

Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

MEREMEES

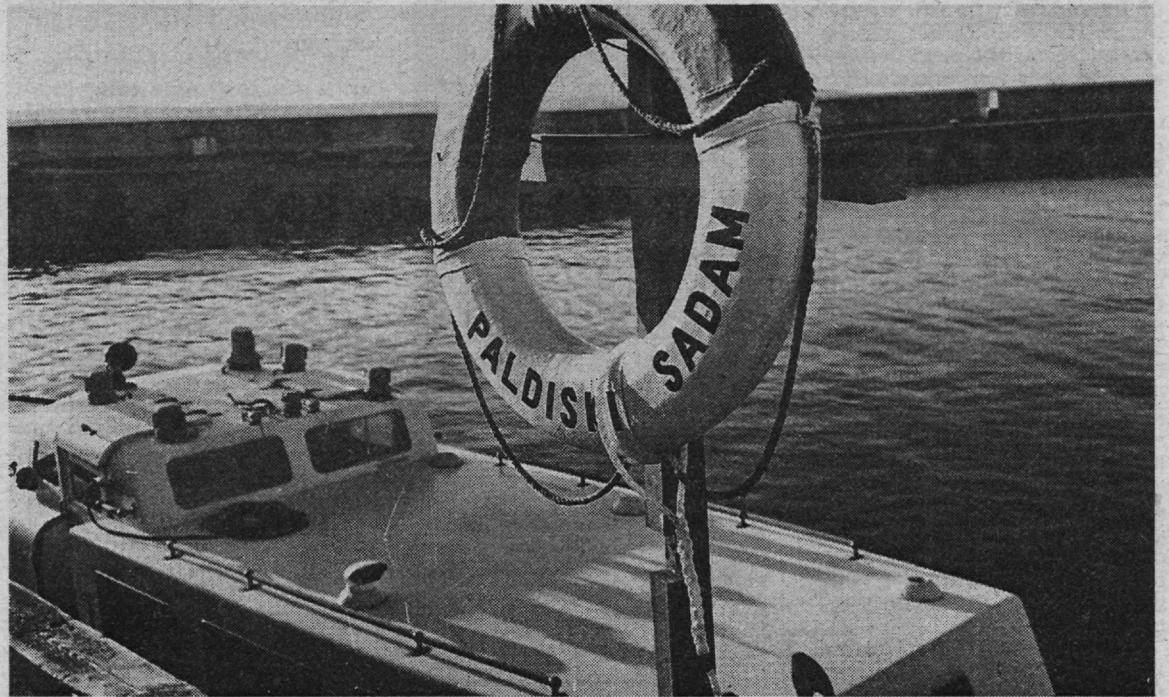
Nr. 19 (991)

Teisipäev, 7. november 1995

Hind 3 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kuidas meremees end tunneb? II lk. 2
- ☛ Hollandi merenduspoliitika põhjooni lk. 3
- ☛ Kadettidest ja kaptenitest lk. 5
- ☛ Habemega lugu lk. 6
- ☛ Kirjandusarvustusi lk. 7



Paldiski Põhjasadam ootab oma esimest laeva. Vrakke enam ei ole, ainus pärand on endise sõjaväekomandandi luksuskaater. Lõunasadamas säärast vaikelu ei näe, seal töötatakse. Lähemalt lk. 4.

Riigieelarve projektist vaatega merele

Riigikogus toimub oktoobrist kuni detsembrini järgmise aasta riigieelarve projekti arutelu. Eelnõu valmistas ette eelmine valitsus.

Nagu eelmistelgi aastatel, on ka järgmise aasta eelarve tasakaalus: nii tulusid kui ka kulusid peaks kogunema 10,163 miljardit. Nagu peabki, puudutab eelarve mitu osa merendust.

Riigieelarve **tulude** poolel on esmajoonel tuletooni-, lootsi- ja jäämurdetasu, seda on kavandatud 180 miljonit, tänavusest 80 miljonit rohkem. Tulupoolel on ka meresidesõlme sideteenuste tasu, mida eelarve kohaselt peaks laekuma 2 miljonit.

Edasi tulevad aga riigi **kulutused** merendusele.

Mereinspeksioonile

eraldatakse eelarveprojekti kohaselt 12,839 miljonit krooni, millest 5 831 400 määratakse töötasuks ja sotsiaalmaksuks 165 ametikohale, kusjuures rannavalvetalituse ülesannete ülevõtmise tõttu suureneb töötajate arv 24 võrra. Majanduskulud on eelarveprojekti kohaselt 6 354 600 krooni. Inspeksioonile eraldatud rahast 653 000 krooni määratakse toitlustamiseks. Transpordikuludeks on sh. kavandatud 4 408 300 krooni, mille hulgas on 9 patrull-laeva sõidu- ja remondikulud ning rannavalvetalitusele saadud laeva "EVA-200" jooksev remont.

Mereinspeksioon saab 1995. aastaga võrreldes juurde ca 1,5 miljonit ja 1994. aastaga võrreldes ca 3,6 miljonit krooni.

Veeteede ametile

kavatseb valitsus eelarvest anda 2,437 miljonit, millest töötasuks ja sotsiaalmaksuks kulub 1,58 miljonit krooni. Tänavusega võrreldes väheneb töötasudeks ja sotsiaalmaksuks ettenähtu 29% võrra, sest funktsioonide muutuse tõttu väheneb töötajaskond 16 inimese võrra. Majandamiskuludeks on kavandatud 857 000 krooni.

Veeteede ameti talitustele eraldatakse eelarveprojekti kohaselt 172 687 000 krooni, millest 25 549 000 läheb töötasuks 711 inimesele.

Majanduskuludeks kavandatakse 62 208 000 krooni. Selle eest peavad meresõiduohutuse tagama 37 tuletooni- ja hüdrograafialituse laeva ja kaatri ning jäämurdja "Tarmo". Samuti kuulub selle summa sisse ujuva lootsijaama rajamine Naissaare juurde (2,97 milj.) ja Pärnu lahes kasu-

tatava poilaeva "Lonna" jäämurdekulud (2,27 milj.). Kapitälremontideks on eraldatud 23 825 000 krooni, sellest tootmishoonetele ja töökodadele 12 250 000, meremärkidele 5 050 000, Hundipea sadamale 5 miljonit. Keri, Ristna, Vormsi ja Tahkuna tuletornidele on plaanitud 1 325 000 ning Kihnu-Manilaiu ja Munalaiu sadamate vahelistele laevateedele 200 000 krooni.

Soetusteks eraldatakse veeteede ameti talitustele 52 675 000 krooni. Meremöödistusele läheb sellest 13,05 milj., meremärkide moderniseerimiseks 8,45 milj., jääoludes töötavatele lootsikaatriitele 18 milj., jäämurdja "Tarmo" liisinguks 11,5 milj. ning muuks 1,675 miljonit krooni.

Riiklikule Meresidesõlmele kavandatakse eelarvest 8,897 milj. krooni, millest töötasuks ja sotsiaalmaksuks kulub 2,404 milj. ning majandamiskuludeks 1,493 miljonit krooni. Investeeringuteks on kavas eraldada 5 miljonit, sellest Suurupi saatekeskuse hoone tarbeks 2,3 milj., mereside juhtimiskeskusele 2,2 milj. ja meresidesõlme aparatuuri jaoks 0,5 miljonit krooni.

Teede- ja sideministeeriumi infotehnoloogia kuludest kavatakse 1,8 miljonit anda veeteede ametile ja 0,4 miljonit meresidesõlmele.

