinemist kartes minnakse minutitepealt õigel ajal välja, pardal on ka loots Igor Morozov. Aga kapteni säästetud minutid korjab tagasi lootsikaater. Koduwete lootsipaadidel jääb küll sageli puudu manööverdusosavusest ja ühtki sel kombel jalgipidi kaatritele taritud lootsi pole ka seni näha õnnestunud.

Kapten kiidab oma laeva head manööverdusvõimet, mis kitsas akvaatoriumis ülitähtis, ja laidab uurikume roolikambris. Asja peaks parandama siinmail paigaldatud satelliitnavigatsioonisüsteem. Tüürimehi ei kiida ega laida, aga hiljem on näha, et usaldab.

Hommikupoole ööd jõuab laev Hiiumaa kohale, selgel päeval paistab Gotlandi idarannik ja õhtuhämaruses Bornholmi tuled. Terve sõidupäeva on iga talitus oma tegevust sättinud-häälestanud: järgmisel päeval on vaja korraldada kaptenivastuvõtt ja kunagi ometi tuleb rohkem reisijaid. Olemasolevad 32 reisijat peaksid rohkem kui poolt tuhandet mahutavas laevas lausa ära kaduma, ometi võib mõnd neist, eriti aga laevaelu nautida oskavat musta koera, näha päeva jooksul korduvalt. Laevaperet on kaasas sadakond inimest: osa järgmisest vahetusest on ametiõppimas, muidu peaks olema 80 ringis.

Infoletti taga otsivad Ingrid ja Aare varahommikust hülis-õhtuni igasuguseid asjamehi taga. Enim nõutud kuulduvad olevat restorani direktor Peeter Kroll (ei ole klouni pojajopeg) ja keegi "number 71". Et käepärasem siseside puudub, tulebki kõiki vajaminevaid inimesi infoletti kaudu üle laeva taga hõigata.

Laeval viibivaile ametiisikule korraldatakse ekskursioon. Purser Riina Orav näi-



Sõidu ajal kihab köögis elu.

tab oma valdusi, restorani direktor ja peakokk omi. Naljakaas on, et lastetoa kõrval, kus jõnglased saavad oma käega rooliratast keerata, on arestikamber või pigem -kapp.

Eelmisel õhtul baaris imeliku häälega "ABBAT" pakkunud muusikamasin on lahti võetud, otsitakse tolle ansambli õiget häält. Suurde ahtriteki basseini vett veel lastud pole, sest õige suvi pole veel käes.

Parfümeeriapoodi saabub järjest karbikese-purgikese juurde, kõik vaja lahti pakkida ja riulele seada, vahepeal poe lahtiolekua ajal ka ostjale pakkuda. Hinnad poodides põhjustavad üsna kuuldavalt nurinat: kui Saksamaa-liinil pakkuda rakkursiga korrutatud Soome-liini hindu, on osa tax-free-kaupa tundvalt kallim kui Saksamaal. Ja Saksa kaup on polnud näha.

Kaasa sõitnud kaadritöötaja Olga Nemeth ja Toomas Songi lahendasid käigupealt mitme inimese probleemid. Aga Olga Nemethi sõnul käiakse muidu kaadriosa-konnas kurtmas sedagi, mida kuskil mujal enam kurt pole. Teatakse küll, ei aidata sageli ei saa, aga kurdetakse ikka. Oiget ametiühingut polevat — kollektiivleping jäi tänava sõlmimata. Kuigi kaks ametiühingumeest sellega tegelesid, ei suutnud nähtavasti nemaadki küllalt hästi töötajate eest seista.

Kaasa sõitsid ka sanitaarkarantiinitalituse paarast Anne Holstein (Saksa passi-poliitseinikud hüüdsid äratundmisrõõmus "Oo, Holstein!") ja arst Alla Ferdmann. Nematundsid muret meeskonna ja reisijate eluolu pärast. Laevapere kajutid alumistel tekkidel on tõesti tilukused, aga kõige alumisel tekkil ka suure müra sees. "Siin peaks magamagi kõrvalkappidega," öeldi. Vanemehaanik Kalju Täht viis joogiveetanke taga otsivad tohtrid kuhugi masinaruumi sügavusse. "Pole viga, oleme hüllemateski kohtades roninud," arvasid nood.

Madli Vitismann

Esimene sõidupäev

Konsultant Sergei Škurd: Jah, hinnad on laevas praegu kõrged, sellest saame ka ise aru. Mingeid Saksamaa hindu meil ei olnud, "Eminre" varustusosakonnas lähitudi Helsinki-liini hindadest, sealjuures arvestades, et hakkame neid muutma, kui asjad selgemaks saavad. Hiljem peaks suurema osa kaup võtma Saksamaalt, et see sealt pärit reisijale tuttav oleks. Ja Eesti toodete hinnad peaks tegema odavamad kui Lääne omadel, meie inimeste ostuvõime on ju madalam.

Mingit liini ettevalmistust ju öieti ei olnud. Viie päeva hulka, mis aega oli, langes ka veel nõudlavalahetus. Praegu kustutasime lihtsalt tuld. Meie õnneks on veel väga vähe reisijaid ja see ülepea-kaela hindade tegemine pole saanud liini mainet kahjustada. Oleks kõik 500 kohta võetud, oleks palju probleeme. Osa kajuteid ei ole veel valmis, neid uputab, fekaalisüsteemid ei tööta nagu peab, sest laev seisis enne meie kätte tulekut 3 kuud sadamas.

Omal ajal teadis "Georg Otsa" restorani direktor ise, kust mida ostis. Nüüd, kui laevu on rohkem, on kaldal ühine varustusosakond. Toiduaineid, mis meil odavamad on, võetakse ikka üldiselt siit. Hinnapoliitikas peab olema mõistlik koostöö kalda ja laeva vahel: ettepanekud peaksid laevadest tulema. Kord juba Läänemerele tulnud, peame me teisi siniseid liine silmas pidama, seni oleme vaid Skandinaaviaga harjunud. Peame põhjalikult asja uurima ja oma hinnapoliitika tegema. Elu näitab, et meie laevade tase on seni ikka olnud tsipa allapoole suurte laevade oma, ja nii peaksime ka natuke madalamad hinnad tegema. See annab efekti — olgu või 5 marka odavam, aga see on psühholoogiliselt väga tähtis, kui jutt odavusest lahti läheb.

"Balanga Queen" oli kruisilaev, ja neil on alati suured võimsad köögid ning ka suur

teenindav personal. Köögivarustus on võib-olla vanavõitu, aga saab hakkama. Iseasi, et meie tegevuspoole pealt keegi laeva üle ei andnud: köögis oli vaid 3 panni jne.

Personalis on meil väga palju päris uusi inimesi. "Eminre" personaliosakond korraldas 3 konkurssi, moodustati omaette reserv, et mitte teisi laevu paljaks teha — laevu tuli ju juurde. Keeleoskuse tase on hea, info-töötajad on üllatavalt hästi leitud.

Arvan, et kõik läheb korda. Oleks ainult vaja, et uue laeva saabumise ja meeskonna komplekteerimise vahel oleks natuke rohkem aega, reserviga oleks vaja natuke rohkem tööd teha. Tuli "Vana Tallinn", tuli "Balanga Queen". Komplekteerisime ära. Aga see on keskeltläbi 400 inimest! "Saint Patrick II" tuleku ajal jättis keeleoskuse ehk soovida, aga professionaalne ettevalmistus oli ikka olemas, nüüd on pigem vastupidi. Mõni üksik teenindavast personalist on ka varem laevas sõitnud. Eesti ajal pidi enne merekooli olema jungana sõitnud ja kapteni käest tunnistuse tooma, et tormi kannatad! Meie inimestel oleks samuti stažeerimiseks aega vaja. Nad peaksid enne tööle hakkamist saama mere-elu ja laeva sisekorraga tutvuda.

Paljusid paneb praegu näiteks imestama, et kui on vaba, ei või baari minna. Ja ei tohi paljajalu või rannasussides mööda laeva jalutada. See on reisijate privileeg, mida laevapere liige endale lubada ei või. Ega omal ajal muidu räägitud, et reisilaevades on poolsõjaväeline kord. Üldse peab merel kord olema, olgu see siis endisel nõukogude või meie praegusel demokraatlikul ajal. Merel ei saa hääletada. Uued inimesed ei tea ega taju veel paljut, ja nendega tuleb selles suunas tööd teha.

Sel laeval personal väga noor ei ole. "Estonial" on noorem. "Georg Otsal" olid

keskealisemad inimesed; uute laevade tulles arvati, et nii ikka ei sobi, võtame nooremad. Aga elu näitas, et päris noored olid esimese tormiga kõhuli kokkus. Ning siis hakati neid, keda "Otsal" algul "Saint Patricku" peale ei võetud, personaliosakonna kaudu taga otsima. On midugi väga hea, kui inimene on ühtaegu noor, ilus ja töökas, aga tihtipeale loeb ikka kogemus ka. Mulle oli üllatus, et Läänes on laeva tööle mineja puhul kogemus siiski esimesel kohal, mitte säärejooks. "Siljal" ja "Vikingil" ongi umbes sama pilt kui "Otsal" — 30–40 aasta vahel inimesi pole noorte seas sugugi vähe.

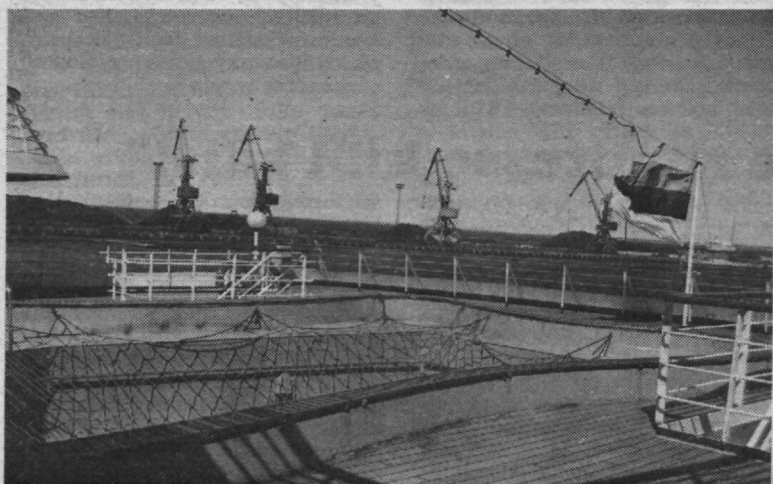
Ja üldiselt ei ole asi ka nii, et kui inimene lõpetab Tartus majandusteaduse, siis ongi intendant valmis — toome ta muudkui laeva. Eelkõige omade seast on vaja reservi kasvatada. Kõige õigem on ikka, kui osakonnajuhataja on ise kõik etapid läbi käinud. Firms ongi see probleem, et kuna laevu on nii palju juurde tulnud, siis peame inimesi väga kiiresti edutama. Tegelikult vajab iga õige edutamine teatud aega — inimene peab selleks küpseks saama.

Aga eks seegi asi stabiliseerub. Nüüd peaks selleks natuke aega olema, ega kohe jälle uusi liine ei tule. Praegune on perspektiivne liin, aga sissetöötamine võtab aega. Kõige raskem on saavutada seda, et ka sakslane meie laeva tuleks. Sest sakslane on sakslane. Massiliselt ei tule vist esialgu ka saksa turiste, selleks on kaldal vaja veel suur kompleksne töö ära teha.

Kui soomlased "Otsa" time-charter'isse võtsid, ütlesid nad, et ei saa ühest asjast aru: kui Läänes üks reisiliin avatakse, siis tehakse tohutu eeltöö, pannakse kalda-teenistus paika, uuritakse väga põhjalikult — kas, kus ja miks sõitma hakkavad, ning alles siis tuleb laev ja meeskond; aga teil on kõigepealt laev ja midagi muud ei ole, niimoodi see asi ei käi. Nüüd on ju täpselt sama lugu. Sellepärast on ka vähe reisijaid. Aga teatud mõttes on see hea, sest nii jõuame paljud asjad korda teha.

Näete, seal see kutsa kõnnib omaette ringi. (Ja eile oli baaris ning vaatas videot. — M. V.) Temal on koerapilet, aga ta peaks olema puuris ja välistekil. Kuid praegu vist antakse veel palju andeks. "Tallinkil" oli möödunud aastal, kui tohutu hulk tõukoeri näitusele sõitis, tõsine probleem, kuidas diivanid ja voodid koerakarvadest puhtaks saada, sest need inimese parimad sõbrad ronivad igale poole.

Mari Vamba
Madli Vitismann



Mai lõpus võis vaid kujutleda, kui tore oleks suvel basseinis sulistada.



Vanemehaanik Kalju Täht rahuldab tohtrite uudishimu.

Oleme kohal!



Hingematvalt ilus Travemünde, nukumajad kahel pool tänavat.

Sissesõit Travemündesse mööda Trave jõge on ilus. Kahel pool jahtide ja mootorkaatriite sadamad, nende taga ühel pool moodsad majad, teisel pool otsaga tänava poole katusevillude rida. Ka uus maja vanade vahel on nelja katusevilluga, eemalt paistab ktrikutor. Suure ja hisadama mastirivi ees seisab suur 4-mastiline purjelaev, teisel pool valmistub üle jõe sõitma väike vilgas autoparu.

Sadamas seisavad "Nord Line": Malmö-Travemünde, "Stena Line'i" ja kaks "TT-Line'i" laeva. Eesti laeva kaikoht number 4 tähendab vaid paarisada meetrit mööda sadamahoone klaaskoridore käimist, kõik eelmatritud seisavad aga kaugemal. Nii et kaugeima laeva reisi ajal tuleb vist oma kilomeeter mööda neid koridore kohvleid tarida.

Häda on aga selles, et "Balanga Queeni" ahtriramp on liiga lai nii Tallinna kui ka Travemünde kaide jaoks. Seetõttu tuleb võõrast peale sõitnud autod sealtamast võõrast maha laadida. Laeva pingeline sõiduplaan teeb selle suurte treilerite puhul üsna närviliseks tegevuseks.

"Balanga Queen" on sadamahoone sõiduplaanides juba kirjas. Aga kuigi igal laevafirmal on oma kassaluuk, olgu "Silja Line", "Stena Line", "TT-Line" või "Scandinavian Seaways", ei olnud veel näha "Tallinki" oma. Kogu sadama nimi on Skandinaavia kai, nii et oleme ka Skandinaavias kohal.

Travemünde ise on hingematvalt ilus, eriti neile, kes esimest korda Saksamaal.

Väike, valkne ja puhas kuu- rort, jõeäärseil tänavail jalgrattail sõitmas heledates joppides ja valgeis tossudes hõbepäised vanaprouad — on ennelõunane sisseostude tegemise aeg.

Keset linna lehvib Ahvenamaa lipp, seal on sildunud Mariehamni purjelaev, kolme- mastiline "Linden". Öhtuks sildub samasse kõrvale, ikka kesklinna, kõikjale jõudev "Baltic Star", aga seekord "Anediniitje" kirjata küljel.

Sadama lähedal näitab teeviit, et Lübeckisse on 15 kilomeetrit. Sadamahoone vastas on raudteejaam, ja küllap saab suuremasse linna ka vaikseli möödasahtsa kahekorruselise bussiga.

Sadamahoonest linna poole rüüstavaist poekestest on ühes silt, mis teatab, et seal saab hakkama viies Euroopa keeles, alustades rootsi ja lõpetades soomega. Küsimuse peale, kas Eesti linilaev toob kaasa ka eestikeelse teeninduse, arvab rootsi keelt rääkiv poemees, et tema ise vast eesti keelt õppima ei hakka. Kuid sõber ja kompanjon, kes soome keelt räägib, saab ehk eesti keelegagi hakkama. (Seepeale on üsna piitlik tõdeda, et igas Tallinna poes küll eesti keeles veel sisseoste teha ei saa.)

Kahjuks on "Tallinki" "Hansateel" Travemündes vaenlasti. Kuidas muidu seletada autoga reisi häämeldust pooltühja autotekki nähes, kui sõber jäi maha, sest õeldi, et kohti pole — laev on välja müüdnud. Ja selliseid juhtumeid on olnud igal tagastreisel.