Parvlaevade

sadamate korrashoiuks, süvendustöödeks, kaidede ja kaitsemuulide remondiks kavatakse eraldada 16 miljonit krooni. Osa nende remonditööde maksumusest katab oma vahenditest RAS Saarte Liinid.

Parvlaevaühenduse dotatsioonideks kavatakse eraldada 29,153 miljonit. Lisaks Hiiumaa, Saaremaa ja Vormsi parvlaevaühenduse doteerimisele hakatakse tuleval aastal doteerima ka Narva jõelaevandust ning ühendust väikesaarte ja mandri vahel, mida seni tehti kohalikest eelarvetest.

Siseministeeriumi

haldusalas saab piirivalve 239 098 000 krooni ja päästeameti 15 759 000 krooni.

Piirivalvele eraldatud rahast peaks eelnõu kohaselt minema 121 197 000 krooni töötasuks ja sotsiaalmaksuks 3375 inimesele, kellest 628 peaksid olema ajateenijad. Piirivalveameti majandamiskuludeks kavandatakse 85 571 000 krooni ning ravimite ja esmaabivahendite ostmiseks 1 miljon

krooni. Piirivalvele eraldatavast rahast määratakse 31 330 000 krooni toitlustamiseks, arvestades päevanormiks 30 krooni.

Päästeameti 184 töötajale arvestatakse töötasuks ja sotsiaalmaksuks 8 453 000 krooni ning majanduskuludeks 7 251 200 krooni. Toitlustuskuludeks on eelnõus plaanitud 54 800 krooni, arvestades 5 toitlustatavat 30-kroonise päevarahaga.

Siseministeeriumi investeeringute poolt selgub veel, et piirivalveamet saab ujuvahendite ostmiseks 7 miljonit ning pääste- ja navigatsioonivahendite jaoks 1,85 miljonit.

Kultuuriministeeriumi

haldusalas oleva Eesti Meremuuseumi laeva "Suur Tõll" kapitälremontideks eraldatakse eelarveprojekti kohaselt 50 000 krooni. Kuna tööde kogumaksumus on 6 miljonit, siis peab "Suur Tõll" jääma ootama 5,95 miljonit järgmistel aastatel.

Järgmisel aastal tuleb tasuda ka kahe merendusega otseselt seotud organisatsiooni

Liikmemaksud.

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) liikmemaks on 758 000 krooni ja Rahvusvahelise Tuletornide Assotsiatsiooni (IALA) oma 221 000 krooni.

See arvutada ei pruugi olla lõplik. Muudatustest tuleb juttu pärast eelarve seadustamist.

Rein Kuusik,
BNS

Meremeeste Liidu

volikogu, niipalju (vähe!) kui selle liikmeid kohal oli, arutas 30. oktoobril Hollandi spetsialistide ettepanekuid Eesti Merehariduskeskuse töö ümberkorraldamiseks. Haridusministeerium oli seda enne 6. novembril toimuvat vastavasisulist nõupidamist teha palunud. Mõne hollandlaste ettepanekuga oldi kohe väga nõus, mõnega üldsegi mitte. Arutelu tulemusel tekitati vastavasisuline paber.

Mari Vamba

Hollandi merenduspoliitika põhijooni

(Algus eelmises "Meremehes")

Makse maha!

Praegune investeeringute subsideerimise süsteem plaanitakse välja vahetada maksude alandamise süsteemiga kogu laevanduses. Tehakse ettepanek arvestada laevaomanikelt makse vastavalt nende laevade netotonaazile. Kaalutakse võimalusi kuni 38%-liseks maksusoodustuseks nendele laevaomanikele, kes munsterdavad tööle Hollandi meremehi. See abinõu peaks vähendama kulutusi, mis tuleb laevaomanikul teha meeskonnale (palgad, maksud, sotsiaalhooldus) ja mille osatähtsus on Hollandis väga suur.

Laevaomanik vastutab ise

Uutes ettepanekutes on ka tegelik vastutus mehitatuse üle pandud sellele, kes peaks olema vastutav nii mehitatuse, laeva kui ka lasti eest — seega laevaomanikule. Idee on anda laevaomanikule otsustada, kui suur peaks ole-

ma iga tema laeva meeskond, et kindlustada ohutu mere sõit. Arvestada tuleb nõudmisi laevapere suurusele, nende oskuste ja teadmiste tasemele, mis ülesandeid neil antud laeval tuleb täita, kuidas laeva sõidukorras hoida ning spetsiaalseid nõudmisi just teatud laevale, kaasa arvatud selle sõidupiirkonnale. Otsuste langetamisel on otsustav sõna öelda riikliku laevainspektsiooni *surveyoritel*. Lisaks sellele valmistatakse ette seadust, et Hollandi lipu alla sõitva laeva meeskonnas võib olla rohkem mittekodanikke, ainult kapten peaks jääma Hollandi kodanikuks.

Oluline osa merenduspoliitikas on ette nähtud merehariduse arendamiseks, selle muutmiseks efektiivsemaks ning rohkem orienteeritaks tööturu nõudmistele.

Bürokraatiamasinas

Oma poliitika elluviimiseks tuleb sealsetel riigibürokraatidel kõvasti vaeva näha. Kõigepealt kooskõlastada ettevõtetavastavate ministriumidega (näiteks ra-

handusministeeriumiga), siis saada heakskiit valitsuselt, järgmine etapp on saada parlamendi heakskiit. Sellest kõigest on veel vähe, tuleb kooskõlastada oma sammud Brüsselis. Arvesse tuleb võtta OECD (*Organisation for Economic and Development*), WTO (*World Trade Organisation*) ja Euroopa Komisjoni merenduspoliitika põhisuundi ehk vaba kaubanduse arendamise ja rahvusvahelise laevanduse liberaliseerimise suunda.

Lähisõit, konteinerid

Oluline osa Hollandi merenduspoliitikas on lähisõidulaevanduse arendamine. Intermodaalse transpordi osatähtsuse kasv Euroopas nõuab hästifunktsioneerivat lähisõidu-feederlaevastikku, mis peaks autoveo, raudtee ja sisevetelaevanduse kõrval transpordikettis kõige suuremat raskust kandma. Seega leitakse, et toetada tuleks ro-ro- ja konteinerlaevade muretsemist. Laevnike, ekspediiitorite, agentide, laevaomanike, stividoride ja sadamaametnike sujuv koostöö võimaldab neil ala-

del edu saavutada ja mitte alati loota valitsuse abile. Esmane ülesanne on teenindustaseme tõstmine või uute teenuste osutamine peamistel kaubateedel. Väga oluline on korralikult funktsioneeriva side loomine ning võimalikult vähese bürokraatiaga läbijamine. Sadamate osas on nende töö efektiivsuse tõstmise kõrval oluline soodne täriifisüsteem.

Hollandi Transpordiministeeriumi Merenduspoliitika Direktoraadi juhataja J. H. G. Jacobs toonitas kohtumisel meie ministeeriumis, et merenduspoliitika ei ole mingi riigi ja maailma elust eraldiseisev asjasthuvitatute veidrus, vaid oluline osa iga mereriigi poliitikast, see peab muutuma vastavalt merenduse arengule ning looma riigis eeldused merenduse konkurentsivõimelisena püsimiseks.

Humanaressurss

Lisaks majandusprobleemidele nimetatakse alati muretsegevaks seda, et huvi meremehel elukute vastu on kadumas, see ei ole enam atraktiivne. Laevaohvitseride

vajadus Euroopas ulatub paarikümne tuhandeni ja eurokodanikest ei jätku nende töökohtade täitmiseks. Sestap munsterdatakse aina rohkem ja rohkem meresõitjaid veel odavatest maadest, aga sinnagi on vaja koolitamiseks oma panus anda.

Kuidas aina suureneva pinge tuhinas meremehel elukute ligitõmbavaks muuta, pole veel keegi suutnud ära seletada. Meeskonnade vähendamine, ühemehe-vaht, peaaegu olematud seisuaajad sadamas ja palju muud, mis meresõidu intensiivistamisega kaasas käib — kauge see inimene seal vastu peab. Kõnepruuki on tulnud inimressurss, inimene ise selle taha ära kadunud. Tõeline võrdõigustamine on vist ka *manpower*'i ära kaotanud.

Reet Naber

Ülevaate kirjutamisel on kasutatud "Peetersi-uurimust", ajakirjanduses avaldatut, andmeid hr. Jacobsi ettekandest Tallinnas toimunud laevanduse *Masterclass* ning vestlusi mitme Hollandi Merendusdirektoraadi ametnikuga augustikuus.

"Orion II" jätkab seiklusi — "kadakaturu-turism" Saaremaal

Varasemates "Meremehes" on lugeda olnud reisilaevast "Orion II", mis on siiani Hondurase lipu all seilates silma paistnud seiklustega mitmel Soome lahe kaldal ning ka Vahemeres. Aluse skandaalse kuulsuse on põhjustanud peamiselt tema soomlasest reeder, kes pole siiani osanud korrektselt äriasju ajada. Laev on pankrotistunud mitmel korral ning omanik on püüdnud teda mahanüümise eest säästa põgenemisega teistele meredele.

Poolteist kuud tagasi "Meremehes" ilmunud artikkel "Orion II" tegemistest Eesti vetes sai vaevalt trükivärvi alla, kui pressis avaldati uudis uuest laevaliiniist Liivi lahel. Teadetest selgus, et Riia ja Roomassaare vahel on 16. septembril alustanud regulaarset laevaliiklust sama laev ja et pileteid reisidele saab turismifirma "Baltic Tours Saaremaa" kontorist.

Järgmine uudis tuli ajakirjandusele 23. oktoobril — siiani maksimata sadamamaksudele Soome lahe põhjakaldal olid selleks päevaks lisandunud ka filipiinlastest meeskonnaliikmetele tasumata jäänud palgad. Viimased olid Riias seisval laeval streikima hakanud ning nõudnud saamata jäänud palga koheselt väljamaksmist. Parast seda Roomassaarde reisimise ajalset filipiinlaste ettepanekuid — siiani on tavaliselt teadmata, millistel tingimustel lõunamaalased lahkuvad summit.

Selles sus — ka BNS-i trahvis, mis pealkus lähedusse kaht võimalikult vähegi — "Lähisõit" andmetel viimast Soomlane Põhja-

nele protesti korraldanule transiitviisid ning tõstis nad Riias laevalt maha. Teise versiooni kohaselt läksid filipiinlased ise laevalt maha, et kohtuda oma riigi konsulaadi töötajate ja ametiühingu esindajatega. Filipiinide peakonsul Baltimaades Folker von Zengbusch esitas esmaspäeval juhtunu tõttu Läti välisministeeriumile Filipiinide valitsuse ametliku noodi". Agentuur on laeva kapteniks nimetanud kedagi "Soome kodaniku" — arvatavasti mõeldakse soomlasest omanikku Kari Erikssoni, kes ise ka alusel elab, sest "Meremehe" andmetel juhtis laeva veel suve lõpul rootslasest kapten. Sellega infoagentuur skandaalse uudise levitamise ka lõpetas, teadmata jäi nii filipiinlaste kui laevaliini saatus.

Uudisteagentuur ETA on "Orion II" seiklusi kajastanud 30. oktoobril, teatades, et laev pole Riias väljunud kahele plaanilisele reisile. 20. oktoobril takistanud sõit-

val reisijatele 100 kajuti-kohta.

Kuulujuttude tasemel on "Meremehes" teada saanud, et filipiinlased on kas juba Riias lahkunud või seda kohe-kohe tegemas. Täpseid andmeid selle kohta ei õnnestunud saada ka "Baltic Toursi" kontoritest.

"Baltic Toursi" juht Mait Metsamaa ütles 30. oktoobril "Meremehe" telefoniusutluses, et "Baltic Toursi" ei oma mingit täpsemat teavet "Orion II" ja selle haldamise kohta. Turismifirma tegelevat vaid pilettide müügi ja reisijate vastuvõtmisega ning ei ole süüvinud laevaomanike probleemidesse. Ta kinnitas, et filipiinlased on tõepoolest laevalt lahkunud: "Olen aru saanud, et laev on kaks korda pankrotti läinud, kuna varem pole lihtsalt suudetud valida sobivaid liine, mis kasumit tooksid."

Härra Metsamaal oleva info kohaselt tegeleb laeva haldamisega Läti poolel "Transline BT" nimeline fir-

võime Saaremaal lätlastele pakkuda sama "kadakaturu-turismi". Plaanis on kruisi lülitada ka üks Gotlandi sadam ning ehk ka Gdansk Poolas," on Metsamaa optimistlik.

"Baltic Tours Saaremaa" iseseisva harukontori tegev-direktor Vello Kiilt ütles samal päeval "Meremehele", et "Orion II" meeskonnaga tekkis tõepoolest vaidlus teemal, et nende "palk olnud suurem, kui üldse makstakse", nii et lõunamaalased ja ka nende soomlastest kolleegid pidid aluselt lahkuma — ka kapteniks olevat nüüd läti soost mees. Seevastu laev oma sobivate mõõtudega ("Meremehe" andmetel 56,5 m pikkust, 3,0 m süvist, 19 meeskonnaliiget ja 32 reisijakohta kajutites) sobivat ideaalselt nende vajadusteks — Roomassaare ja teistes pisemates sadamates peatumiseks.

Vello Kiilt mainis ka, et Läti vahet käiva laeva meeskonnavahtetus on seotud ka

sellega, et tuleb osata läti keelt, mida filipiinlased ja soomlased sugugi ei mõista — eestlased ja lätlased aga küll. Läti-poolse partnerfirma nime Kiilt kahjuks nimetada ei osanud.

Saaremaa turismibüroo vaid katsetab liini vastu talve — toimunud on ainult kolm reisi, neist esimene paarikümne reisijaga, teine seltskonna kooliõpetajatega Riias, kolmas päris tühjalt. Kevadel kavatakse laev aga tööle panna maksimaalselt tiheda graafikuga: kolm ringi nädalas Riia—Saaremaa—Gotlandi (ja ehk ka Gdanski) liinil. Vello Kiilt loodab, et "Orion II" senine okaline rada lõpeb ning koostöölepingu sõlminud laevaomanikud ja turismivahendajad hakkavad viimaks ka üritusest kasu saama.

Järgmine provireis Riias Saaremaale peaks toiruma 4. novembril.

Küllike Rooväli



Sel ajal, kui Vene sõjaväe viimane sabaots on end väga pikkamööda minekule seadnud, on Eesti tsiviilasutused end tasapisi, aga kindlalt linnasisse seadnud. Eriti suured on muutused sadamais.

Paldiski Lõunasadam

lihtsalt töötab. Tallinna Sadama AS Denato ehitab sõjalaevade kitsukest kaid üle poole laiemaks. Sel ajal, kui kitsamal poole laevu laaditakse, uputavad uuel kai-poolle kallurid üksteise järel oma koorma vette.