Madli Vitismann

Rambivalguses

Pärast kõiksugust koristamist, parandamist, pühkimist ja nõukimist jõudis pärast nädalast meresõitu kätte laevapere esimene Travemünde-päev. Ent varakult tehti ettevalmistusi, et seda laevas veeta: oli oodata külalisi, tuli korraldada vastuvõtt.

Selleks tehti korda suur kasutamata seisnud konverentsisaal. Kodumaine peaproov veel tegemata, näidati välismaal esietendust. Esimest korda astusid sel laeval publiku ette niihästi kokadkelnerid-baarimehed kui ka muusikud. Ning kapteni oli enne esimest avalikku etteastet sel laeval veidi ärevil. Eelmisel päeval lepiti kokku, kes mida ja mis keeles kõneleb ning kes kus seisab.

Külalisi kogunes 30. mai keskpäevaks paras hulk. Liini avamist olid tervitama tulnud Lübecki linna ja sadama esindajad. Kohal olid ka piirivalve, politsei ja rohelistes kuubedes veepolitsei esindajad ning muidugi hulk ajakirjanikke.

Kapten Hans Luht meenutas külalisi tervitades vana hansateed ja ütles: "Loodan, et suudame teile pakkuda huvitavaid merereise, huvitavat puhkust ja elamusi, mis vastavad teie soovidele."

"Eminre" juhatuse esimees Heiki Lindpere tutvustas "Eminret" ja kaubamärki "Tallink", millel on domineeriv asend Soome lahe reisi-laevaliikluses.

Lübecki senati (volikogu) liige Gerd Rischau meenutas majandussenaatorina, et nii Lübecki kui ka Tallinna majandusruum on ümber Läänemere ning see on Läänemere



Gerd Rischau kinkis kaptenile kütina.



Külalisi oodates: (vasakult) Hans Luht, Heiki Lindpere, hr. Ploompuu, Ilmar Hallaste ja Tiit Raondi.

Euroopa, Baltikum ja teiste piirkondade sidemetega tihedalt läbi põimunud. Kuid tähtsaim nende sidemete arendamisel on liiklussõlm-punktid ning ta ütles, et tahakse kõik, arendamiseks sealset Euroopa suurimat parvlaevasadamat. Majandusmehena soovis Gerd Rischau, et uus liin õigustaks end majanduslikult nii reisijate arvu kui ka lasti hulga poolest. Ühtlasi meenutas ta, et tee kodusadama- sse on leidnud 1968. aastal Lübeckis ehitatud laev ning lõpetas küünlajalga pistetud küünalt kinkides: "Kaptenil on alati tarvis, et oleks käejagu vett kiulu all. Vahel, kui on raske, on tal tarvis ka valgust."

AS-1 Lübecki Sadam komertsdirektor Hans-Gerd Gieleßen võrdles 1992. aastal sõlmitud kontaktidest alanud laevaliini raske sünnitusega. Kuid lisas: "Usun, et oleme kiirusest hoolimata leidnud lahenduse, millega kõik on rahul. Tahaksin väljendada lootust, et see liin eksisteerib võimalikult kaua."

Riigikogu liige Ilmar Hallaste avaldas lootust, et uus laevaliin on samm Euroopa ühenduse poole. See on ka turvalisuse küsimus, sest Eesti idapiir on praegu Euroopa idapiir. Ning meenutas baltisasklasi, kes on vanu suhteid alal hoidnud ja saavad nüüd nii oma vana kodumaad külastada.

Kohalviibijaid tervitas ka agendifirma "Schenker Euro-

cargo" müügi-seff Gerhard Gerlach ning seejärel palus Heiki Lindpere külalisi maitsma kõike, mida köögil pakkuda.

Pakuti "Tallinki" firmasuu- pisteid, puuvilja ja kooke. Ent üllatust oli neilegi, keda täidetud kurgid või šampinjoni- d ei raba: soojad taiglas küpsetatud krevetid võitsid kohe populaarsuse. Ning saksa õllesõbrad lasid hea maitsta Saku õllel.

Kaks tundi kestnud vastuvõtu lõpuks võisid võõrustajad nentida, et esietendus oli korda läinud. Ent viisakas oleks olnud peaproov korraldada kodumaiste ajakirjanike ees.



"Balanga Queeni" köögi õnnestunud debüüt.

Ametilt rootslane

"Balanga Queeni" ohvitseride koridoris on ühel uksest väljale ka- jutelaniku ametiks määratud "rootslane". Alpool on nimi: Jan Pagels. See on järelevalvekapten. Omaniku esindaja, kes peab valvama, et Eesti meeskond laevale liiga ei teeks.

Jan Pagels ütles, et sõidab esimest korda koos eestlastega. Töötavat hästi, aga peavad reisi- laevandust veel palju õppima. Tõsi, õpivad kiiresti. Navigatsioonimeeskonnaga probleem polevat, kuigi reisi-laeval töötamine pole samamoodi kui kaubalaev- al.

Kapten Pagelsile torkas silma

halb organiseerimine — oleks pidanud mehed nädal varem kohale saatma, et nad oleksid laeva tundma õppinud —, ja (korralike) tööjuhtide puudumine. Kadunud kiirusesõlmede kohta li- sas, et üks on leitud ja teist veel otsitakse.

Ta ise sõidab kaasa terve poollaasta, et oleks võimalik temalt nõu küsida, aga rohkem on ta siiski kontrolli moodi: "Seda tööd pole ma ise valinud, omanikud saatsid mu siia. Et laev müüakse edasi, peab vaatama, et see säiliks." Jan Pagels on ise kaptenia- metit pidanud nii kaubalaevas, liini sõitvas reisi-laevas kui ka

merematkelaevast Kariibi merel, USA idaranniku ja Kuuba vahel.

Rootsi meremeeste palgavõit- lusest rääkides arvas kapten Pa- gels, et uue, nn. paralleelregistri loomine Rootsis annaks võimaluse maksta võõrmeremeestele, näiteks filipiinlastele, vähem ja rootslastele rohkem. Rootsi me- reharidus on praegu hea, mere- mehed kvalifitseeritud. Aga nüüd on ka Baltikum avanenud ja sealt tuleb väga hea hariduse- ga tublisid meremehi. Kui nad paremini inglise keelt oskaksid, oleks see nendegi huvi, et Rootsil oleks teine register.

"Mis neisse riulitesse küll käis!"

"Uue laeva sisseseadmine on suur töö," ohkas videomakki lap- piv raadiomees Mati Müller. "Vanale Tallinnale" toodi kõik, mis firma ajal "St. Patrickule" oli muretsetud, aga meie alustame tühjalt kohalt.

On vaja kedagi, kes hooldaks raadionavigatsiooniseadmeid, laeva sisseseadmeid (translatsoonid), laevasisest raadiosidet. 130 meetrit autotekki eeldab autosid laadides omavahel ja roolikamb- riga side pidamiseks walkie- tal- kie'sid. Ameeriklastel on ka pii-

parid olnud, aga need on näs- sus.

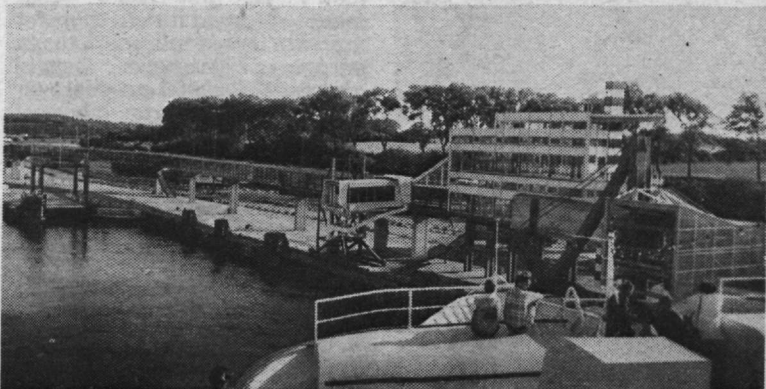
Kutsung ESZZ on olemas, aga raadioraam on veel registreeri- mata ja puudub partnergi, kelle- le radiogrammi saata. Probleem on ka telefonside reisi-jaile, sel- leks tuleb Soomest telefoniauto- maat.

Televiisorid, videomakid ja mobiilid saab ju pärast rendia- ga kaasa võtta, tõmbad vaid juhtme seinast, aga keegi ei taha vist rendiajal kulutusit teha. Kuid sama tähtis kui reisi-jaile mobiil-

telefon, on oma inimestele video. Kaua sa vaatad Rootsi või Taani TV-d, kui aru ka ei saa."

Nii nokitsesidki raadiomehed Mati Müller ja Oleg Mahno rikkis riistu parandades ja igasugu juhtmeid ühendades, põhitöö- riistadeks krivikeeraja, tangid ja jootekolb. Kahe klaasustega kapi kohta olid nad ära mõistatanud, et need olid nähtavasti videokas- sette täis olnud.

Madli Vitismann



Skandinaavia kai klaaskoridorid on küll kilomeeter pikad.

Öhtuks on kesklinna jõudnud "Baltic Star".



Viimane sõidupäev

"Eminre" juhatuse esimees HEIKI LINDPERE, mis on öieti ühe ettevõtte juhatuse ülesanne? Missugune on tööjaotus juhatuse ja tegevdirektori vahel üldse ja missugune konkreetset "Eminres"?

Nõukogude ajal oli ministeeriumi poolt pandud tegev-direktori võimutähtsus nii suur, et ta hakkas end omanikuga peaaegu samastama ja tegi kõike, mida tahtis. Kontrolli öieti ei olnud; direktori käes olid ressursid, ja ministeeriumi ametnikud olid mitmes asjas temast sõltuvad.

Juhatused peaksid esindama omanikke. Võimalikud on kahte moodi juhatused. Ühed on näiteks pankade järelevalvenõukogud, mis vaatavad, et kõik oleks seaduspärane ja tooks kasu. Aktiivsetel juhatusel on juhatus aga omanike esindaja, mis võtab vastu kõik olulised otsused. See võtab tööle tegev-direktori ja määrab tema kompetentsi — millistes rahalistes piirides too võib ise otsustada, millal peab olema juhatuse otsus. Meilgi "Eminres" on see piir kindlaks määratud. On iga juhatuse asi, kui palju ta tegev-direktorit usaldab.

Mõnel pool näib palgaline juhtkond arvavat, et mis nüüd meie, kõik otsustab juhatuse ja direktori osa piirdub sellega, et valmistada ette asju juhatuse koosolekuks: operatiivne juhtimine tundub olevat pärsitud.

"Eminres" peetakse praegu juhatuse koosolekuid tihti-peale üle nädala, sest alustati ju alles jaanuaris ja ka uusi asju on niivõrd palju — uued laevad, jääolud takistasid tiiburite õigeaegset käikuminekut, mille tõttu jäi ära planeeritud tulu jne.

"Eminre" käive on 800 miljoni krooni ringis, ja nii suure ettevõtte ei saa tegev-direktor üksik otsustada, ta peab saama omanike volitused. Ja direktsoon on meil veel öieti komplekteerimata. Saksa liin vajaks üldise omaette meeskonda. Et täpsemini teada ja paremini analüüsida, võiks neil olla omaette arvestus ja pangaarve. Lähemal kuuel kuul, kuni meie käsutuses on "Balanga Queen", tegeleb Saksa liiniga üks osakond. Aga ei ole välistatud, et edaspidiseks loome omaette firma, kes töötab liini kasutajate jaoks välja tooted, igasuguseid turismipakette jne.

Missugune on juhatuse osa liini ettevalmistamisel — peale laeva võtmise?

Saksa liini ettevalmistamise küsimused olid algul antud arendusdirektor Peeter Veegeni kätte. Omanike otsustada ja lahendada oli näiteks 810 000 dollarilise I klassi panga garantiikirja andmine, sest laevaomanik tahab, et tal oleks rendi saamine tagatud. Minimaalmääraks võttis ta selle summa, aga rahamaailmas tähendab see, et "Eminre" oleks pidanud mingis pangas 6 kuuks deposiidi peale külmutama 810 000 dollarit — lihtsalt panema tagatisena seisma. Ainult sel juhul oleks pank andnud välja garantiikirja. Selle eest võtab pank oma protsendi ka veel — Eestis tavaliselt poole rohkem kui välismaal. "Eminrel" ei olnud kohe vaba raha, sest Helsinki-liin kannab aasta esimeses pooles tavaliselt kahjumit — aasta esimestel kuudel suurt ei sõideta ja lisaks ei saanud tiiburid tänava õigel ajal tööle hakata. Lisaks tuleb Soomes esimese 20 sisseseidude eest ära maksta sadama- ja kanalimak-sud, mis "Eminre" puhul ulatuvad kümnetesse miljo-nitesse Soome markadesse.

Ühesõnaga, tuleb eeldada, et nii või teisiti on firma aasta alguses defitsiidis ja alles nüüd jõuab teatud normaalsesse finantsseisu. See garantii muretsemine panigi tükki aega mõtlema, kas oleme võimalised liini alustama või mitte.

Aga missugune on juhatuse osa liini käigusoleku ajal?

Juhatus kuulab tegev-direktori ära ja otsustab ole-masolevate rahade mistahes eesmärkidel kasutamist. Ühesõnaga, igasuguse investeeingute tegemise. Näiteks, kui laeva tahetakse teha kasiino, nagu oli eelmisel omanikel — seegi oleks miljonitesse ulatuv investee-ring. Igapäevase töö järelvalvet juhatus ei saagi teha. Aga ta peab saama tegev-direktori analüüsi — reisijate, autode ja üldse kõigi teenistust tagavate näitajate osas. Juhatus vaatab ka pilethindu — kas on vaja korrigeerida, milles võib teha allahindlust, milliseid uusi tooteid on võimalik turule lasta.

Ühesõnaga, juhatuse pädevuses on kõik, mis puudutab investeeinguid ja raha kasutamist. Tegev-direktori kallale võidakse minna vaid juhul, kui liin ei tooa midagi peale kahjumite, ja meil tekib arvamus, et kõiki võimalikke samme ja abinõusid asja edendamiseks ei ole ette võetud.

Aga laevade ostmine? On öeldud, et "Vana Tallinna" ostis Inreko Laeva AS.

Küsimus ei olnud veel ost-mises. Täpsema vastuse oskab anda hr. Rohula. See on tegelikult teatud liisinguga saadud, mitte nii ostetud, et kõik oleks kohe sularahas välja makstud. Ütleme näiteks, et kui viie aasta jooksul on pidevalt makstud teatud rendisummat, siis sellega on ühtlasi välja makstud laeva väärtus. Selline rendis koosneb kahest osast: üks on laeva üür ja teine ta väärtuse väljamaksmine.

"Eminre" on seni olnud operaatorfirma, mis ise laevu ei omanda, vaid Kaubandusliku Meresõidu Koodeksi järgi kasutab neid. Siinkohal ei ole sõna rendib õige, see tegevus ei lähe rendiseaduse alla. Üks variant on laevapere-reta charter ja teine time-charter — see on tähtajaline, koos meeskonnaga. "Eminre" võtab laevu kas "Eesti Merelaevanduselt" või Inreko Laeva AS-ilt. Aga "Balanga Queeni" võtsime esmakordselt mitte "Eminre" omanikelt, vaid Scanmar Cruises Lmt. käest, mis asub Floridas, Miamis. Viimati sõitis see laev Karlskrona ja Poola vahel, kaks aastat oli tal Poola meeskond.

Navigatsioonimeeskond tuli seekord siis võtta "Eminre" palgale, muidu on ju kas "Eesti Merelaevanduse" või Inreko Laeva AS-i mehed?

See on vormistamise küsimus, pole välistatud, et meeskond on ikkagi ühe või teise nimetatud firma palgal. Võetakse teatud teeninduslepinguga, tähtajaliselt.

Kuidas laev ja reis teile meeldib?

Mulle kui endisele mere-mehele, kes ma olen sõitnud ühe vana aurikuga Saksamaa ja Königsbergi vahel, see laev meeldib. Siin on väga palju ruumi, palju erinevaid kohti, kus üle 30 tunni kestva reisi vältel inimene võib end tunda mugavalt, käia laev läbi, puhata siin ja seal. Laev jätab selles mõttes soliidse mulje, et pole tänapäevase sisustusega. Ehitate 1968. aastal Lübecki laevatehases, on siin palju ehtsat puitu ning vähe plastmassi ja üldse keemiat, mis mõnes modernses laevas on

valdav. Vibratsioonid peaaegu ei tunne, laeval on stabilisatorid, mis kõikumist vähendavad.

Praegu on veel ka kasutuselevõtmata ruume, kus näiteks saaks konverentse korraldada. Kui on nõudlust, võib juhatus otsustada ja direktor tellida korraliku konverentsipidamise tehnika. Nõudluseta aga pole meie käes vaid 6 kuud olevasse laeva mõtet ka investeerida. Seda, mida otse laeva külge ei keevitata, on siia üldiselt siiski mõtet tuua, eriti, mis kaldal juba olemas. Näiteks raadioid — televiisoreid tuleb kajutitesse panna.

Ettevalmistusajaga jäi nagu väheks, aga teades, et iga päev maksab tuhandeid dollareid, võttis juhatus vastu otsuse, et midagi kiiremini laev sõitma panna, seda parem. See on ka reisijate huvides.

Laevapere kohta pole midagi laivat öelda. Mul kui juhatuse esimehel on ainus mure, et reisijaid vähe. Aga oleme juba teinud samme reklaami- ja müügikampaania tõhustamiseks. Väga palju sõltub konkreetsetest inimestest. Ega professionaale pole väga palju võtta. Meie väikesest Eestist oli juba kaks tõhusat laevaliini käigus, need toovad, ja kaadrid on ennast juba sisse mõl-linud. Siia uuele liinile personali muretsemine, kes lisaks tunneks ka saksa kliendi maitset ja aitaks soomepä-rast kööki üle viia paremale saksapärasele maitsele, võtab aega. Esimestel nädalatel ei saagi tahta kohe sajabrot-sendilist tulemust.

Te olete ka "Estline'i" juhatuses. Kas on tuntavaid erijooni sõltuvalt omandi-vormi erinevusest — seal on mängus välismaine eraomand ja siin kodumaine eraomand koos riigifirmaga?

Eraomand on eraomand igal pool. See tähendab suuremat vastutust rahakulutamise ja teenimisvõimaluste puhul. "Estline'iga" saime teatud know-how: mismoodi üks Lääne firma juhatus töötab, mismoodi tegev- ja finantsdirektor, mida viimati-nimetatud juhatusele ette kannavad; kuidas üldse toimub ühe firma tulemuste analüüs, kuidas kassatulemit kuude kaupa ette projekteeritakse. See on kõik hoopis teisiti kui plaanimajanduses. "Eminres" ei ole me väga palju teadmiste poolest maas, aga E-liini AS-i ja Est-line AB konkreetsest firmasestest tõst on siiski väga palju üle võtta, eriti just aruandlusest. Suurt huvi pakub õigete, tegelikkusele vastavate andmete saamine ja esitamine, analüüsimine, võrdlemine näiteks eelmise aasta sama perioodiga pluss hinnang üldisele majanduslikule olukorrale Eestis ja Rootsis — kõik kõikumised, selle väljatoomine, milline reisijatekontingent on laevaomanikule kõige kasulik, kuidas see muutub jne. Kui sa oskad õigesti analüüsist midagi välja lugeda ja sellele vastavalt käituda, siis see annab suure sisemise rahuldustunde ja tõstab järjest professionaalsust.

Kas on ka väljapool pidulikke kõnesid aimu sakslaste tegelikust suhtumisest selle liini avamisest?

Liini avamist toetavad siuliselt kõik. Ka võimalike konkurentide-laevaomanike puhul polnud tahtmist jalga taha panna. Abi on tunda. Meil oli liini avamisega natuke kiire ka seepärast, et üks euroliin läks pankrotti ja Travemündes osutus korralik kaipaik vabaks. Niiviisi saime seal ka korraliku teenindamise — nii nagu tahtsi-

(Järg 10. lk.)

Tagasiteel

Laevaarst Mikhel Leiner on Mustamäe Haigla neurokirurg, kel ka põhitöökoht jääb alles — kaks nädalat on laevas, kaks haiglas. Nõustub, kui öeldakse, et üks töö on niisils pere ülaipidamiseks, teine rohkem hobid... Merepalk on midagi muud kui haigla oma, mis parata. Laevas töötab ta koos velsker Liivi La-tiga.

Selgub, et Saksamaale ei lastagi kedagi enne, kui tervisekindlustus tehtud, niisils on reisijail tõsise häda korral

sealgi abi loota. Aga ka laevas on küllalt palju vajalikku aparatuuri, elustada saab. Püsib ka ravimeid ja ühe-kordse kasutusega süsteeme. Laeva esmaabirühm tuleb alles paika panna ja välja õpetada. Abi on lubanud ka rootslased. Estalgu on see häda, et tohtrit-velskrit, kui nad oma ruumis ei ole, saab kätte vaid üle laeva hõigates. Piipareid ega muid isiklikke sidevahendeid veel ei ole. Aga ehk tulevad.

Eine kleine Pause



Laevaokestris mängivad (vasakult) Peeter Jõgioja, Peeter Jaska ja Heldur Jõgioja.

"Balanga Queeni" suure öökubi laavad-toolid on tehtud vist samas mööblivabrikus kus "Nord Estonia" — "Vana Tallinna" omadki — need on nii sarnased. Laeval kaasas olnud muusikud tegid oma esimese etteaste päeval vastuvõtul Travemündes ning asusid põhitööle sama päeva õhtul.

Keskealiste põlvkonnale meenus kohe ülikooliaegne Tartu "Kaunase" varietee — samas laadis esines sama laulja, vaid aja jooksul veel vanemaks jäänud Üllar Jõr-berg. Saatmas Heldur Jõgioja (klahvpillid), Peeter Jaska (kitarr) ja Peeter Jõgioja (laul, löökpillid). Ansambel nimetas end "Vanad sõbrad" — "Alte Kameraden".

Kui Heldur Jõgioja kuulutas, et järgneb eine kleine Pause, võis Üllar Jõrbergilt küsida, miks ta enam "Kaunases" ei laula. "Kaunas" olevat saanud diskoks ja nii käib Üllar Jõrberg nüüd ring-reistidel mööda Eestit. Laulnud veerand sajandit, kavatses jätkata, kuni vastu peab. On varem laulnud "Georg Ot-sal", Saksamaal on esimest korda. Vaja on leiba teenida ja ka end arendada. Laeval polevat teisiti kui mujal: elu on igal pool ühesugune, trimesed samuti. Meeldiv on, et



Laulab Üllar Jõrberg.

lauluga toetab ka Peeter Jõgioja. Aga selleks, et laevale laulma pääseda, on vaja ise asju ajada, et õigel ajal kohal olla — tuleb end tuttavaks teha.

"Spanish Eyes", "Strangers in the Night" ja paar vana tangot kedagi vähesest publi-kest veel tantsupörandale ei toonud. Aga hiljem, kui tuju tõusis, olevat hommikuni tantsu vihutatud, polkatki seal-hulgas.

* * *

Tagasiteel oli reisijaid ja autosid mõnevõrra rohkem. Ning mõni asi oli laeval rohkem korda saanud. Aga kui "Balanga Queen" oleks samuti algusest peale puupüsti täis olnud nagu mõnel teisel liinil on juhtunud, oleks vist mõne asjaga hätta jäänud. Niigi jäi mõnele küsimusele vastust otsides mulje, et liin on käivitatud mõttega: tahame sõtta ja sõidamegi. Küll muu tuleb pikapeale isegi. Küllap tulebki.

Kofijõudmise eelõhtul ka-jas üle laeva terav koolikella-heltn. Vanemtüürimees tõttas roolikambri poole, väarikust säilitades kadus valkselt sa-mas suunas kapten. Veidit hil-jem, kui pinge püsavalt suu-reks oli tõusnud, otsiti elekt-romehaanikut. Roolikambri poole ruttas veel mõni uudis-himulik meeskonnaliige. Tet-nud paar tõrsu, valkis helin varsti ja üle laeva kõlas kap-teni rahustav jutt: "Palume vabandust tülitamise pärast,

kõik on korras." Saanud häirekellaga ühele poole, vaada-nud kapten ja vanemtüürimees teineteisele otsa: aga kuhu jäid häirekorras kohale-jooksvad meeskonnaliikmed? Sellega tuleb hommepäev te-gelda!

Jääh lisada, et laeva juhti-sid vanemtüürimees Valdur Tamm, II tüürimees Armand Sõmer ja III tüürimees Ivar Süld. Kui tüürimehe vilunud pilk märkas õhtuhämaruses kursil isegi lanete vahele ek-sinud tühja ämbrit, siis ei pea-ka kartma, et nägemata jää-nuks paljiparv, mille eest te-letap oli hoiatanud. Kapten pidas siiski varaseks mees-konnale hinnangut anda. Ar-vas, et töö näitab, kes on kes. Kolmandalt reisisit tulijaid oli juba rohkem, koguni 80 (autosid 74) ning korvtoolide-ga baartis seisits muusikama-sina asemel "Black Jacki" laud.

28. mai — 1. juuni
Madli Vitismann

(Algus lk. 9)

me, vastavalt meie ajagraafikule. Sealsetele inimestele oli väga meeldiv, et liin avati just vanade hansalinnade Tallinna ja Lübecki vahel. Et meie laev on just seal ehitatud, siis peitus selleski väike nostalgial. Arvan, et sealpool soovivad kõik meile edu.

Saime Saksamaal agendi "Schenker Eurocargo", kes piletimüüjale pole spetsialiseerunud ja tavaliselt teeb kolmest komponendist vaid kahte: kaubavedude korraldamist ja laeva sisse- ning väljavormistamist. Nii või teisiti tuleb meil ka Saksa poole mingi oma kontor püstitada, võib-olla isegi oma firma luua. See on aga jällegi investeering, mida muidugi juhatuse peab arutama ja mille suhtes ootame ettepanekuid tegevirektorilt hr. Kollolt. Arvan, et ka Saksa poole pealt on vaja palgata professionaal, hoi reklaami ja müügi asjus, kes kindlustaks sakslastele massilise, nagu me loodame, kohaletuleku ja aitaks meil laeva täita reisijatega.

Nii meie juhatuse liige Illar Hallaste kui majandusnaator Rischau ütlesid oma kõnes, et selle liiniga avasime sisuliselt ukse Euroopa Liitu. Ei Rootsi ega Soome ole seal ju veel liikmed.

Rein Kivi: Härrad Kollo ja Veegen kutsusid mu Tallinki esindajaks Saksamaale. Aga siis seda kohta praktiliselt veel ei olnud ja mind vormistati Saksa projekti juhiks. Kuna Peeter Veegen oli seda asja ette valmistanud ja tegevuses edasi, siis mina sekundeerisin talle. Detsembris oli liini avamise mõte avalikult välja käidud, ja tulema see pidi, aga näis, et mitte niipea. Mõlesin, et puhkan veel kodus eelmisest tööst.

Aga siis läks kiireks. Kõigepealt öeldi ühel päeval, et laev on sama hästi kui käes. Aga pangagarantid ei saadud nii kiiresti vormistatud, ja see läks teisele pretendendile. Seejärel oli kogu asjas möön, tundus, et kõik lükub sügisesse.

Siis oli mõte "Tallink" sellele liinile võtta, sest kohti Soome vahet sõiduks pidanuks niigi jätkuma. Juhatuse oli ka selle mõtte poole kallutatud, ja nii läksime aprilli algul Veegeniga selle jutuga uuesti Saksamaale, et meil on nüüd uus laev käiku panna. Samal ajal pidi merelaevandusest tulema kiri kas tehniliste tingimuste vastavuse kohta või midagi niisugust. Aga too kiri ei tulnud ei sel päeval ega edaspidi, sest leiti, et tehnilised tingimused ei ole vastavad. Ja lisaks oli ka neid, kes

asjale vastu olid, ning nii see sinnapaika jäi.

Jälle oli suur möön. Ma ei uskunudki, et midagi enne hilissügist tuleb. Aga küllap Peeter Veegen oma maaklerikontakte kasutas, ja järsku oligi: hurraa, meile tuleb "Balanga Queen". No ja tuligi. Ehkki, mu meelest peaks niisuguses asjas palju suurema perspektiivitundega tegetsema. Mulle tundub, et rahvusvahelises praktikas pole niimoodi liini tegemine mõeldav.

Kõik need parvlaevaliine pidavad on oma majandusliku ja rahandusliku potentsiaali poolest ikkagi hoopis teises suurusjärgus. Isegi kui nad on tihti peale miinustes, opereerivad nad hoopis teiste suurusjärgude ja teistsuguste — uuemate — laevadega.

Noh, aga meie peame siin kuidagi vingerdama. See on suletud ring: nokk kinni, saba lahti. Kui riskiga laeva ei võta, siis raha ei tule; kui raha ei ole, siis laeva võtta ei saa.

Seal annavad turismifirmad, kelle kaudu enamik piletimüügist ikkagi toimub, juba aasta lõpul, novembris, välja oma kataloogid, kus sees on konkreetsed turismpaketid ja kirjas võimalikud ühendusteel, olgu siis laeva, lennukiga või maismaad mööda. Kõik peab olema täpselt teada, ka laeva tase, mida reisijale pakutakse. Lääne-Euroopa turismiturul on väga kõrge tase, klient tahab kõike ette teada. Loomulikult vaatatakse ka järele, missugune kajut teda ootab. Meie aga ei teadnud isegi, missuguses seisus kajutid on.

Ka agendi osas ei olnud meil suurt midagi valida. *Silja Line* oleks olnud kasulik,

see oleks olnud ainuke reaalne võimalus kiiresti müüki teha, sest seal on suur võrk ja arvutisüsteemid taga, samuti Saksa turu tundmine ja aastatepikkused kogemused. Aga *Silja* tingimustega ei saanud meie leppida, ja nemad jälle ei leppinud meie *nagemusega*. *Silja* tahtis 3-aastast lepingut. Kuigi oleks nõustunud klausliga, et kui liin lõpetab varem, selle laeva renditähataja lõpuga, siis saab lepingu ka varem lõpetada. Mingi eelkõkkuleppe saavutasime "Schenkeriga", teised langesid ära. Kui oli paika pandud, et laev läheb 25. mail välja, siis oli viimane aeg 23. sinna pöörutada, et päästa, mis päästa annab.

Nüüd on "Schenkeri" olemasolevaist bürooruumidest osa meile eraldatud. Meil on telefoni- ja faksinumbrid, tüdrukud on välja koolitatud. Elektroonilist sidet praegu veel ei ole, sellega on tehnilisi probleeme. Kõik käib esialgu käsitsi, praeguse töömahu juures on see võimalik, aga kui oleks laev välja müüdnud, oleks raskem. Meil on *check-in'i* putka seal väljas, omad liinid, et meie ka juurde sõita.

Sadama sõiduplaanis Travemündes on "Balanga Queen" ilusasti seinale kirjas. Lübecki lehes on meie kohta paaril korral informatsiooni olnud, ilse ametliku avamisürituse põhjal tuleb ka ilmselt. Oleme saatnud infot organisatsioonidele, kel on mingeid seoseid Eesti või Baltikumiga, samuti turismifirmadele. Kui oma prospektid valmis saame, hakkab Soome turismikeskus, kel on oma esindus Frankfurdis, oma väljatöötatud süsteemi järgi umbes 500 agendile neid koos oma materjalidega välja saatma. Saksamaal on

17 000 turismifirmat... Aga meil tuleb laialt endast teada anda, et oma äri edendada. Kes otseselt laevaga Tallinna sõitmisest huvitatud on, küll see meid leiab, aga eesmärk on viia teave nendeni, kes algul eriti huvitatud ei olegi.

Praegu on Saksamaal meie asju ajamas merelaevanduse ja hr. Ninnase soovitatud rootslane William Tomstedt, tema oli tegev meie Rootsi-liini avamise juures. Ma lähen muidugi tagasi, aga natuke läheb Tallinnas aega, et palju asju korda ajada. Saksamaal tuleb tõsine tugipunkt luua.