Kahe nädalaga on kai üsna jõudsasti kasvanud. Kõige alla käivad betoneeritud tugisambad, seejärel Harku ja Vasalemma paekivi. Allapoole suuremad tükid, peale väiksemad, ja järgmisel päeval saavad autod

jälle kaugemale mere poole koormat kallutama sõita. Senisel kail on laiust vaid ühe auto jagu, ümber pöörama ei mahu.

Et 50 sadamasse kive vedavat kallurit lõhuvad teed, linnal selle parandmiseks raha ei jätku, palus "Denato" abi sadama klientidelt. Nii on igal neist nüüd oma 80 000-kroonine teejupike.

Sadama akvatooriumi süvendab parasjagu "Eestirand", kohal on ka ujukraana, tuukrikaater, lootsikaater ja pukser. Kui kaubalaeva parasjagu kai ääres pole, ei saa arugi, mis kaupa sealt veetakse — kai

on nii puhas. Eesti uus eksporditükk — hakkpuit — annab hästi kokku pühkida ega tolma.

Oma laoplatsid on AS-il Mets ja Puu ja RAS-il EMEX, piiripunkt on bussis, "Denato" sadamakapteni konteineris ja veeteede ameti oma endises raadiotornis. Loots käib Sauelt, osa töötajaid Keilast ja osa Tallinnast.

"Denato" hõone Paldiski peatänaval lubab kujutleda, missugune see linn võinuks ehk edaspidi olla. Selleks pole teab mis imet tarvis: endise sõjaväekaubastu vana pakivisein on puhastatud helehalliks, kivina mõjuv teraskatus rõõmsalt punane, aknaraamid ja vihmaveetorud valged — ongi Lääs Paldiskis kohal.

Sadama territooriumil jätab samasuguse mulje EMEX-i osa. Valged majad olevat moodsa moonduskatte all Vene sõjaväe hooned. Asfalt ja raudtee on puhtad, nii et on raske uskuda, et see firma tegeleb roostes rauariga.

Muist Vene sõjaväe püüdnud on lammutatud, mõne hoone seintes plombeeritakse pitsilisi auke, mõni seisab tühjade aknaavadega ja ootab uut otstarvet — nii igaks juhuks, et oleks võtta, kui tarvis läheb.

Sadama hiigelterritooriumi äärtes leidub ka müstilisi nurgataguseid, kus tee pole öieti tee ega hooned tarvitamiskõlblikud. Leidub ka risu, pori ja malsa. Väravatest kaideni nähtav edasiminek on aga sedavõrd ilmne, et nähtavasti üsna peatselt ei leidu enam aiaäärsetki eksootikat.

Ometi töötab "Denatos" vaid 14 inimest, lisaks teist samapalju väravavalvureid. "Denato" pole enam ülalpeetav, sadama kuukäive on 800 000 krooni. Seal on alles paljude väikeste alustavate firmade eelis: väike ühise eesmärgi nimel sõbralikult üksteist toetav kollektiiv, kes tunneb uhkust selle üle, mis juba on ja kohe-kohe tuleb. Mullune kaubakäive oli 100 000 tonni, tänavuseks arvatakse 370 000.

Paldiski Põhjasadam

oli viimati "Meremehes" uppunud raketikaatrite ja reostustõrje piltidega. Nüüd võib näha, kui suur ja kui suletud see sadam mere poolt on. Elektrikappides on vool tagasi, suur asfaltplats kai kõrval lage ja puhas. Paigaldatakse vendreid, aga ühtki laeva ei ole.

Kui Paldiskis jätkuks Vene sõjaväeeksootikat kauaks või kui seal oleks uhke kuurort, võiks Põhjasadam olla ideaalne külalissadam. Teeninduse, kioskite ja kohvikutega otse kail, linnasüdame ni sadamavärvast vaid paarsada meetrit.

Aga sinnagi plaanitakse kaubasadamat. Kaitsemisiteerium andis sadama Paldiski linnale, seal moodustati Paldiski Sadamate AS. Oodatakse 13 ametkonna kooskõlastusi, et saada sadamapass. Platsile tuuakse kraanad, kõrval on raudteeharu. Üks kai võetakse veidi lühemaks, et laevadel oleks ohutum sadamasse sisse pöörata.

Sadama värava taga on ühel pool linnavalitsus, selle vastas üle tänava korrastatakse maja sadama büroo-hooneks. Kui tuleb esimene laev, lubati uuesti vaatama kutsuda.

Paldiski linnas

pärinevad muutused peajasjalikult värvipotist, aga

jätavad parasjagu muljet. Puhas oli seal varemgi, aga iga maja ukse kõrval prügi oodanud plekkpingviinid on nüüd värske pingviinivärvi all. Maju on üle värvitud ja niisugust lagunemist, nagu võis Vene sõjaväe lahkumise järel karta, näha ei ole.

Tänavad on saanud uued nimed: peatänav nime on Rae, on ka Põhja, Pakri ja Sadama tänav. Endiselt müüakse poes kohapeal küpsetatud saiu-pirukaid, kuid poode ja ka baare on nüüd hoopis rohkem. Kinopilet maksab kõigest 6 krooni ja vahel peetakse kinos õigeusu jumalateenistusi.

Tänavail võib varasemast märksa rohkem eestlasi kohata, ka perekonniti. Poes peab siiski vene keelt oskama. Aga märgilise muutuse na tundub äsjakogetu: maja ees puu all pingil istusid vanamamid. Ainult et üks neist oli eestlane, teine vene-lane. Nad rääkisid omavahel eesti keeles. Kuigi võis aru saada, kui raske see vene



Laevale laaditakse moodsat eksportkaupa — hakitud puit.

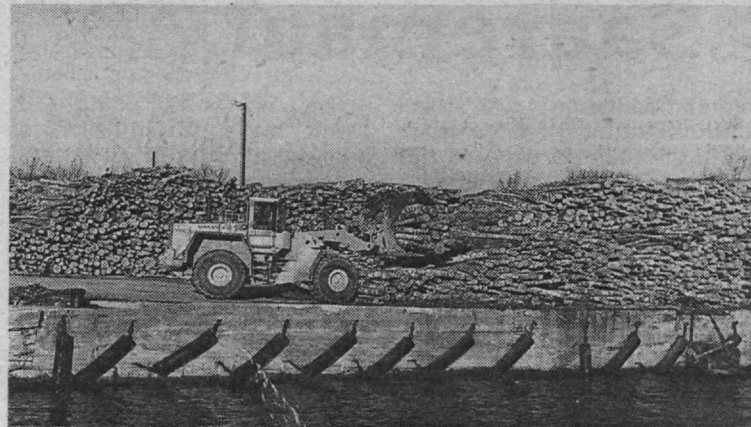
memmele oli. Aga ta tahtis suhelda.

Kui jätta kõrval linnamajade kütte- ja remondimured, siis selline vist ongi lähiaastate Paldiski — eesti-keelseks muutuv, kuigi tuntava aktsendiga.