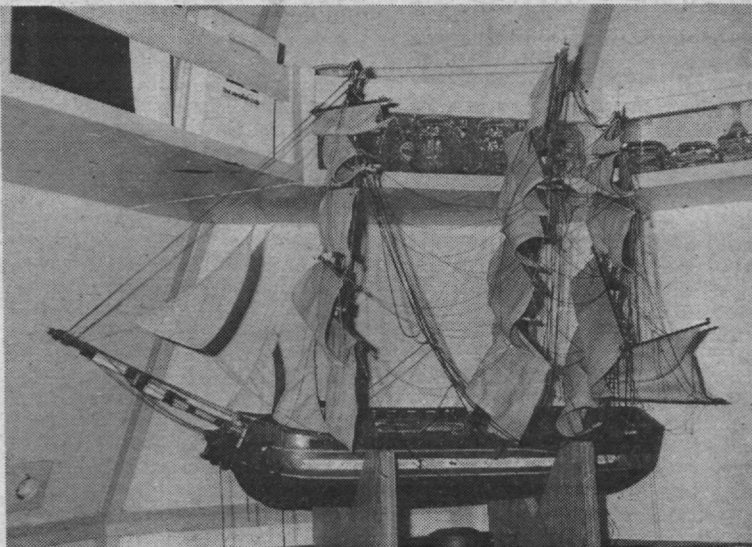
Olin kuulnud, et "Balanga Queenis" oldi ka mõnevõrra pettunud, ja seepärast olin laeva tulles isegi meeldivalt üllatunud, sest ühisruumid näevad päris kenad välja. Muide, sakslased ütlesid, et hiigelreisilaevad ei ole reisijate jaoks enam trend, sest pragu tahetakse meresõiduatmosfääri tunnetada, mitte laeva mastaabis ära kaduda, mitte lihtsalt ühes tohutute hotellis olla. Kajutitel pole ka viga, aga kui oma raha eest sõitma peaks... Hindu tuleks ka vastuvõetavaks kohendada.

Kui on öeldud A, peab ütleva ka B. Peab edasi tegetsema. Ega see kiirustamine meie mainet just tõsta. Tundub, et on vähe perspektiivset mõtlemist, tegeldakse aina nende probleemidega, mis otse ukse ees, strateegilist planeerimist on vähe. See on ju riikliku tähtsusega projekt. Soliidne firma võiks iga-aastast Euroopa abiprogrammidest või Maailmapangalt selle peale laenu saada. Kuigi meil on hirmus vabaturumajandus, olen selle poolt, et riigi suunamist on siiski tarvis, ja rohkem kui seda praegu on. Seda räägivad kõik vähegi kompetentsed majandusteoreetikud. Ma ei mõtle siin mitte riigi osalust, küll aga riigi tuge. Saksa-liin on meie infrastruktuuris väga oluline lül.

Võta sa kinni, kusmaani on majanduslik omahuvi ja kust algab kena, soosiv suhtumine — küllap need segunevad. Aga sadamavalitsus suhtus sealpool tõesti hästi ja kannatlikult, eriti kui arvestada, et käisime ka torkimas, kui veel asja ei saanud. Iga laev tähendab sadamale ju siiski tööd, ja kui 500 inimest linna läheb, on see linna jaoks asi.

Kui *Via Baltica* hästi funktsioneeriks ja rongid hästi käiksid, siis poleks laevaliini just väga vaja, ainult kruisireisijad ehk sõidaksid.

Mari Vamba
Madli Vitismann



Purjekamudel "Balanga Queeni" kaptenikajutis meenutab, et varem on olnud teistsugused laevad.

Saksamaa-liin on varemgi olnud

Mai lõpus sai Eestimaa veel ühe reisilaevaliini võrra rikkamaks, kui "Tallink" alustas ühendusepidamisega Tallinna ja Travemünde vahel "Hansaway" nime all. Nimetatud sõidusuund oligi kuidagi sõõtu jäänud, eriti kui seda veel võrrelda Helsingi ja Stockholmli liinidega.

Seega on ka põhjus põgusaks tagasivaateks Eesti ja Saksamaa liinilaevandusele. Piirduks vast ainult käesoleva sajandi kahekümnendate ja kolmekümnendate aastatega, sest reklaaminimena välja pakutud "Hansatee" eeldab tunduvalt põhjalikumaid lahtikirjutamist.

Nii nagu reisilaevandus Eesti ja Rootsi vahel enne 1940. aastat seondub eelkõige reederifirmadega "H. G. Schmidt" ja "Thomas Clayhills & Son" (ühise nimega "Pärnu Laeva Aktsiaselts"), on ka Saksamaa liini puhul tegemist samadega. "Thomas Clayhills & Son" kuulub oma pika tegevemisaja jooksul peamiselt Girardide perekonnale, kes ka laevanduse osas

firma kindlale alusele töötasid. Kui 1920. a. William Girard de Soucanton (oli adopteeritud, õige nimega Karl August Laur) tervise tõttu juhtimisest loobus, läks see üle Helmuth Wittele, kes oli seal töötanud juba 1900. aastast.

Juhi vahetumine tõi endaga kaasa tegevuse laiendamise ning 1921. a. moodustati H. D. Schmidt kontoriga ühine aktsiaselts Saksamaa liini käimapanekuks. Firma põhikapital oli sel ajal 2,4 miljonit Eesti marka ning see andis võimaluse ka oma laeva ostmiseks. Nagu tänapäevalgi, osutusid taskukohaseks vaid juba üsna eakad alused. Põlv jäi toorkord pidama 1883. a. Göteborgi Lindholmeni tehases ehitatud küllaltki kogukal (1640 brt) 2-tekilisel reisi- ja kaubalaeval nimega "Thorsten". Laeva 1200 hobujõudu pidid tagama regulaarse ühenduse Tallinna ja Stettini liinil. Klientuuri kindlustamiseks oli firma ka agentideks järgmistele Saksamaa laevan-

dusäridele: "Deutsche Orient Linie A/G" ja "Ernst Russ" Hamburgist ning "Stettiner Dampfer-Compagnie A/G".

Liini käivitamine läks suhteliselt edukalt ning ka järgneva paari aasta vältel suudeti üsnagi rahuldavalt toime tulla. Edaspidi hakkas aga üha rohkem mõjutama laeva kõrge iga (üle neljakümne aasta) ja sellest tulenev ebaõnnoomsus. Konkurents Saksa laevadega läks üha raskemaks, kuna viimased said üha toekamaid riiklikke subsidiume, millest Eesti pool oli ilma jäetud. See viis ka liini sulgemiseni kahekümnendate aastate keskpaiku. Tookordne reisijate arv näiteks terve aasta jooksul ulatus suurusjärku kahest kuni kolme tuhandeni.

Saksa reisilaevad ei konkureerinud mitte ainult Saksamaa liinil, vaid kolmekümnendatel aastatel pakkusid nad tõhusat konkurentsi ka Tallinn-Helsinki vahel, näiteks "Nordland" ja "Rügen". Kui samale liinile tuli 1936. a. "Aegna", oli algul tükk te-

gemist, et mitte lasta end Soome ja Saksa laevadel nurka suruda.

Kaubaveoliinid Eesti ja Saksamaa vahel arenesid siiski jõudumööda edasi ning ühendus oli neljateistkümne sealse liiniga. Peamisteks olid siiski Hamburg, Stettin, Lübeck ja Bremen. 1935. a. moodustas kahe riigi vaheline kaubavedu 126 371 tonni ning 1937. aastaks oli see juba kahekordistunud. Kaubaveoliine kasutasid ka reisijad, ent nende arv jäi aasta jooksul ikkagi paari tuhande piirde.

Regulaarne reisilaevaliini Eesti ja Saksamaa vahel, mis nüüdseks avatud, peaks lähitulevikus endale siiski rahuldaval kombel kliente saama. Oma osa annab ka siis kindlasti kurikuulus Poola-Leedu piir, mille maismaad pidi ületamine polnud pea seitsekümmend aastat tagasi kellelegi mingiks takistuseks.

Urmas Dresen

Lühidalt mujalt

* **"Silja Line"** on otsustanud paigutada kahele oma laevale katalüsaatorid laeva- de diiselmootorite heitgaaside puhastamiseks sadamas seismise ajal.

* Märtsi lõpust kavatses "Silja Line" käima panna "Eurowayl" prahitud "Frans Suelli" nime all "Silja Scandinavia" liinile Stockholm-Marianenhamina-Turku, vahetamaks välja Norra "Color Line'ile" müüdnud "Silja Carnival'i".

* "Danyard" Frederikshavn on saanud Murmanskil laevanduselt tellimuse kahe kuivlastilaeva ehitamiseks. Need oleksid 4500 dWt, maksumusega ca 400 miljonit SEK (680 miljonit EEK).

* 1993. aastal reisib "Birka Princessiga" 528 682 inimest. Kasv eelmise aastaga võrreldes 7%.

* **"Poseidon Schiffahrt"** Lübeckis plaanib ro-ro-laevauhenduse sisseseadmist Lübecki ja Peterburi vahel. Kõne alla võiks tulla ka mõni muu lähedalasuv sadam. Lääne-Euroopast otsitakse sobivat laeva, plaanis on teha 2 reisi nädalas.

* Ida-Saksa viimase veel privatiseerimata laevatehase "Rosslauer Schiffswerft" saatuse on ebaselge. Veel hiljuti oli kõne all selle üleminek ühele Vene laevaomanikule, kuid äkki jäid läbirääkimised pooleli. Just siis, kui tehase oli võimalus saada tellimus nelja 999 brt rannavalvelaeva ehitamiseks.

* **Helsingborgi** sadamas lossiti esmakordselt suur laadung, 37 000 tonni sütt, mis oli saabunud Lõuna-Aafrikast.

* **Bergenisse** Norras planeerib ehitada suure, kuni 200 000 dWt laevadele doki "Mjøllem & Karlsen Verft". Eeldatav maksumus in 24,8 miljonit USA dollarit.

* Norra laevakompanii "Jebsen Thun Shipping" (Bergenis) müüs mõeldud aastal 9 puistlastilaeva. Müüdi selleks, et saada vahendeid oma laevastiku uuendamiseks. Reederil on ligi 140 laeva. Kavatsetakse tellida uusi laevu ning moderniseerida olemasolevaid. Mõeldakse ka aktsiate müügi.

* Rootsi ettevõtte "Kalmar LMV" sai tellimuse USA firmalt "MacGregor-Navire" kaheksa 28-tonnise konteineriveoki ehitamiseks, mis võimaldaksid transportida ka muud raskekaupa ro-ro laevadele. Võimalikud on ka uued tellimused. See kaup tehti pärast rootslaste võistluse võitu.

* **Marine Accident Investigation Branch (MAIB)** Suurbritannias tunnistas tankerit "Braer" kapteni süüdi laeva ja selle 85 000 t toornafta laadungi kaotuses pärast masinariiket mullu Shatlandi saarte juures. Kreeklasest kapten jättis tähele panemata riski, mis tulenes tekil olevatest voolikutest, ning läks halva ilmaga välja. Algas ahelreaktsioon, mis viis laevahukuni. Lahtipääsenud vooliku tõttu sai võimalikuks punkriõli segunemine veega, mistõttu peamasin jäi seisma. Laev ise olevat olnud heas seisukorras, seetõttu ei esitata pretensioone laevaomanikule "B+H".

"Svensk Sjöfart"sa
Tidning" nr. 5/1994
materjalide põhjal
Reet Naber

Tallinna sadamas näeb igasuguste lippude all sõitvaid laevu. Bahama lippe päris tihti. Teadagi mugavuslipp. "Eesti Euroopa Liini AS" peab oma Saksamaa liini laevaga "Celtic RoRo". 24. mail oli laev teist reisi siin, kapten **Virpal Singh Dhillon** sõbralikult nõus küsimustele vastama.

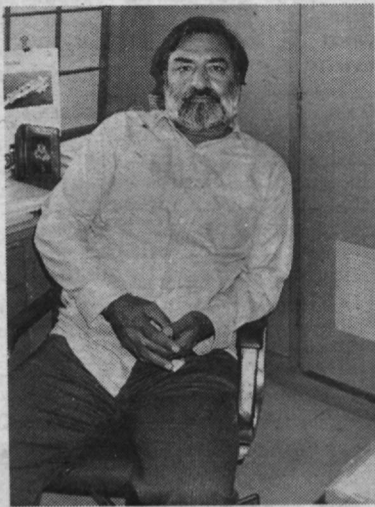
"Maailmas on tavaline, et mugavuslippude all sõitvad laevad mehitatakse India ohvitseridega. Meie laeval on kogu meeskond Indiast. Olen ise sõitnud mitme lipu all, ka näiteks Briti kompanii "Shell" jt. võtavad indialasi tööle. Praegu on tööturule tulemas ka ida-eurooplased, enne olid peamiselt indialased. Meid valmistatakse ette vastavuses kõigi rahvusvaheliste nõuetega, koolides on õpetamise tase väga kõrge, eksamil küsitakse vahel ka täiesti ebaolulisi asju. Tavaliselt alustati õppimist praktikandina laevas, siis alles saadi kadetiks. Nüüd on küllalt palju võimalik koolitust ka otse laevas saada, sellisel juhul on vanemtüürimehel spetsiaalne raamat, kuhu kogu õpitu ja selle omandamise tase sisse kirjutatakse. Oppe kestus õppelaevadel

sõltub otseselt turu nõudmisest: alguses läks vaja 2 aastat, vahepeal saadi hakkama 1 aastaga, nüüd tuleb jälle 2 aastat vaeva näha. Olulisim õppelaev "Chanakya" on Bombay lähedal. Varem oli see vees, nüüd on plaanis kuivale tuua."

Kapten ise on merd sõitnud mitukümmend aastat koos mitmest rahvusest mereestega. Ta lugus üles singapurilased, sri-lankalased, malediivlased, etiooplased, ginealased, hongkonglased, hiinlased, indoneeslased, filipiinlased, nooremohvitserina ka koos norralastega. Küsimise peale, kes neist parimad meresõitjad on (peale indialasi, loomulikult), kiitis ta igati etiooplasi, kes pidid olema viisakad, korralikud, head meremehed.

Mis puutub muudatustesse meresõidus, siis ütles kapten, et tehniliselt on küll palju edasi mindud, aga palga osas pole suurt midagi paranenud. "Ameerika kapten Ameerika laevas ja norra kapten Norra laevas teevad

India on nii suur maa



Kapten Virpal Singh Dhillon

täpselt sedasama tööd mis minagi. Palgavahe on aga mitmekordne. India laeval on palgad veel madalamad. (Arvestasime, pea sama tase kui meil. — R. N.) Asi on selles, et India valitsus muretseb selle eest, et võimalikult palju oma inimesi tööga

kindlustada, võimaldada neile kasvõi miinimum-leivara. Kui praeguse laeva meeskonnas on 15 inimest, siis India laevas oleks samal ajal vähemalt 30. Ühe perekonna asemel võib nii raha saada kaks. Ka meie laevade varustatus on väga hea, me saaksime suurepäraselt vähema tööjõuga hakkama. Paljudes teisteski India tööstusharudes kehtivad valitsuse ettekirjutused, kuipalju inimesi seal tööd peab saama. Kuigi meie maa on võimaline välja töötama ja kasutama tipp tehnoloogiat ja seda ta teebki kogu aeg."

Härra kapten on ise pärit Punjabist, on sikh ja muretseb väga sellepärast, et esmakordselt ei ole ta perekonda laevas kaasas. Pojal ja tütreil on koolimured.

Millised on esimesed muljed siit?

"Kole külm on. Sellega ei saa ära harjuda. Mõtle sin, et kui alustame kevadel, võin talveriete ostmise sügiseks jätta. Aga pean vist ikka sooje asju muretsema."

Teine asi tegi teda veel mulerikuks. Nimelt olevat neil tavaks, et meremehearaamatud täidetakse ära alles siis, kui mees laevast maha läheb. Enne ametlik dokument laevaroll. Põhjus on küllalt inimlik. On ju seal leht, kuhu kirjutatakse iseloomustus mehe kohta, tema iseloomu, tööskuste ja muude asjade kohta. Võib juhtuda, et midu tubli mereees ei suuda mõnes laevas hakkama saada. Tal kas ei ole vastavaid kogemusi, võib juhtuda ka puhtalt inimlikku mittesobimist. Kui selline asi juhtub, jäetakse lihtsalt see laev teenistusraamatust hoopis välja, justkui seda poleks olnudki. Läheb mees teise laeva ja saab hästi hakkama; pole probleemi. Bombays ainuüksi on sadu laevakompaniisid. Seal on 15 miljonit elanikku.

Kapteni enda teenistusraamat, mida ta asja selgitamiseks näitas, olid kirjas iga laeva puhul ainult "Very Good" hinnangud.

"Celtic RoRo" on 2500 t dwt veeremi- ja kuivlastilaev, ehitatud 1977 Jaapanis, pikkus 98 m, laius 16 m.

Reet Naber

Pärnumaa väikesadamad, 26. mail



Liu sadam.

LIU sadamas oli paate ja mehi. Merel oli näha vastuvõtulaev, kalurid olid merele läinud. Kaks meest paadis võtsid tänuga jõusoovimise vastu, kurtsid ainult, et rohkem oleks nõu vaja: paadimootor ei taha sugugi oma tööd teha. Sellepärast nad sadamas ongi. Muidugi, mootoril on ajalooline väärtus, valmistatud Pärnu ajaloolises mootoritehas. Kui uue vastu vahetada saaks, oleksid nad seda kohe nõus tegema, ostmiseks on rahakott veel kõhn. Paat sai kolhoosilt ostetud, nüüd püütakse oma käe peal hakkama saada. Tänavu olevat kehv aasta kalamehele, rähmest saadakse küll lahti, ka kohalik sigala ostab seda sisse, kroon kilo.

Endises kontorihoones oli kaks silti: seal asuvad velsker-ämmaemandapunkt ja kauplus-baar ilusa nimega "Lappaja". Kena, rahulik, puhas, sõbralik. Koolilapsed tulid spordipäevalt, ostsid limpsi ja nätsu, kõõlusi koduselt baaripukkidel. Pere-naised kurtsid, et vahel pidi igav olema: rahvast kuigi palju ei käi.

LAO oli päris vaikne.

MUNALAIUS oli näha, et lühikese ajaga on ära tehtud suur hulk tööd ja hulk tööd on veel ees ootamas. "Kihnu Liini" "Jõnn" oli Kihnus, vesi oli nii madal, et ei pääsenud sadamasse sisse. Kassanetu

oli seal põleng olnud. Heiki Vestmaa seadis end naabrimehes poole minema, et järele uurida, ega Jüri juhtumisi kedagi käimas pole näinud. Põlenud oli hulk kulu, kuuriseinadki mustaks kõrbenud. Vara ja sadam on meestel "Pärnu Kaluri" osakute eest ostetud, neist jäi puudu, tuli ka sularaha mängu panna. Sadam maksis 45 000 krooni, 4000 rublaga arvel olnud kuuri väärtus oli ostmise ajaks 1500 krooniks saanud. Ostmata jätta ka ei saanud, millega sa ennast midu ikka elatad, kui mitte kalapüügiga. Nalvalt sai poolpiduse paadigi soodsa hinnaga kätte, aga tänavu on jälle see mure, et rähm jääb kätte. Kuna seal



Munalaiu sadamas ootavad meremärgid ja kärjekastid.

seletas sõbralikult, et seda vahest ikka juhtub, ja sel päeval nagunii praam ei käivat, tulgu me mõni teine päev tagasi. Ehitatud on korralikult, ootamas on veel kärjekastid, mis peaksid Manilatule minema. Ühe pontooni peal olid korralikult reas toodrid ja poid, ise kohapeal tehtud. (Kihnu all viga saanud jaht "Andante", mille aukus korpust aasta eest Kihnus nägime, oli seekord Pärnu Jahtklubi kai ääres. Eks meistrimehed tegid korda.)

VÕIDU sadamas oli sel päeval askeldamist rohkem kui vaja. Seletamatul kombel



Tõstamaa endine kalavastuvõtupunkt.

meestel rähmemüügiks lepingut pole sõlmitud, on turustamisega raskusi.

Hoopis lustlikumad olid naabrimeeste näod siis, kui jutustati isade vägitegudest. "Rüsa" isa Juhan oli tubli mees, käinud väikese ühemastilise paadiga Saksa piiritust toomas. Lisaks veel püstoleid. Kui siis vedela kauba kvaliteeti oli piisavalt proovitud ja see heaks kiidetud, otsustatud ka püstoleid proovida. Juhan õelnud kaaslastele, et ei tema usu, et see ka midagi teeb, ta minevat võõri ja teine siis lasku. Ainult ärge pähe lasku, sihtigu korralikult rindu. Kuidas see ikka oli, aga hiljem olevat mees ainult pabulaid kasukast välja raputanud.

TÕSTAMAAL kalavastuvõtupunktis plaanitakse ilmselt midagi ehitada, korralikult pakitud seadmeid oli näha. Küsida polnud kahjuks kelleltki, sest valvuriputkas oli meestel elu õndsaimal hetkel aeg ajutiselt seisma jäänud. Tõstamaal elab väga sõbralik Lõobaste pere. Theodor Lõobas on üks neist tõelistest mercentusiastidest, kes on kogunud ja talletanud fotosid, trükiseid, marke ja muud, millel seos laevade ja laevameestega. Sügisel 90-seks saava mehe kunagisest käteosavusest annavad tunnistust tema valmistatud mudelid, mis oma töötuse poolest on peenemate killast. Hoolimata sellest, et silmanägemine kehvapoolne on, oli tal pea iga Eesti laeva foto juurde mõni lugu jutustada. Mere-museumi vana sõber aitas nii mõnelegi nooremate küsimusele vastuse leida ja teadmisteringi laiendada.

MATSI sadamas on laevade surnuaed. Tublilt kala püüdnud puupaadid on kaldale tõmmatud ja maha jäetud. Võime ainult ohata selle raiskamise pärast, mis kunagi oli, sest veel praegugi võib näha, et enamiku paatidega oleks kokkuhoidlik peremees veel mitu-mitu aastat tööd teha võinud.

Reet Naber



Kihnu liini jaoks on ehitatud korralik sadam.

Orissaare merepäevad

Meresõitjaid-saarlasti on alati jagunud. Orissaare Keskkoolis antakse merendusõpet alates 1991. aastast. 20. mail olid kooli kokku kutsutud need, kes merehariduse edendamiseks huvitavad. Kogu nädal oli olnud merenädal, anti eksameid ja peeti võistlusi. Direktor **Evi Männik** rõõmustas oma kasvandike üle, kes eksamitega hästi toime said, rõõmustas selle üle, et eelmisel päeval oli koos olnud palju tegevmeemehi, kes järelkasvust huvitatud olid, rõõmustas, et saadi käia "Lindal". Merepäeva nõupidamisele olid tulnud abimaavanem **Laine Tarvis**, Orissaare vallavanem **Raivo Aardam**, haridusosakonna juhataja **Veli Varik**, maavalitsuse arendusosakonna juhataja **Leo Filippov**, Kotka Merekooli rektor **Jorma Laakso** ja õppejõud **Helena Taina**. Eesti Merehariduskeskust esindasid **Eugen Olla** ja **Hillar Lauri**, osa "Linda" meeskonnast ja **Toomas Murašev**.

Toilast oli tulnud sealse keskkooli direktor **Valvo Paat**, oma mereklassi poisid kaasas. Laevaomanike esindajana oli kohal "Moonsund Shippingu" kaadritöötaja **Milvi Saabas**.

Direktor **Evi Männik** rää-

siks ümber kujundada, kui teisedki appi tuleks. Huvi kooli vastu on, tänava oli ühele kohale kolm soovijat.

Koolis eksameid sooritanud poistest oli kohe näha, kes oli laevas olnud, kes mitte. Tänu Ülo Kollale on poisid saanud sõita suure lipu all, oma abi on osutanud ka Vee-teede Amet. Kõige raskem on leida praktikavõimalusi rannakaluriteks õppijatele. Põhiprobleem on see, et paljuski ollakse üksi jäetud: **Evi Männik** ütles, et nad on ametkondadele palju kirju kirjutanud, eelkõige oma ministertiumi, kuid tavaliselt neile kirjadele isegi ei vastata. Sama kinnitas ka **Valvo Paat**.

Abimaavanem **Laine Tarvis** kinnitas, et kutsu hariduse, eeskätt Orissaare merehariduse arendamisega on maakonnas vaja ühiselt tegeleda. Ei saa oodata aastani 2000 ja siis tegutsema hakata, vaja on kohe toetada. Ta lootis vahendeid rannakalurite klassile õppevahendite muretsemiseks. "Merelaevanduse ust me oleme juba kulutamas käinud, nemad on teatud summaga aidanud. See on algus. Arvatavasti peaksime lähemal ajal omaenda firmadega kokku

rest ja odavalt kui mõnd muud spetsialisti."

Kotkas on merekooli kaptenialale suur tung, sissesõitjate tase oli kõrge, aga 240-st võeti vastu vaid 20. Ja kuigi maailmas vajatakse praegu 35 000 laevaohvitseri, on alustada vaja ikkagi algusest. Praegu ollakse mõningates maades (Inglismaa, Prantsusmaa, Saksamaa, Taani, Soome, Rootsi, Jaapan, Singapur) üle minemas üldlaevanduslikule koolitusele: valmistatakse ette laevaohvitseri, kes on nii laeva-

Soome mõistes, nagu oli kohalolijate nägudelt lugeda. — R. N.) Aga mereklassi toetamiseks lubas kaasa aidata.

Arutleti mitme kandi pealt, kuidas edasi minna. Kuna kogu valla haridus ja ka mereharidus on valla rahakoti peal, saab seda arendada niipalju, kui valla suudab maksta. Seega on **Evi Männik** põhjust naerulsi **Raivo Aardam**le öelda: "Ole tänatud, et sa ei öelnud, et paneme kooli kinni!"

Kahtlemata toob mere-



Hillar Lauri, Valvo Paat ja Evi Männik

juhi kui ka mehaaniku oskustega.

Saaremaa merenduskoollitusest rääkides tõi **Jorma Laakso** esile nii siinsed plusid kui ka miinused. Eelistanime tas ja traditsioonide ning loomuliku keskkonna olemasolu saarel: kes õppida tahavad, kujutavad ka ette, mislaadi töö olema saab. Umbruskond suhtub merekoollituse heakskiitvalt. Raskused on investeeringute leidmisega, sest väikese saare ressursid on piiratud. Esialgu tuleb vaeva näha kohaldamisega üldisesse ja mereharidussüsteemi.

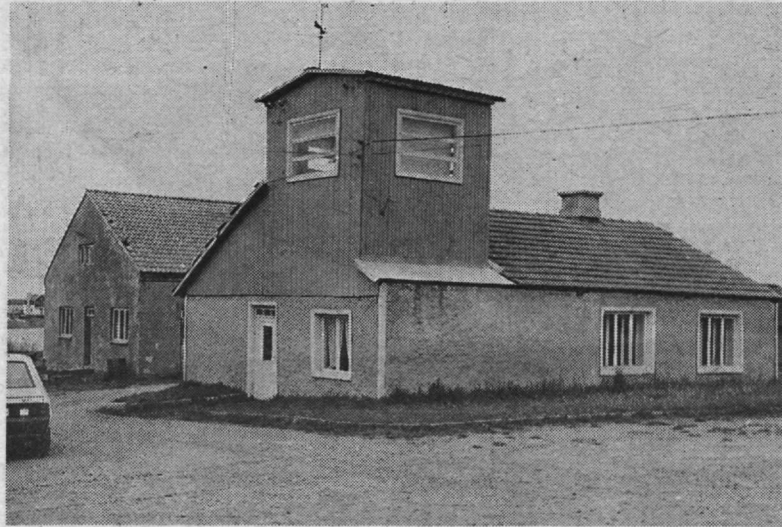
Leo Filippov meenutas 1989. a. alustatud diskussiooni merehariduse vajalikkusest Saaremaal. Kuigi kõik saavad aru, et seda on vaja, pole Orissaare kõrval mujal asjad liikuma saanud. Saaremaa merenduskoollitus peaks hõlmama ka kursused, merejuriidilise nõuande, infokeskuse. "Moonsund Shippingu" esindaja **Milvi Saabas** kinnitas, et ka neil on inimesi vähe, eriti laevaohvitseri, mistõttu on palju muulasi. Majanduslik olukord on raske ja mehi ei saa kinni hoida, kui nad sõidavad maailmameredele ja teenivad fantastiliselt. (Muidugi mitte

klass ja selle tegevus eluvust ka Orissaarde. Laeva, eriti õppelaeva minek ja tulek on alati tähelepanu äratav. Hakkajad on nii õpetajad kui õpilased. Külaliste vastuvõtmiseks oli õpetaja **Signe Sõõmeri** abiga ette valmistatud lustlik näitemäng, kus oli juttu merest ja meremeestest. Sula Saaremaa keeles, laulud vahel, need Uustulndi ja teiste omad. Ja jälle direktorit tsiteerides: "Need noormehed, kes on triibulistes särkides ja kalamehesäärkutes, ei ole mitte tühipaljas dekoratsioon, vaid 11. klassi mereklassi noormehed."

Lõpuks mindi veel oma laevaga suuremale, "Lindale" külla. Roolis merekoollituse hing, merendusõpetaja **Tiit Kruuse**.

Milliste raskustega tuleb koolimeistril kokku puutuda, on kõrvalt raske aru saada. Tegijad teevad, ei käi kaebemas. Aga mõnegi merendussepuutuva trükise, tööriista, seadme, mis omanikul kasutamist ei leia, saaksid nemad hästi ära kasutada. Kasvõi mahakirjutatavate laevade raamatutest oleksid paljud seal vajalikud.

Reet Naber



Selles majas on õppeklass

kis koolist. Praegu on kolm mereklassi, kus saadakse nooremadruse, rannakaluri või väikelaevajuhi ettevalmistus. 4 tundi nädalas on natuke vähevõitu, aga hea seegi. Koolile on suureks kasuks see, et on oma õppe-laev, vallavalitsus on lubanud laeval ja purjekal sadamas seista, otse sadama juures on ka õppeklass. See praegune on liiga väike, ruumi jääb kasvõi mõrta lahtivedamiseks väheks. Sadamas on ka üks suur tühi maja, mille võiks tasapisi õppeklas-

saama, et nendega tihedamat koostööd teha."

Kotka Merekooli rektor **Jorma Laakso** ütles, et aastane koostöö Orissaare kooliga on olnud edukas. Oma ettekannet merehariduse probleemidest alustas ta hoopis ülevaatega maailmamerenduse seisust. "Sest me peame teadma, kuhu me tööta-me, kuhu me oma kasvandikud saadame." Tema mõte liigub mitte ainult siin- ja sealpool Soome lahte, vaid maailmamerd pidi. Sest: "Meremeest ei koolita nii kii-

Õpetajakommentaari

Tiit Kruuse, mida õpetatakse Orissaare keskkooli mereklassis?

X klassis läbitakse nooremadruse, XI klassis rannakaluri ja XII klassis väikelaevajuhi õppekursus. Suvel ollakse kaks kuud madrusepraktikal parvlaevadel ja väikelaevajuhi kogemused saab kooli laeval "Aurelia". 1993. a. sügisest alustasime koostöös Kotka Merekoolliga kokk-ettekanjdiate kursuste läbiviimist, loodame nende jätkumist. Kuressaares viisime läbi väikelaevajuht-mehaanikute (50 brt/750 kWh) ja nooremadruse kursused.

Kuidas lähete edasi?

Kui saame vajalikud õpperuumid, tahaksime 1995. a. sügisest alustada madrus-motoristi ja päästevahendite vanemate kursustega, rannasõidukipri õppekursusega (koos raadiotelefonisti ja raadiolokatsiooni valmendi kursusega). Oleme mõelnud ka väikelaevajuht-mehaaniku ja kaluri (hõlmaks ka kalatöötlemist), väikesadamate töötajate, laevakokkade, ettekanjdiate ja stjuardesside koolitamisele. Nii oleks meie kooli lõpetanutel võimalik õppimist jätkata ning varem merega seotutel uut eriala saada, kui vaid soovi on.

Reet Naber



Õppelaev «Aurelia»

Põhimõtteliselt loomingu-line töö

Pärnumaal Tõstamaa vallas Seliste külas Tamme talus on oma elamise sisse seadnud **Ivar Birk**, paaditehataja. 15 aastat purjetanud, Pärnus elanud ja Pedagoogilises Instituudis õppinud mees tuli koos perega abikaasa kodumaale, et päris oma elu paika panna.