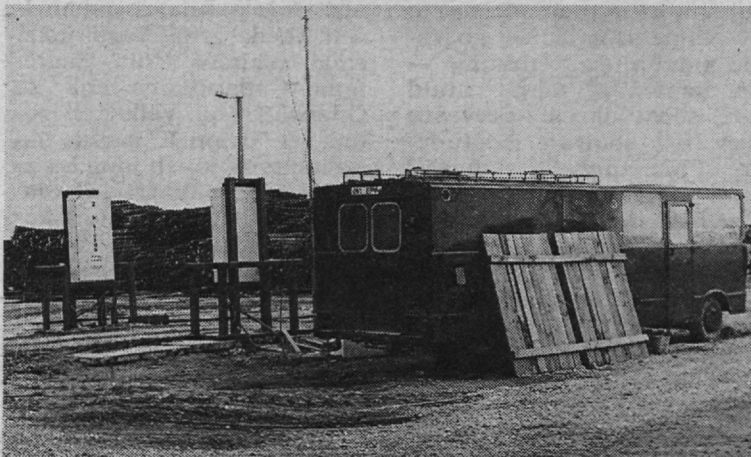
Madli Vitismann



Lõunasadam: vasakul vana, paremal uus kai-pool.



AS "Mets ja Puu" askeldab oma platsil.



Ajutine piiripunkt on bussis.



"Denato" büroohoone ilmestab Rae tänavat.



EMEX-i territooriumil ei vedele midagi.



Valge moondamiskatte all Vene sõjaväemajad jätavad lääneliku mulje.



Põhjasadam on seni veel ootel.

Paldiski Lõunasadam	plaan	9 kuu tegelik täitmine
Laevu	129	90
Ümarpuit (tm)	125 000	84 991
Puithake (m ²)	30 000	
Vanametall (t)	200 000	150 185
Terastraat		4179
Killustik	15 000	15 032
Muud		18
Kokku	370 000	254 405

KOTERMAN

Algul valib merekool, pärast meri

Oktoobrinumbri räägitakse sügisest navigatsioonist. AS Hansatee laevatöö osakonna juhataja Tõnu Loigom leiab muuseas, et turvalisus peab kehtima kõikidele laevafirmadele võrdselt. Hiljutine väike juhtum "Tallinkiga", kus see vajus kodusadamasse *Silja Line*'i ujupontooni peale, tõestas veel kord, et see ei sobi sadamasse, kuna paneb kaptenid suure tuulega manööverdamisel tõsisesse raskustesse. Ka Helsinki Läänasadamast kõneldakse kui küllalt ohtlikust. Samas on juttu sellest, et detsembris läheb "Georg Ots" ja jaanuaris "Vana Tallinn" remonti. Pärast seda hakkab viimane tegema neli reisi päevas.

Sama osakonna juhataja asetäitja Peeter Kangro räägib tiiburitest. Tiiburid tohivad pimedas sõita, kui on olemas radari-tüüpi spetsiaalsed pimedas vaatluse binoklid. Siiski nihutatakse õhtune väljumine tund varasema aja peale. Selgub ka, et konkurentide katamaraanidele miskipärast tolle binokli nõuet ei esitata.

Kapten Aivo Pitk räägib ka Helsinki Läänasadamast ja loetleb nelja probleemi: ei jätku pukserid ja üldse lõpeb nende tööaeg kell viisi; sissesõidud on väga keerulised, järskude pöörangutega, mis meie laevadele on küllalt rasked; sadamasse sisse minnes on kai nurk vendritega kaitsmata; talvel tuultega pressivat sadama akvaatoriumi jääd nii sügavalt täis, et manööverdamine tuleb tõenäoliselt väga raske. Üht-teist on sadamas juba korda tehtud, aga põhilised punktid, mis suvel koostatud kaptenite kirjas olid ära toodud, on täitmata.

Oktoobris tuleb kõigil Tallinki laevadel õllefestival, kus esindatud ka pea kõik Eesti õlletehased.

Veel saab Tallinki firmalehest teada, et Hansatee sõlmis koostöölepingu ESS-iga ja nüüdsest tegeleb too turvafirma nende õnnetute soomlastega, kes siinpool lahte kas pahategija käe läbi või enese süül rahatuks jäänuna laevafirma käest piletit lunima tulevad. Ka on luge da turismimesi järelekaasid, informatsiooni AS-i Reisieksperit töö kohta, pressiresümeeid ja piibujuttu. Esiküljele on tekkinud vahva rubriik "Rõõmustav uudis": seekord selle kohta, et üleriigilisel konkursil osutusid parimaiks Tallinki kokad ning baarmenitel pole ka viga.

Nimemärgi EKR all kirjutaja leiab, et merehariduskeskus on igat pidi raskes olukorras ning "läheb kindlasti pikki aastaid, kuni kool jalad alla saab ja hakkab andma kõrgesti kvalifitseeritud meremehi. /.../ Laeva juhtkonda kuuluvad tüüri-mehed ja mehaanikud peavad kindlasti saama laiapõhjalise rahvuslike traditsioonidega kõrghariduse. Millal võib Merehariduskeskus hakata neid nõudeid rahuldama? Kuid miks ei võiks merendusala kõrgharidus tulla Tallinna Tehnikaülikoolist?" Autor leiab, et teaduskonna dekaaniks ei pruugiks sugugi olla kaugsõidukapten, vaid laevachitaja-professor või veel keegi, kes TTÜ-s olemas. Ka muud tingimused arvab autor seal sobivad olevat.

Viimati refereeritud artikkel on rubriigi all "Küsimus suurele ringile". Ju on see üleskutse teistelegi oma arvamus avaldada.

Mari Vamba

Need, keda merekool tänavustel sisseastumiseksamitel välja valis, andsid 27. oktoobril "Mare Balticumi" baaris kadetitöötuse:

"Mina, Eesti Merehariduskeskuse kadett, töotan — olla hoolas, distsiplineeritud ja edasipüüdlis õppetöös;

— põhjalikult omandada meremehi elukutse;

— jääda alati truuks meremehevendluse põhimõtetele;

— väärikalt kanda Eesti meremehi ja Eesti kodaniku nime."

Merekooli 76. sünnipäevaks ajastatud üritusel tervitasid esmakursuslasi õppejõud ja külalised. Rektori kt. **Toomas Murašev** pani südamele õppida, kuidas ohte ja karisid vältida. Veeteede ameti peadirektor **Kalle Pedak** arvas, et seda teed tasub käia, ja tasub käia lõpuni.

Kultuuri- ja haridusministeeriumi nõunik **Märt Aaslaid** tänas võrustajaid, et tulevased meremehed näevad silmast silma tõelisi meremehi, keda pidada oma eeskujuks, ning näevad tõelist merelaeva, kus valitseb kord ja puhtus ning igal sammul on tunda hästikoolitatud meeskonna ühist tööd. Ta ütles: "Meremeeste koolitamine on kallis ja aeganõudev töö, mida meie ministeerium ei suuda üksi vajalikul tasemel hoida. Loodan, et tulevikus panevad sellele tööle öla alla ka teised ametkonnad, samuti erastruktuurid. Kuid põhiraskus jääb ka



Töötust loeb Ruth Veide, kella helistab Toomas Kaevu.

edaspidi Eesti Merehariduskeskuse õppejõudude kanda. Teist sõltub, kas tänased kadetid omandavad vajalikud meremeheoskused ning muutuvad tõelise kõrgharidusega intelligentseteks Eestimaa esindajateks, oma ala parimateks asjatundjateks."

Laevaomanike Liidu president **Ülo Kollo** meenutas oma kooliajast, et pidulikke kadetikssaamist siis ei olnud, aga kursandiks saamise tähtsuse aeti juuksed maha. "Meremehi amet peaks olema auväärne, ehk ki raske, tõsijutt. "Tallink" jälgib hoolega merehariduse arengut ja merekaadri küpsimist ning on valmis kohti pakkuma ka oma laevadel."