Alguses käis ta Lju paaditööstuses tööl, aga hing ihkas oma. Ega seal teiste kõrval kõiki töid teha saanud, täpsem ja oskusinõudev töö oli kogenumate pärisosa. **Ivar Birk** teeb puupaate, valmis 1,5-meetristest. Valmis on saanud paarkümmend paati, aga praegune hetk on küllaltki raske, Eestimaale naljalt praegu ei müü. Esimesed päris oma paadid tehti valmis õue peal kuuris, praeguseks on valminud väike töökoda, kus kõik vajalik sees.

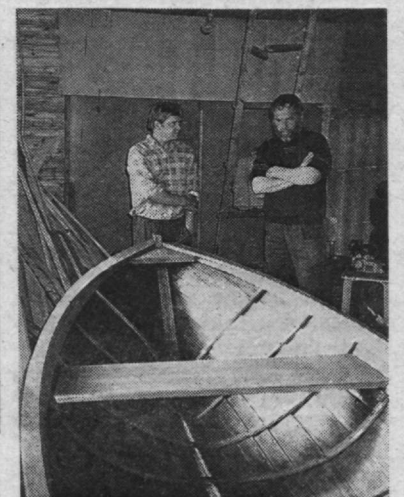
Paadimeister ütleb, et esialgu ta ikka veel mõtleb ja katsetab, päris õiget paadikuju pole ta oma arust veel leidnud. Raskusi on puitmaterjaliga, pole leida ka oskustega abilisi. Paar suve käis abiks sõber, aga nüüd tehakse tööd naiselega kahekesi.

Üks kahe ja poole meetrine paat nõuab vähemalt 25 päeva tööd. Niisugused paadid läheksid hästi kaubaks Inglismaal, aga seal tahetakse saada 10 tükki kuus, ja niipalju ei ole võimalised teha. Seeriatootmine oleks see, mis rohkem raha tooks, aga seni on päris ühesugused paadid olnud vaid kaks poolteismetrist (needki rohkem iluasjadena mõeldud).

Ivar Birk ütleb ise, et kui kunagi peaks seeriateni jõudma, siis tema eelistaks jääda ikkagi loomingu-line töö peale, teeks sablonid ja konstrueeriks. Aga korralike paadimeistrite väljaõpetamine võtab aega vähemalt 2-3 aastat, ilma oskajateta midagi ära ei tee. "Praegu on mu paadid rohkem harrasmehele," arvab meister ise. "Ega ma sellise paadi tegemisest, nagu talvel Kihnus ette tuli — 7-meetrine paat tollistest laudadest, peggile veel kirsutaluaud ülevaht pööningult alla toodud, vatijope materjal tihtimiseks — küll suurt lusti ei tundnud. Huvitav oli küll, et ka nii tahetakse teha. Mina proovin kvaliteedi suunas edasi minna, Tallinnas "Paadimehe" poes on mu paadid ka müügil olnud."

Papagollaskmise peo ajal oli **Ivar Birk** oma paaditegemist Tallinnas näitamas.

Reet Naber



Paadi meresõiduomadusi arutavad meister **Ivar Birk** ja **Peedu Sammalsoo**.

Paadimehed Pirital

Võiks arvata, et kaupmel algab hooaeg vastavalt n.-õ. küpsusele. Et kui Turku messikeskuses kutsuti merele juba märtsis, lume- lörtsi ja libeda vahel, siis mailõpu meremess Pirital peaks olema ilmne hillnemine. Ent see sõltub nähtavasti eesmärgist: Turkus oli valdavalt näitus, Tallinnas müügiüritus. Samuti kui Stockholmis saarestikumess, mida mullu peeti mai lõpu- päevil, või paatide näitus- müük Bergenis turul "Cutty Sarki" regati ajal, hoopis hooaja keskel.

olid 140 000 kroonist kuni pea kümme korda kallimani.

Kõige kallimas kaatris oli Rauno Kurki-Suonio Kivenlahti "TeknoMarinest". Eestiga äri ajamine on pannud mehe üsna hästi eesti keelt rääkima. "Meil on "Sole" diiselmasinad ja üks Ameerika paat. Selline 6-meetrine kiirpaat lõbusõiduks."

Teie sõbra kaater maksab üle miljoni krooni, see on Soome markades ainult pool miljonit. On see piisav hind?

"On küll. Uus maksab umbes miljon marka. Kui on ka-

"On küll. Praegu oleme aga Saaremaal, Orissaares. Ehitame Saikla külas seiskartpaate. Arvan, et sügisel saame valmis uued 28 jalga pikad, s.o. 8,5-meetrised paadid. Siitsamast tulevad ka lõbusõidu- ja tööpaadi eri mudelid, samasuguse kerega kui lootsipaadid."

Kus te neid müüma hakate? Või teete ainult tellimise peale?

"Teeme tellimise peale ja ka müügis Soomes, kui saame seal kaubale. Arvan, et umbes 20 paati müüme aastas küll."

Küllastajale pakuti ka atraktsiooni: Paap Kõlari surfi- keskus demonstreeris ime- riistu. Vesimootorratta väli- musega sõidukid tegid oskajate käes imelisi trikke, sõitsid otse, nina püsti, siis külliti kurvis, viskasid perude hobustena sõitjaid maha. Ent erinevalt hobusest ei jät- nud need oma ratsameest sinnapaika. Vees sai jälle sadulasse ronida ning sõit jätkus.

Surfimine paistis olevat kaasakiskuv enese proovile- panek: kiirus, ümberringi tuiskev vesi ja taltsutatud hobujõud, osavus. Pakuti ajakirjanikulegi proovima tulla: enne õpetatakse kur- susel nipid kätte ja siis võib sõita, n krooni tund.

Jahedast ilmast hoolimata



Väiksemad paadid seisid platsil, suuremad vees.

Tänavuse meremessi ajal, 20.-22. mail, polnud ilmi veel paadisõidusõbralik. Et messiboksid olid väljas kaip- pelsel, ähvardas reedene lausvihm ürituse sootuks nurjata. Ehkki laupäeval oli ilm samuti jahe, ei sadanud vähemalt vihma ja seetõttu oli huvilisi siiski märgata- valt.

Piletihind oli sama mis teistel samalaadsetel üritus- tel, kuid siis õigustab hinda tavaliselt ruumi tüür ja kü- lastajale pakutav teenindus. Seekord pakuti ainult vaada- ta (ja osta).

Oma boksid olid mitte ainult Pirita firmadel. Kaasa löid nii Peterburi maantee paadimehed kui ka Hiiumaa võrgutööstus "DAGOnet" ja jadaõnge valmistaja Vambo Käeri.

Pakuti "Mercury", "Sole", "Volvo Penta" ja "Evinrude" mootoreid, laine- ja purje- laudu, kalapüügi- ja varustust, meresõiduriideid, päästeves- te ja -joppe, navigatsioon- ja sidevahendeid. Paate seisid nii kaldal rivis kui ka vees. Viimaste hinnad



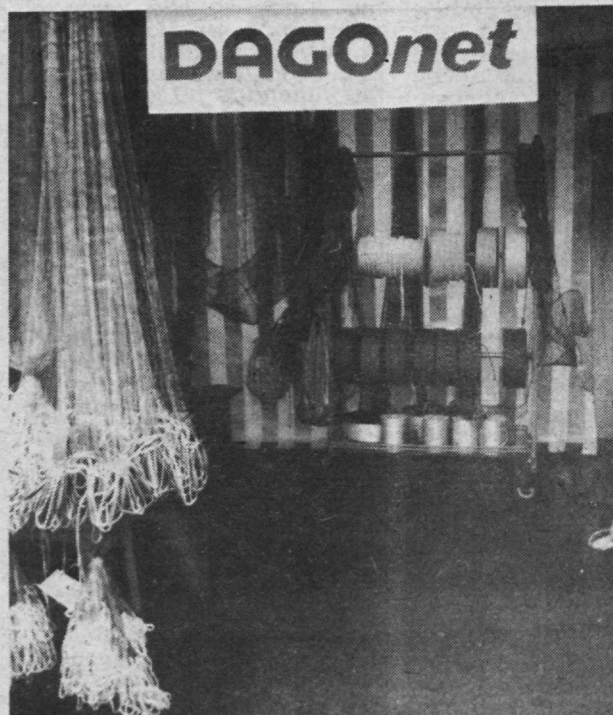
olid tol päeval messiplatsil ol- nud üle 700 küllastaja ning laupäevaõhtuks oli ära müü- dud üks suur jaht. Mess jätk- kus aga pühapäevalgi, kor- raldajaks jahiiüri firma "Top Sail" eesotsas Alar Volmeri- ga.

Oktoobris olid tell 8-9 müügis võetud paadid võt- med kontorisinal. Kui palju tell praegu võtmeid seinal on?

"Umbes 40 paati on müü- miseks. Erinevad, kõikisugu- seid on."

Kas Kivenlahtis on praegu hooaeg alanud?

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod



«DAGOnet» esitas võrke-õngi.



Noorsugu huvitasid enam purjelaud ja muud sõiduriistad.

S. E. M. Juan Antonio Samaranch
S. E. M. Juan Antonio Samaranch
President IOC
President of the IOC
Président du CIO

Gerhard Heiberg
Gerhard Heiberg
President LOOC
President of LOOC
Président de LOOC

Henrik Andenaes
Henrik Andenaes
Adm.dir. LOOC
Man.Dir. of LOOC
Dir.gén. de LOOC

Tagasi talve vaadates

Med takk for at du deltok i De XVII Olympiske Vinterleker på Lillehammer, Norge 1994.

"Täname teid, et tulite osa võtma 17. taliolümpiamängu- dest Lillehammeris", võiks tõlkida sõnumi diplomilt, millel Rahvusvahelise Olümpiakomitee presidendi Juan Antonio Samaranchi, Lillehammeri olümpia orgkomitee presidendi Gerhard Heibergi ning peadirektori Henrik Andenaesi allkir- jad.

"Selline diplom anti meie Olümpiakomiteele," selgitas Eesti Suusaliidu peasekretär Raivo Epner. "Tahaksime Eesti Suusaliidu nimel samamoodi öelda Tallinna Sadamale: "Tä- name teid, et tulite melle appi, võimaldamaks osavõttu Lille- hammeri talimängudest.

Tänavu sõlmisime sadamaga sponsorlepingu Eesti murd- maasuusakoondise ettevalmistamiseks ning jõudmiseks Lil- lehammerisse. Sadam oli murdmaasuusakoondise põhispon- sor, võib öelda, et ainult tänu nende abile saime seal suusa- tada. Koondise liikmed kandsid aasta ringi sadama embleemi paremal õlal. Ei tea, kuis melega rahule jääd. Kui muud mit- te, siis väliseestlaste noorema põlvkonna hulgas on Eesti spordimaana teadvustatud, nad peavad sellest lugu (natuke omakasupüüdlilikult, nagu me kõik). Igal juhul oleme tänuli- kud Tallinna Sadamale, eelkõige Peeter Palule ja Enn Sara- pile, kes on meid toetanud."

Kas Eesti on ikka spordimaa? Suusaliidu vastne president Andres Bergman esitas ühes oma intervjuus küsimuse: "Riik, kus sina oled?" Meie Suusaliit, ja ilmselt ka teised spordiliid- dud mõtleavad sellele alatasa. Sport ja kultuur peaksid ühele rahvale väga olulised olema. Olümpia-vaatemänge jälgis ehk rohkemgi huvilisi, kui meil käib näiteks teatris. Ja pole juh- tunud nägema ka tüütuseni korratavat näiteks "Kalev"- "Spartak" või muid mängu, aga ühtsama teatriendust küll, kasvõi riigitelevisioonis. Samal ajal ei mäleta nii mõnusat nal- ja tükil ajal näinud olevat, kui olümpiaülekande ajal, kui pilt läks ära, ehk nagu kuulsin professionaale ütlemas: madrats tuli ette. Super-reporter Lillehammeris aga hõiskas: "Ja sealt te näetegi teda tulemas, Ago Markvardt, meie uhkus," ja kel- legi õnnelik käsi oli meie pilti ette söötud supervaimustava Trollalaa, kes sõbralikult lehvitas. Olgu, võtan tagasi, see on spordilembese pereema eelistus. Kuigi selliseid huvilisi on pä- ris palju, kui otsustada lootusetute katsete põhjal kedagi just sel ajal telefoni teel kätte saada, kui parajasti ka meie omad võistlemas.

Aga riik on eraldanud 1994. aastaks kogu suusatamisele 160 555 krooni. See tuleb jagada kahevõistluse, murdmaa, suusahüpete, mäesuusatamise ja võib-olla veel millegi vahel. Ja ka ilma asjaajajateta ei saa öieti ühtki asja aetud, aga ne- madki peavad millestki (palgast?) elama. On õnn, et hoolimata sponsoritele ebasoodsaist tingimustest ikka ja jälle leidub neid, kes spordist peavad ja seda toetavad. Et see tegevus üli- tähtis on, kinnitas Lillehammer ise. Nagu ütles Raivo Epner: "Jumal ise soosis suusainimesi-norrakaid kõigepealt ja kõiki teisi nendega koos: kaks nädalat oli imeilusat ilma!"

Televiisorit vaatas ja pärast kuulas ära

Reet Naber



Ameerika Ühendriikide Rahukorpus Eestis

tegutses 1992. aastast, kui alustas esimene 9-liikmeline rühm. Mida nad teevad? Ra- hukorpuse tegevusel on kolm eesmärki: aidata asjastuvi- tatul leida vajalikke spetsia- liste, anda vabatahtlikele või- malus tutvuda teiste rahvas- te ja nende kultuuriga ning tutvustada Ameerikat ja Ameerika Ühendriike. Eestis töötavad väikeettevõtluse nõustajad ja inglise keele õpetajad. Korpuse direktori Carol Bellamay vastuvõtule oli kutsutud ka Merehari- duskeskuse rektor Valdur Aret. Miks?

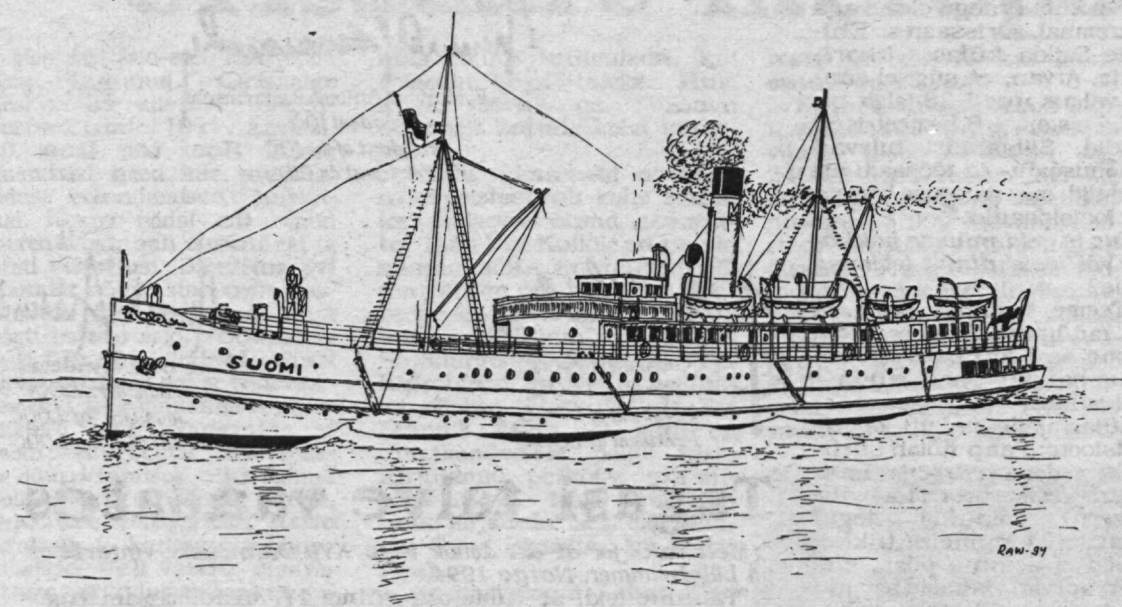
"Meie koolis õpetab inglise keelt üks Rahukorpuse vaba-

tahtlikke, magister David Brecht (27, vallaline). Meile on see hea võimalus saada kurssi elava ameerika inglise keelega."

Hiiumaa muuseumi kon- verentsil oli jagada väike bro- šüür "The Lighthouse Tour. Hiiumaa facts and legends". Koostajaks Douglas Wells. Raamat oli valminud kirjas- tusühingu "Hiidlane" ja USA Rahukorpuse koostöös. Autor on nimelt üks vaba- tahtlikest. Muuseumi inimes- te kommentaar oli: "Ta teab mõnest asjast rohkemgi kui mõni hiidlane, aga oleks või- nud korraliku asja teha."

Reet Naber

Laevad postkaartidel



25. mail avati Meremuuseumis näitus laevapostkaartidest "Laev minevikus ja tänapäeval". Näitus on koostatud Soome kollektsionääri Keijo Polóni kogude põhjal. Välja on pandud 500 postkaardi ringis, neil on kujutatud meresõiduvahendid alates Muinas-Egiptuse laevast ja lõpetades tänapäevastega. Kogu ekspositsioon on temaatiline, eraldi on toodud kuivlas-tilaevad, tankerid, konteinerlaevad, veeremilaevad, reisislaevad ja muud. Lisaks on ka aktsiaid, menüüsid, mälestusmedaleid ja kirjandust.

Näituse koostaja tänas Meremuuseumi, sest ta oli püüdnud leida võimalusi oma kollektsiooni näitamiseks ka Soomes, aga edutult. Siinse näituse korraldamiseks tuli entusiastlikul mehel mängu panna kõvasti üle 20 000 Soome marga. Tulemus on hea. Korralikult kujundatud ja koostatud näitusekataloog annab tublisti infot ja jääb kauaks meelde.

Näituse metseeniks on Soome suursaadik Eestis härra Jarko Kaurinkoski.

Reet Naber

Näitusekutseks trükitud postkaardil on a/1 «Suomi» (ex «Hela»). Ehitatud 1910. a. Danzingis, joonistanud Raimo Wirrankoski.

Baltimaade-eri — reklaamib viimane "Vene"-ajakiri.

"Baltimaad on lähedal, kuigi sinna jõudmiseks tuleb meresõitu teha. Need on erinevad Soomest ja lähedal Euroopast. Inimesed on sõbralikud, hinnad soodsad ja sadamad palju turvalisemad kui ette kujutate. Baltimaade-reis on just selline ohutu puhkuseaeg, mida õige purjetaja vajab. Ei ole vaja end ebaisamaalsena tunda, sinnakanti võib põigata puhkuse alguses, lõpus või keskelgi. Baltikum on teretulnud vaheldus saarestikupurjetamise veteranidele."

Nii juhatatakse see Baltimaade eriosa ajakirjas sisse. Huviline leiab Eesti, Läti ja Leedu külalissadamate kirjeldused. On toodud info seadusandluse, navigatsioonitingimuste, sadamamaksude ja -teenuste kohta, ka eelolevad kultuurisündmused on kirja pandud.

Noorteorganisatsioon "Puhurin Pojat" on viimastel aastatel teinud pikemaid sõite sadamate kaardistamiseks-plaanistamiseks. Ajakirjas on möödunud aasta Balti-reisi kirjeldus, kus äärmärgimist on leidnud ka

mitmed kitsaskohad: merekaartide puudulikkus, tuled, mis ei põle, päästeteenistus á la "uppuja, aita end ise" (Kalanas). Lohutuseks võib veelkord ajakirja tsiteerida: "Võrreldes Eesti luksuse ja sadamate kõrge tasemega on Läti purjetamine palju seiklushimu nõudev..." Eesti sadamatest on toodud Käsmu, Pirit Marina, Kalevi Jahtklubi, Merekaru Jahtklubi, Lehtma, Sviby, Haapsalu, Pärnu, Nasva, Roomassaare, Veere, Orissaare.

Reet Naber

Hamburgi sadamast

Mai alguses käis korraks Tallinnas Hamburgi sadama esindaja Hannu Lovén.

Mida teeb Hamburgi sadama esindaja Helsingis ja miks tuli Eestisse?

"Ma kuulun Hamburgi sadama turustusgruppi, minu põhiline töö on informatsiooni andmine Hamburgi ja ta sadama kohta ning oma piirkonna kohta andmete kogumine. Nimelt on Hamburgi sadamal esindused 15 linnas (Berliin, Dresden, Düsseldorf, Leipzig, München, Viin, Budapest, Helsingi, Hongkong, New-York/New-Jersey, Praha, Soul, Singapur, Shanghai, Tokio). Eesmärk on teha kogu majandamine ja äri võimalikult lihtsaks kohapealse esindaja abil, kes suudab anda enam teavet meie sadama kohta ning koguda enam autentset infot oma piirkonna kohta. Meie piirkonda kuuluvad Rootsi, Soome, Venemaa, Eesti, Läti, Leedu. Peamine töö on suhtlemine ajakirjandusega: jagan neile igasugust teavet ja kiidan igati oma sadamat."

Hannu Lovénile pakkusid huvi meie laevafirmad, agentuurid, sadamateenused — kõik, mis merenduse tänapäeva puudutab. See visiit Tallinna oli lühike, kohtumised olid "Estline'is", "Estmas", sadamas.

Hamburgi sadam, kus on ka 16 km² Vabasadamat, on Euroopa ümberjaotamiskeskus, asudes Euroopa südames. 1189. a. teenis Elbel asuv sadam Hansa Liitu, praegused projektid näevad ette laevahenduse eksteniivset arendamist Skandinaavia, Baltikumi ja Vene-

maa suunas. Raudteetranspordi laiem kasutamine lubab transiitvedudeks kuluvat aega lühendada.

Praegune Hansaport-terminaal, mis asub Sandhauzenis, on mahult suurim kuivpuistkauba terminaal sadamas, seal töödeldakse põhiliselt rauamaaki ja sütt.

Hansasadama põhikal on 760 m pikk, pärast Elbe süvendamist 1970. aastatel on võimalik vastu võtta kuni 47-jalase süvisega laevu.

Praegu on endise hansaaja meenutamine ja eeskujuks võtmise väga populaarseks saanud.

Reet Naber



Kasti-buum — nii iseloomustatakse jätkuvat konteinerredude kasvu. Hamburgi sadamas oli kasv eriti kiire 1991. a. 1980. a. töödeldi Hamburgi sadamas 783 383 TEU, 1992. a. juba 2 268 481 TEU. Kogu kaubakäibest moodustas 1992. a. konteinerredude osa 74,6%.

Sadam	1992 TEU	% 1992 võrreldes 1991.a.
1. Hongkong	7 972 235	29,4
2. Singapore	7 560 000	19,0
3. Rotterdam	4 122 782	9,5
4. Kaohsiung	3 960 518	1,2
5. Pusan	2 751 000	2,1
6. Kobe	2 595 000	-1,5
7. Los Angeles	2 289 039	12,2
8. Hamburg	2 268 481	3,6
9. New York	1 965 000	5,3
10. Keelung	1 965 000	-2,9

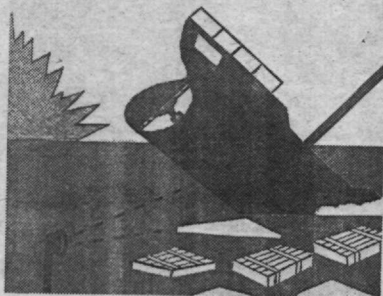
Kasutatud teatmiku "Port of Hamburg" andmeid

Reet Naber

Tema Majesteedi laev "Ulysses"

Alistair Maclean

H.M.S. ULYSSES



tab aega, härrased, väga palju aega. Pole võimalik 20. sajandi jooksul toimunud muutusi mõnele aastale kokku suruda — see käib nii kehal kui ka vaimul üle jõu. Loomulikult võib seda üritada ja tänu inimese fantastilisele elastsusele ja sihkusele suudab ta ise-igi seda taluda... kuid ainult lühikest aega. Äärmine piir — vastuvõtvõimeline küllastumine — on varsti vastas. Suruge inimesed selle piiri taha ja juhtuda võib mis tahes...

Hirm võib võita inimese hukkatusse. Mõõngem, et hirm on loomulik nähtus. See tekib mistahes lahinguväljal, kuid ma rõhutan, et mitte kuskil ei ole see nii pidev kui Arktika konvoides.

Ootuspinevus ja pinget võtavad murda inimese — iga inimese. Olen näinud seda juhtuvat ilga sageli, uskuge mind, ilga sageli. Ja kui sa oled üles keeratud katkemispiirini (mõnikord 17 päeva ühejärege) ja kui sulle iga päev meenutatakse, mis sinuga juhtub purustatud, uppumas laevas ning purustatud, uppivate kehade hulgas, siis... me oleme inimesed, mitte masinad. Miski annab kuskil järele — ja vallandubki. Admiraalil ei tohiks teadmata olla, et pärast kaht viimast reisi viitsime 19 meremeest ja ohvitseri ravile — psüühilisele ravile.

Kas te teate, admiral Starr, mis tunne on olla veebruarilõul kuskil Jan Mayeni maa ja Karusaare vahel? Loomulikult te ei tea. Kas te teate, mis tähendab 60 kraadi külma Arktikas — ja ära ei külmugi? Kas teate, mis tähendab kul tuul — mille temperatuur on 20 kraadi alla nulli — tuleb ulgudes läbi polaarimüsi või anoraki ning lõikab nagu skalpelliga läbi ka kõige paksemast riidest? Kui tekiil on 500 tonni jääd, kui külm võtab ära palja naha viie minutiga? Kui laevatälv langeb laineorgu ja veepritsmed tabavad sind nagu jäähaavlid? Ja kas te teate, mis tähendab olla päevade viisi magamata — ja nii nädalate kaupa, saades ööpäevas magada vaid 2–3 tundi? Kas te teate, admiral Starr, mis tunne see on? See äärmuseni väljapeetud tunne, kus iga närvikiud su kehas ja rakk sinu ajus on katkemiseni pingul, tõugates sind üle kriitika-va hullumeelsuse raja. See on kõige rafineeritum agoonia maailmas, kus te olete valmis müüma maha oma sõbrad, perekonna ja lootuse surematusele öndsä naudingut eest sulgeda silmad ja ära vajuda..."

Reet Naber

Loomulikult oskab ja saab inimkond kohaneda uute tingimustega. Bioloogiliselt ja füüsiliselt on tulnud seda juba ammu teha. Kuid see võ-

Echo—Sierra—Alfa—Golf

(Algus «Meremehes» nr. 2-3)

Silma torkas suhtumine: sadam on linna elusoon, aga: *Antwerpen on 1993. aasta Euroopa kultuuripealinn*. Euroopa Ühenduse tähelepanu all reklaamiti märtsist alates läbiviidava suurejoonelise programmi üritusi. Aga sama loosungi all sõitis ringi ka koristusauto, millel hari püsti peal. (Kesklinna kaldapealne oli puhtuseastmega, mis meenutas meie kõige soidemat aega — vanalinna päevade õõrutuste lõppu, kui koristajad veel Raekoja platsil pole käinud.)

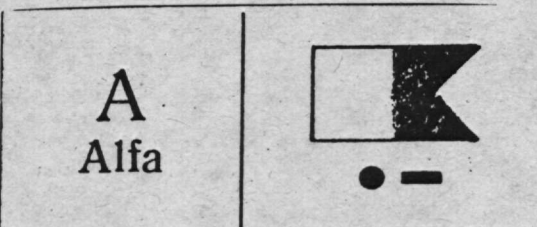
veel ootavat. Lisaks paatidele võib sellesama katuse all näha igasugust merendus-kalanduskraami. Paras võrgukuuri-laadi väljapanek, aga oma sadakond meetrit pika endise sadamalao katuse all.

Muuseum ise on mõnus vana hoone paljude väikeste ruumikeste ja nurgatagustega, esemed-joonised-dokumendid põnevad, killuke erinevad sellest, millega enne kokku puutunud. Valvurite-na töötavad enamasti mehed, mõned neist silmanähtavalt aastaid merd sõitnud. Selge see, et vanaproua ja ta

tööstuslikke). Antwerpenile pole võõras ka kulla peibutav sära, eriti kui rõhutatakse, nagu sel näitusel, tugevalt seksuaalsusele sel Ameerika ja Idamaade materjalil.

Aga kui sellest eksootikast ja särast välja tänavale astud, tunned end peaaegu koduselt nagu Soomes või Rootsis: tänavat pidi tuleb alla kaks sinisesse riietatud naist, ja mõnuses tänavakohvikus läheb äkki sagnaks. Ollepurk jääb lauale, keegi jookseb siia, keegi sinna, parkimisautomaat on äkki omandanud tohutu

Tavapärase laadimis-lõssi - mistöö läks kiiresti ja harjumuspäraselt, sest igamees teadis täpselt, mis teha ja varem tüüril oli lastiplaani



koostamine hästi käes. Auto-de pealelaadimine nõudis asjaosalistelt tõelist hinge- ja käte jõudu. Esmakordselt sai kuulda valjuhäälselt mahlakat emotsiooni avalduvat. Kel parem ja kallim sõiduriist valmis vaadatud, kasutas sadamakraana ohutum teenust, kel väiksem raha mängus, kasutas laevamehanisme ja sõprade abi. Kõik 11 autot said kenasti peale. Kõik olid ka ausalt saadud ja Interpol nende vastu Tallinnas huvi ei tundnud. See oli teise laeva mure. Pärast oli pealtvaatajal vaja igamehele isiklikult ja usaldatavalt tema tark valik heaks kiita. Oli näha mehe näost ka see, et kindlalt lubatud vahetallaja ja plekk-kaunitar olid tulemata jäänud. "Ah, ostan parem Tallinnast tütrele Barbie-nuku ja mööbli ka!"

Kel automuret polnud, sel oli aega uurida, kuidas linnas oli ka. "Pole mitu aastat enam sadamast kaugemale jõudnud. Enne oli alati kiire need kõige soodsamad ostukohad läbi kammida, et kojuviimiseks vajalik-asjalik ära osta. Kunagi küll käisime vanalinnas ja muuseumideski. Nõukogude Liidul oli siin oma võimas Meremeeste Klubi, kuhu sai aega veetma minna. Seal oli mõnus, sai saunas ja ujumas käia, pilljardit või lauatennist mängida, või ka jalgpalli. Oli võimalus niisama istuda ja lugeda. Tahaks vahel kasvõi

natukeseks raudkasti kajutist eemale ja välja saada, pärast on hoopis parem tunne. Nüüd on seisuaeg nii lühike, et praktiliselt kuhugi ei jõua."

Mereaege on mereaege. Ka nii võimsas sadamas kui Antwerpen. Arasõit lükkus ja lükkus edasi. Küll polnud kanallootsi, küll olid jõelootsid hõivatud. Ka muid põh-



Meremuseum väljast...



...ja seest

Antwerpeni linna ametnikud olid leidnud, et kultuurilinna kuulsus annab ka sadamale uue imidži (NB! Nii ei kavaldata mitte ainult seali!), kuigi varem tuntud Antwerpenit ainult kui sadamat. Sadama Arendusassotsiatsioon (*Antwerp Port Promotion Association*) püüdis kultuuri-programmi toetamise kaudu tõmmata sadamale enam meedia tähelepanu, annab ju *European Shipping Press Association* igal aastal välja autasu isikule või organisatsioonile, kes/mis laevanduse arendamiseks eelmisel aastal kõige rohkem kaasa aidanud.

Üks sadamaga seotud põhiettevõtmisi on olnud 1987. aastast peale korraldatav rahvusvaheline transpordinäitus "Transcaldia". 1993. a. oli seal rekordarv spetsialistidest külastajaid: 27 000.

Antwerpenis käimine meenutab mulle eurooplaste naljaviskamist jänkide turistide arvel — "Euroopa viie päevaga!". Hea pärast lapselaste rääkida, kuidas pool Euroopat sai läbi käidud.