"Mare Balticumi" kapten **Alar Kask** rõõmustas, et nüüd saab merenduskõrghariduse Eestis. "Tahaksin, et

merekoolist võtaksite kõik ja veel natuke, et õppida töötgemist, et õppida tundma

See tutvumine oli täiesti omaalgatuslik.



Orkestriga mere ääres

28. oktoobril toimus Pirita restoranis Eesti Kaptenite Klubi seitsmenda aastapäeva kuues ball. Mullu jäi sügisball ära. Esinema olid kutsutud teatrigrupp «Narvski Litsede» ja Aleksander Ivaškevitsi steptantsuklubi. Muusikat mängis Horrē Zeigeri bigbänd, laulsid Uno Loop ja Juta Karemäe. Esinejad ja muusika valis, nagu ikka, Adolf Käis. Muusikamaitse on tal hea: igihaljas muusika Straussi valsist kuuekümmendate alguse rock'n'rollini tõmbas kõiki tantsupõrandale.

Pidu oli ootamatult soliidne. Kapteniprouade kleididki olid soliidsemad: sätendasid varasemast vähem, ent paljudel stilised ja isikupärased. Järjest vähem kapteneid kandis vormi.

Tõelise orkestri saatel tantsitigi väljapeetult, üleemeelikuks keegi ei läinud. Ent eks ole kaptenid ise vanemaks jäänud, ja, piinlik öelda, kapteniprouad samuti. Uusi noori kapteneid näha ei olnud, aga see ongi omaette probleem, millest lähemalt juttu järgmises lehenumbri.

Madli Vitismann



Raamat aasta pärast laevahukku

Septembris ilmus *Baltic News Service*'i teine raamat "Estonia" katastroofist: "Mayday Estonia II. Aasta hiljem".

Aeg on oma töö teinud. Kiiresti pärast õnnetust kokku pandud I osaga võrreldes on see märksa tasakaalukam ja arutlevam. Peale ajakirjanike on autorite hulgas laevachituseksperit Heino Levald, ja see loeb palju.

30 krooni ringis maksva 78-leheküljelise raamatu alguses tehakse väga lühike kokkuvõtte laevahukust enesest ja siis antakse korralik ülevaade ro-ro-tüüpi laevade ning nendest välja kasvanud *Jerry*'de tekkest. Seejärel refereeritakse hästi arusaadavalt uurimiskomisjoni osaruannet.

Peatükis "Kes on süüdi?" ei mõisteta kedagi ise süüdi; arutus jääb kõige seni avaldatu piiresse; ise avastusi ei tehta. Raamatu sissejuhatuses välja hõigatud mõnevõrra kõhedusttekitav termin *kollektiivne süü* erilist edasiarendamist ei leia. Paari lõiku sellest peatükist —

katastroofi tehniliste põhjuste uurimine jäi Soomele ja Rootsil, sest Eesti riigi poolt selleks eraldatud raha oli veel mais üle kandmata; merelaevandus on jätnud asjade ajamise *Nordström & Thulini* kanda — saaksid asjaosalised ametihed imselts vaidlustada.

Osaaruande kokkuvõtte ja soovitusel on täielikult ära trükitud.

Edasi tunnistatakse, et ajakirjandus võimendas iga-suguseid laevahuku kohta käibele läinud kuulujutte ning siis asutakse neid hooli ja armastusega üle rääkima. Aga olgu peale: eks kuulu ju needki ajaloo juurde.

Eraldi jutt on Meyeri laevatehase "osalusest" katastroofis.

Kõige selle peale on kulu-nud juba 34 raamatu lehekülge ja tundub, et niisugust hulka enam-vähem asjaliku teksti on koostajad pidanud lugeja vastuvõtu viimiseks piiriks ning lähevad mõneks ajaks üle intervjuudele: kaks pääsenut, kaks leina-

jat. Mis nende tegemise sisuline mõte võis olla, jääb segaseks. Ei usu, et vastused küsimustele, kas intervjueritav aimas õnnetust ette, kas ta usub ennustajaid või kas hukkunuid unes näeb, annaksid mingi läbilõike, üldistuse Eesti inimeste seisundist aasta pärast laevahukku. Vaid laevalt pääsenud 3. mehaaniku Margus Treu jutt fikseerib midagi olulist.

Muidugi pole unustatud ka kapten Pihti teemat. Kõik versioonid on ilusasti reas, muu hulgas ka mõned lihtsad ja loomulikud selle kohta, kuidas ta nimi võis esialgu päästetute hulka sattuda: mõni poolteadvusetu pääsenu võis pomiseda ta nime; telefonis öeldi Siht, aga kostis valesti; teles näidati minigeid vanu lõike.

Üks peatükk räägib õnneküttidest, keda ahvatleb "Estonia" vrakk. Juttu on muidugi ka omastest, kes tahtsid/tahavad surnukehi otsida lasta.

Selles raamatus taibatakse nüüd juba ka "Estline'i" töötajate psühholoogilist

merd. Loomulikult teeb esimese valiku merekool, pärast valib välja meri."

Soovides mälestada kõiki neid Eesti meremehi, kes saatuse tahtel pole kodusadamasse tagasi pöördunud, palus värske kadett **Ruth Veide** "Mare Balticumi" kaptenil sängitada vastsete tudengite pärg Läänemere laevade kalmistule.

Nagu ikka, järgnes lühiekskursioon laeval. Selle seisukord põhjustas aasta tagasi mitmesuguseid kahtlusi, ent nüüd nimetati seda Eesti Merelaevanduse üheks lipulaevaks.

Seejärel saadeti õppurid kooli tavalisest pidulikumale lõunale.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod

Mari Vamba

Habemega lugu

Merehätta võib jääda ka 80 sentimeetri sügavuses vees

Sellise pealkirja all ilmus 23. augustil "Õhtulehe" esiküljel Liina Vellandi lugu kahest mereõnnetusest.

"Nädalalõpul sõitsid Tallinna lähedal madalikule kaks jahti, üks Soomest ja teine Eestist. Sarnased juhtumid, aga erinev suhtumine, mis ilmselgelt tuleneb lõbusõidutradsiooni erinevast pikkusest."

Eesti Spordiseltsi "Kalevi" Jahtklubi kiri "Õhtulehe" peatoimetajale

Olen senini "Õhtulehest" lugupidanud kui ühest vähestest Eesti ajalehest, millest loetud võid võtta tõena. Asjalik toon ja kaine lähenemine teemale on üldiselt olnud Teie lehe tugevam külge.

Aga 23. 08. 95. trükitud artikkel "Merehätta võib jääda ka 80 sentimeetri sügavuses vees", mille autor on Liina Velland jättis küll kummalise mulje. Oleme sügavas hämmelduses, kuidas sai ilmuda selline kirjatükk ilma fakte kontrollimata.

ESS "Kalevi" Jahtklubil ei ole olemas jahti nimega "ELE", sellist ei ole kogu Tallinnas. Samuti ei ole meie sadamast kadunud ühtegi jahti. Ei oska arvata, mil-

sest."

"Juhtub kogenud kaptenilgi" on kirjeldus Soome jahti "Tuuliaga" juhtunust (sellest kirjutas ka 19. septembri "Meremees"), mille lõpetab lõik: "Neljakümneaastase meresõidukogemusega jahioomanik, üle 60-aastane mees, arvas, et õnnetuse põhjustas automaatrooli rike, sest meremärkide kohta tal pretensioone polnud."

Teine juhtum "Kaptenit pole veel leitud": "Tund-

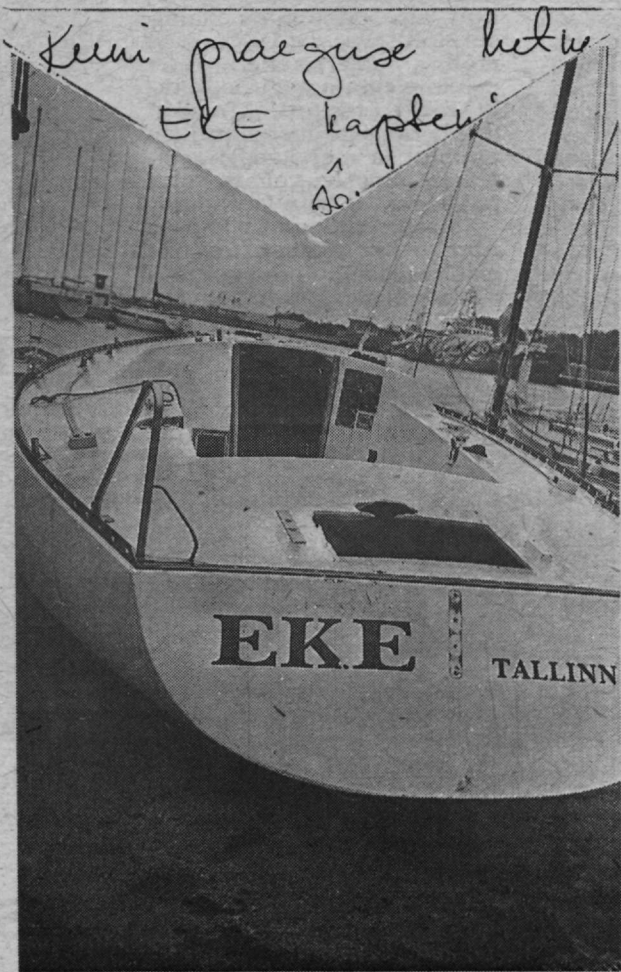
listest allikatest pärinevad Liina Vellandi andmed. Keeruline on kokkuarvata ka meeskonna suurus: merele purjetama läks 3 inimest, päästeti 4 ja kadunud on veel üks. Oli neid kokku siis kolm, neli või viis?

Kummaline on ka L. Vellandi hoiak Eesti purjetamise üldse. Ei ole teada, milliste kriteeriumite järgi hindab autor Soome ja Eesti purjetamise taset, aga juba teisest lausest võib väljalugeda, et ega eestlane purjetada ei oskagi. Kirjatükki lugedes jääb mulje, et soomlase madalikule sattumine on näitlik õppetund täpsest navigeerimisest ja oskuslikust päästetamistööst (mille muide teostas meie klubi liige V. Stepanov), samalad önnetus aga meie purjetajatega on purjetamisealane küündimatus. Aga omegi on "Kalevi" Jahtklubi liikmed võitnud meda-

kelle hoolde see oli usaldatud. Erinevus kahe kapteni käitumises pärast õnnetust on käesoleval juhul ilmselge ja lugu puudutaski üksnes neid kaht juhuslikult samal ajal juhtunud õnnetust.

Ajakirjaniku kummaline hoiak

Kõneks olnud loos ei olnud ajakirjanikul mingit hoiakut peale faktide edastamise. Ent Olev Roos-



«Eke» nime sai näha pärast seda, kui jaht oli leitud ja kaldale toodud.

riumi Mereinspeksiooni Väikelaevalde Inspeksioon. Jahtidega tegeleb Eesti Jahtklubide Liidu Spordilaevalde Register. Nii ühtede kui teiste päästmist korraldab Siseministeriumi Piirivalveameti Merevalvekeskus. Seadusi jagab ja veeliikluse korra kehtestab Teede- ja Sideministeriumi Veeteede Ameti Meresõiduohutuse Tallitus.

Nii juhtubki, et merel saavad kokku alused, mis käituvad erinevate reeglite järgi. On selge, et lõbusõidupaadi kipperile ei saa esitada samu nõudeid kui kaubalaeva kaptenile. Aga on elementaarseid

aega enne eelmist, reede õhtul kella 10 paiku juhtunud karilesõit lõppes teisiti. Kräsuli saare juurest leiti poolpunnult "Kalevi" jahtklubile kuuluv "Ele". (Ka seda juhtumit on 19. septembri "Meremees" kirjeldatud.) Lugu lõppes nii: "Aga neljas, jaht kapten, on tänini kadunud. Viimati nähti teda laupäeva hommikul märgade riietega Rohuneemelt bussiga Haabneeme sõitmas."

Käsitlenud 28. augustil pikemas artiklis "Kelle peale sina loodad?" meresõiduohutust tagavaid abinõusid, arvas "Õhtuleht" parajaks purjetamise hooaja lõpetada. Poleemika jätkamiseks ei leidunud linnalehes enam ruumi. Kitsama teemaringi ajalehena sobib tookord pooleli jäänud vaidlust lõpetama "Meremees".

leid kolmelt olümpiamängudelt, meil on kolm maailmameistrit, ja palju medaleid maailma ja euroopa võistlustelt igal tasandil.

Autori selline halvustav suhtumine Eesti purjetamise pikkadesse traditsioonidesse on kogu purjetajate perele selgelt solvav ja senist head mainet kahjustav.

Soovin võimalikult kiiresti kohtuda Teie ja autori-ga, et asjaolusi arutada.

Seni veel sügava lugupidamisega Teie lehe vastu:

Jahtklubi direktor
Olev Roosma

28. august 1995

Üks täheveiga

Lugu, milles jutustati ümber kaht lõbusõidujah-tidega juhtunud mereõnnetust, pälvis ootamatult terava vastukaja. Ometi saab siinkirjutaja omaks võtta ainult tähevea ühe jaht nimes. Kõik muu on Olev Roosma välja lugenud justkui ridade vahelt. Miks süütu täheveiga sedavõrd ägeda reaktsiooni tekitas, tuli Pirital veidi lähemalt uurida.

Vale täht jaht nimes

Fakte vee all kontrollimas ajakirjanikud tavali-selt ei käi, seetõttu ei võinud loo kirjutamise ajal teada olla, et uppunud jaht nime on "Eke". Nüüd on see sadamasse toodud, auklik ja muljutud vrakk seisab kõigile hoiatuseks kail. Allakirjutanu andmed pärinevad õnnetuse osaliste kirjalikest seletustest. Ent see, kes "Kalevi" jahtklubi jaht nimepidi ei tunne, võis kergesti eksida, lugedes kä-sitsi kirjutatud seletuskirjast: "...viibisin 18. 08.95. a. kell 22.00 Kräsuli saare juures An-gerja karile sõitnud "Kalevi" jahtklubile kuuluval alusel" ja mõistatada, kas pidada konkreetset tä-hepulga küljes K-ks või mitte.

Eravalduses jahiga "Eke", mis oli antud "Kalevi" purjespordikooli kasutusse, läks loata purjetama jahtkapten, kel oli kaasas üks mees ja kaks naist, seega kokku neli inimest.

Kalurile, kes need neli inimest maale tõid, lu-banud kapten, et teatab ise jahtklubile ja organi-seerib jaht päästmise. Et ta oli purjeka sisuliselt varastanud, ei andnud ta juhtunust teada ning jättis uppunud aluse saatuse hooldeks. Võib arva-ta, et jahist ilma jäänud omanikud algatavad tema vastu kriminaalaja.