Muidugi sai selle nappi ajaga Meremuseum, *Nationaal Scheepvaartmuseum*, läbi traavid. Tore on see, et kaldapealsel asuv linna vanim loss *du Steen* on Meremuseumile kasutada antud. Samal kohal olnud alates viikingiajast, ajaloo ka vanglana tegutsemise aeg, avati seal 1958. a. Liege'i printsi juuresolekul Meremuseum.

Mitte üksi loss ja muuseum ei loo ajaloolise merelinna miljööd, vaid suures osas ka kaldapealne Noorderterras ja Jordanskalkaai, kus võib uurida näiteks vanamoodsat kraanat kai peal või sealsamas varju all hoitavaid mitmesuguseid veesõidukeid alates ühepuupaadist päris parajate kaatriteni välja. Mõnda remonditakse, aga enamus näib oma aega

lapselapse küsimuse peale jutustatakse pea pooltund lontmaakri tööst ja sellega kaasnevast, kõiki riistu näidatakse ja pannakse ka liikuma, kui need vähegi kannatavad. Kiirustavale välismaalasele sealjuures ei pöörata kõigevähematki tähelepanu, sest ei saa ka aru, kuskohal oleks paslik oma küsimus vahele lükata. Pole midagi, loed inglise- ja sak-



«Soome maja»

sakeelseid tekste, saab sealtki teavet küll ja küll, ega kõike ei jõuagi teada! Ja kui keskaja kaardil ka *Hansakontor Revall* leiad, on süda rahul.

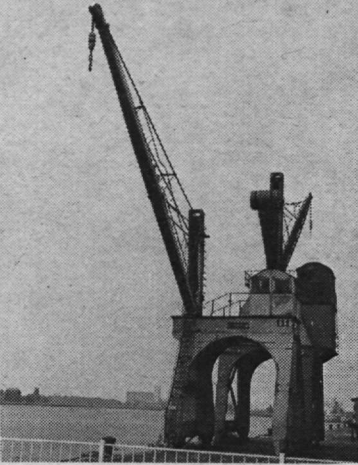
Siis jõuab läbi lipata naabruses asuvast Etnograafiamuuseumist, kus muu eksootilise ning huvitava rahvateaduse külluse (näiteks on ühes vitriinis mitukümmend eri suuruse ja kujuga Hiina teekannu) lisaks spetsiaalne näitus "Kulla jõud". Teemantidelinnana tuntud (85% maailma toorteamantide turust käib läbi Antwerpeni, ka 50% lihvitud ning 40%

külgetõmbajõu. Et naised 15 minuti pärast sama teed tagasi tulevad, on vist küll liias!

Enne tagasi sadamasse minekut on soov üles leida koht, kus kunagi Eesti meremeestel oma pidepunkt olnud, Soome Meremeeste Kodu. See asub Itallelei 67. (Omaette ringtee moodustavad 4 leid, mis *Bolivar Plaats*ilt alguse saavad: alguses on *Amerikalei*, see läheb üle *Britse leiks*, siis on *Frankrijlel* ja *Itallelei*. 134 registreeritud rahvusega linnas päris loomulik. Kuigi seal ei torka see paljurahvuslus sugugi agressiivselt silma.)

Kuidas Soome Meremisejon ja Meremeeste Kodu Eesti kaasvõitlejaid ja meremehi abistasid kolmekümnendate aastate lõpuni välja, on omaette jutt. Soomlaste katuse alla mahtus ajutiselt ka Eesti Meremeeste Kodu, kus näiteks meie ajalehti-ajakirju lugeda sai, kirju kirjutada, öömaja ja muud vajalikku tuge leida. Enne Teist ilmasõda lõppes selline tegevus. Raha sai otsa. Soomlaste maja on alles ja tegutseb, seda kasutavad mitmed organisatsioonid, on *Fins Hus*. Sealsamas, peaaegu üle täna, on Antwerpeni Rahvusvaheline Meremeeste Keskus.

Kui sadamasse tagasi jõudsin, polnud laadimise- lossimine veel alanud. 18.30, nii on kirjas logiraamatus, selle tööga alustati. Enne seda oli võimalus jälgida seimist laevameeste ümber. On praegugi meremeeste aitajad, kel pakkuda muudsorti teenuseid kui aastakümneid tagasi. Teadagi autoäri. Manulisi oli mitmeid, kõige aktiivsem üks väga head vene keelt rääkiv noormees, igati kena ja sõbralik, aga kui parafraaseerida Onu Remuse jutte, siis... "silma vaade on tal küll halb". Silmatorkavalt.



Oma aja äratreeninud kraana. Vaatamiseks.

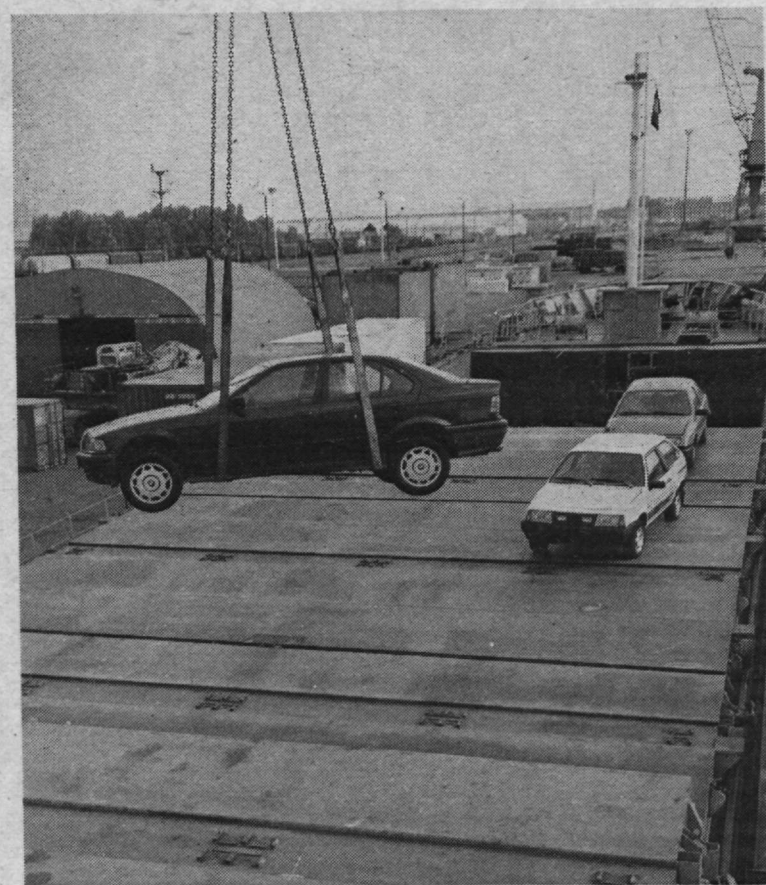
jendusi kuulis kapteni agendiga suheldes. Oige minek sai teoks alles vastu hommikut. Nagu "Aerofloti" lennukit oodates. (Järgneb.)

Reet Naber



Esmalt kaup...

...seejärel autod



Kreeka poolt kontrollitav laevastik on praegu maailma suurim, aga ka eakam.

Laevastik moodustab ca 16% kogu maailma laevastiku mahutavusest — üle 3000 laeva kokku 120,7 miljonit dwt.

Märtsist 1993 kuni märtsini 1994 oli Kreeka laevastikus järsk tõus, ligi 10%: 2749 laevast 3019 laevani. Aastail 1988—1992 oli Kreeka laevastik stabiilselt 2400 laeva ringis.

Vanade laevade arvele langes möödunud aastal 16,7 miljonit dwt. Uusi laevu osteti või ehitati möödunud aastal kõigest 0,1%, kuigi on ka mõned tellimused.

Londonis asub *Greek Shipping Cooperation Committee*. Selle andmeil on Kreeka laevastik keskmiselt 3,2 aastat vanem kui maailma laevastik keskmiselt.

Kreeka laevastik moodustab 16% kogu maailma omast, aga kuni 4 aasta vanuseid laevu on vastavalt ainult 4,4%, laevu vanuses 20—24 aastat on 29,3%, kombineeritud laevade osakaal isegi 47,7% maailma laevastikus.

Kreeka omanike laevadest on Kreeka lipu all 1093 laeva, 745 on registreeritud Küprosel, 380 Maltal, 359 Panamas.

Ajalehest "Trade Winds" nr 8/1994 tõlkinud Reet Naber

* Tuntud seikleja **Tim Severin** ja grupp energilisi hiinlasi on otsustanud tõestada, et Põhja-Ameerika esmasustajad tulid hoopis Hiinast. Püütakse parvetada üle ookeani.

* Albaania on koos Gdanskil laevaremontijatega tulemas Vahemere piirkonna rahvusvahelisele laevaremonditurule.

* New Orleansis asuv "Lykes Bros" alustas projekti läbitöötamist, mis peaks kujutama otsustavat uuendust õhk—meri-transportisüsteemis. Konteinerkaubad plaanitakse laadida iganädalastele Põhja-Euroopa konteinerlaevadele, mis väljuvad Houstonist ning tulevad Felixtowni. Reis kestaks 21 päeva. Edasi viiakse kaup Kenti lennuväljale, kus Inglise "AirRep Ltd." laadib selle lennukitele "Iljušin-76". Nendega viiakse kaup otse SRÜ maadesse vastavalt kaubasaaja soovile. Kogu marsruut alates Houstonist peaks olema läbitav 28 päevaga. Lennukid on varustatud spetsiaalse 45-tonnise laadimis-seadmega ning nad ei vaja maandumiseks hästikorrastatud kommertslennuvälju, millega on SRÜ-s raskusi. "AirRep" peab end raskete olude spetsialistiks, sest on transportinud varustust nartareostuse likvideerimiseks jm. vajadusteks näiteks Mogadiscosse ja Taškenti.

Ajalehest "Lloyd's List" Reet Naber

Jüri Seim

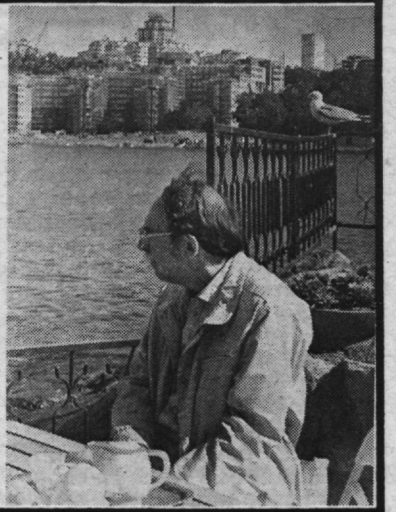
24.IV1924—8.VI 1994

8. juunil ütles üles tänavu kevadel 70. sünnipäeva tähistanud "Meremehe" austaja ja toetaja Jüri Seimi süda.

Tänu temale on võimalikuks saanud reportaaž Rootsi rannavalvest, vestlused Rootsi ajakirjandusest, alanud koostöö ajakirjaga "Eesti Kalur" ning palju muudki, mis meie ajalehes Rootsit puudutanud.

Paljud kodueestlased on tagasihoidliku Eesti patrioodi tänuvõlgelased nõu ja toetuse eest. Osutada tasu ja tänu ootamata konkreetset abi konkreetsetele inimestele — selline oli Jüri Seimi viis Eesti asja ajada.

Ühes lemmikpaigust, Blockhusuddenil, mullu suvel.



"Meremehe" tellimine

Kodumaal

Neile, kes pole jõudnud käesolevaks aastaks "Meremeest" tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. **Hind on alates 15. numbrist 40 krooni**, mis tuleb saata aadressil:

**EE0001 Tallinn, Pikk 70
Eesti Meremeeste Liit
"Meremehe" tellimus**

Välismaale

Kui makstakse Eestis, on aastatellimuse hind 250 krooni.

Kui makstakse välismaal, pakub tellimisvõimaluse AS Rahvusvaheline Ajakirjanduslevi (*Subscription International Ltd.*). Sel juhul on I-III postitsooni hinnad järgmised:

**3 kuud 27\$-29\$
6 kuud 31-35\$
12 kuud 39-46\$**

Tasuda võib krediitkaartidega: *Visa, Mastercard, Access, American Express*. Sellisel juhul on vaja teada kaardi numbrit, kehtivusaega, kliendi aadressi ning kaardiomaniku nime ja aadressi (kui on erinevad kliendi nimest ja aadressist). Tšekk peab olema väljastatud *Subscription International* nimele USA dollarites või muus konverteeritavas valuutas.

Tellimused võib saata **faxil +372 2 527 555 või aadressil: "Meremees" Subscriptions**

**Departement
Subscriptions International Ltd.
Akadeemia tee 21G
EE0026 Tallinn
ESTONIA
tel. +3725 247 832**

Head lugemist!

Kauaaegset sõpra

OLAVI VALO

mälestab

Eesti Meremuuseum

Avaldame kaastunnet
Rein Albrile

isa

surma puhul.

Eesti Meremuuseum



ESTLINE

AS ESAGENA Ltd

MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY

TALLINK



W-TERMINAAL



ScanTrans

ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht
16. juunil:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Dorf Lasfarist Lazaro Cardenasesse
"ALEKSANDER ABERG" — Tripolis
"PAUL KERES" — teel Mormugaost Singapuri
"KRISTJAN PALUSALU" — remondis Gdanskis
"GUSTAV SULE" — Samsunis
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Murmanskis
"HAAPSALU" — teel Cartagenast Buenos Airesesse
"VILJANDI" — Peterburis
"RAKVERE" — teel Muugalt Århusi
"NARVA" — New Yorkis
"VALGA" — teel Milwaukeeest Baltimore'i
"ANTSLA" — teel Leixoes'st Rotterdami
"KEILA" — teel Tallinnast Las Palmasesse
"KUNDA" — Rouenis
"KADRINA" — teel São Francisco de Sulist Agadiri
"PALDISKI" — Pajassaare sadamas
"LOKSA" — Vene-Balti sadamas
"MAHTRA" — Lagos
"SOMPA" — teel Marina di Carrarast Antwerpenisse
"KEHRA" — teel Kaliningradist Bombaysse

"AEGVIIDU" — Temas
"KUIVASTU" — teel Mangalore'ist Marina di Carrarasse
"KUUSALU" — teel Bandjulist Praise
"PARILA" — Göteborgis
"RAKKE" — teel Mindellost San Franciscosse
"VALKLA" — teel Loviisast Jeddah'sse
"TAMSALU" — teel Karwarist Kandlasse
"PIHTLA" — teel Jeddah'st Omaani
"ORJAKU" — Lagos
"NAISSAAR" — teel Durbanist Euroopasse
"VAINDLO" — teel Safist Calais'sse
"FRISOHAVEN" — teel Rouenist Boulogne'i
"MUHU" — teel Hamburgist Beirutisse
"ABRUKA" — Alžiiris
"VILSANDI" — Casablancas
"KAPTEN KONGA" — Vanasadamas
"KAPTEN VOOLENS" — Antwerpenis
"MEHAANIK KRULL" — Vanasadamas
"POOTSMAN KIBUS" — Bekkeri sadamas
"KESSULAI" — Tallinnas

"VIIRELAID" — teel Rotterdamist Felixstowe'sse
"MANILAI" — Antwerpenis
"SUURLAI" — teel Tallinnast Århusi
"HEINLAID" — teel Vanasadamast Rostocki
"PURTSE" — remondis Loksal
"VOOSI" — Bremenis
"PAKRI" — teel Ipswichist Euroopasse
"AMBLA" — teel Hamburgist Euroopasse
"ANGYALFJÖLD" — teel Kaliningradist Honfleur'i
"AEGNA" — teel Szczecinist Klaipedasse
"KABALA" — teel Kaliningradist Rotterdami
"MOHNI" — Honfleur'is
"RAPLA" — Szezecinis
"RAUGI" — teel Rotterdamist Tallinna
"TORMA" — Vesterasis
"SOODLA" — Eleusises
"KLOOGA" — Kaliningradis
"GEORG OTS" — Vanasadamas
"TRANSESTONIA" — Muugal
"TALLINK" — Vanasadamas

**Väljaandja
Eesti
Meremeeste
Liit**

Järgmine number
ilmub
juulis

Arvutikülendus: Vello Lind ja Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas.

Toimetuse aadress:
EE0100 Tallinn, Estonia pst. 10.
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-17,
sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"
Tellimuse nr. 2906

Toimetaja
MADLI VITISMANN