Olev Roosma kummaline mulje

Kõnealusel loos ei ole kellegi purjetamisoskusi küündimatuks nimetatud, on vaid hinnang lõbu-sõidutradsioonide erinevale pikkusele.

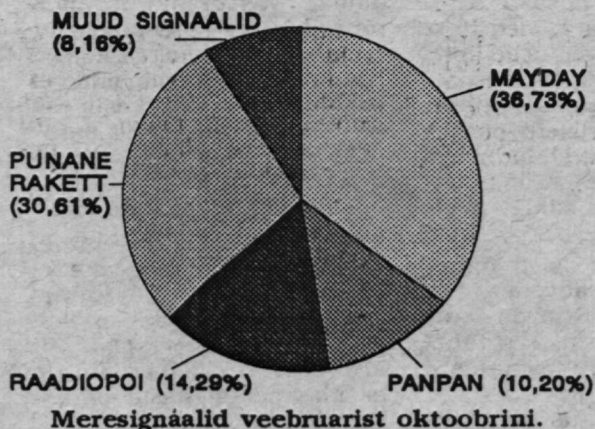
Erinev suhtumine Soome jahti "Tuulia" ja Eesti jahti "Eke" puhul seisneb selles, et Soome kapten teadab, kuidas abi otsida, tal olid selleks vahendid, raadio ja punane rakett. Pääsenud jahtkapten tundis järgmisel päeval muret oma hinnalise vara saatuse pärast ja otsis Pirital võimalusi jaht pääst-miseks. Tublid mehed, kes ta purjeka kivide vahelt vigastamata kätte said, olid Vladimir Stepanov "Kalevi" purjespordikoolist ja Valdur Silvere "Kalevi" jahtklubist.

Eesti kapten ei teinud pärast pääsemist vähi-matki katset jaht päästmiseks. Jaht kadumisele juhtis tähelepanu hoopis purjespordikooli treener,

«Meremehe» kommentaar

Seda augustikuist vaidlust polnuks mõtet üles võtta, lõbusõiduhooaeg on ju läbi. Ent aeg peaks ole-ma üsna paras selleks, et meenutada möödunud hooaja möödalaskmisi ja teha kõik, et neid alates järgmisest hooajast vältida.

Paraku on ülesanded jagatud eri ametkondade vahel. Alla 12 meetri pikkusi veesõidukeid ja nende juhte registreerib ja kontrollib Keskkonnaministe-



Otsingud ja päästetööd merel 1995

	Veeb.	Märts	Apr.	Mai	Juuni	Juul	Aug.	Sept.	Okt.	Kokku
Tallinna piirkond	1	4	4	7	7	2	2	27		
Lääne-Viru piirkond			1	2	1	1		5		
Ida-Viru piirkond			2	1				3		
Peipsi piirkond		1	3	1	1	3	1	1	11	
Pärnu piirkond		1		1	2	1		1	6	
Hiumaa piirkond				1				1	2	
Saaremaa piirkond		1		1	1	1	1	5		
Kokku:	1	2	7	6	7	12	13	5	6	59

SAAREMAA PIIRKOND (8,47%)

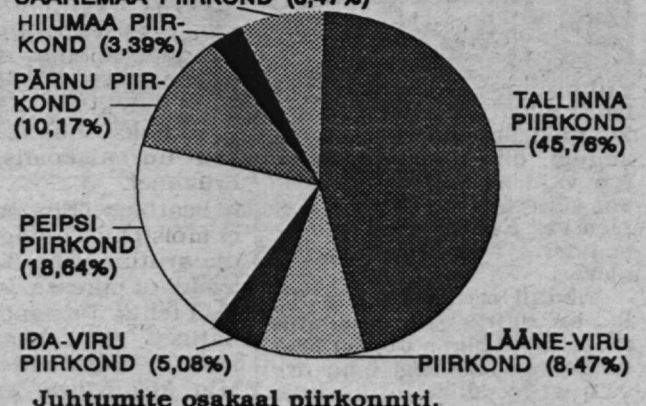
HIUMAA PIIRKOND (3,39%)

PÄRNU PIIRKOND (10,17%)

PEIPSI PIIRKOND (18,64%)

IDA-VIRU PIIRKOND (5,08%)

Juhtumite osakaal piirkonniti.



Liina Velland

30. august

asju, mis peaksid kehtima igas suuruses ja igasuguse kujuga meresõidukeile. Ka ohutusnõuetesse suhtumise peaks olema kõikjal ühesugune.

Mida selleks teha, peaksid need eri ministeriumide ametkonnad omavahel kokku leppima. Seda nimetatakse mujal maailmas koostööks ega kardeta seejuures, et üks võiks teise alla neelata.

Eelõeldu illustreerimiseks sobivad mõned tänava-sed merevalvekeskusele saadud andmed mereot-singu- ja -päästejuhtumite kohta.

Toimetaja

Merendusosalane teabepäev

24. oktoobril korraldati merendusosalane teabepäev, kus veeteede ameti töötajad tutvustasid merendusprobleeme Eestis.

Meresõidu ohutuse tagamisest Eesti Vabariigi veeteedel ja veeteede korrashoiust rääkis 1996.—1998. a. eelarve projektile toetudes peadirektori esimene asetäitja **Viktor Palm**.

Üha suuremat tähelepanu nõudvat probleemi, ohtlike kaupade vedu, tutvustas vaneminspektor **Jaak Arro**.

IMO uusi nõudeid laevadelt õhu saastamise vähendamiseks ning Eesti riigilipu all sõitvate laevade kontrollimisest välissadamates tutvustas välissuhete ja info-

osakonna juhataja **Heino Jaakula**.

Laevakontrolliteenistuse juhataja **Aarne Valgma** sõnavõtu teemaks olid 1994.—1995. aastal toimunud avariid (kõige rohkem on neid juhtunud pukseritega).

Merendusalasest õigusloomest esitas oma nägemuse ameti juriidilise ja kaadriteenistuse juhataja **Jüri Nuut**.

Ülemaailmse merehädä ja ohutuse süsteemist rääkis laevajuhtimise ja sideosakonna juhataja **Kaarel Aare**.

Oma firma "Lars Krogius Eesti AS" tegevusest Lloyds'i esindajana Eestis sai rääkida **Nikolai Kūin**.

Vähestel kohaletulnuil (ettevõtmine oli tasuline) ava-

nes võimalus oma seisukohatade esitamiseks ning diskussioonideks.

Kuulaja

Igati tänuväärt ettevõtmine, aga riigiametniku sõna on kallihinnaline. Igal osavõtjal paluti OÜ-le Vitraän üle kanda või vastavalt eelnevale kokkuleppele sularahas kohale tuua 980 krooni. Sama suure summa asetamine mõne teise koolitusvormi *vitriini* oleks võimaldanud nädala või koguni mitu end harida. Vahest seetõttu ei jõuagi riigiametnike hirmkallis teave nendeni, kellele see mõeldud?

Puuduja

"Veeteede Ameti Teataja"

1995. aasta 4/5. kaksiknumber sisaldab hulga maist septembrini välja antud veeteede ameti käskkirju. "Sadamate töö korraldamine" sisaldab ka lisasid: sadama laevaliikluseks avamise korra, juhendi sadamaeeskirja koostamiseks, sadama passi vormi ja sadama laevaliikluseks avamise akti näidise. Teine pikem dokument on "Laeva juhtkonna liikme mere-sõidudiplomi või -kutsetunnistuse kinnituslehe väljastamise ja ajutise äravõtmise eeskiri" ja selle kinnitamine.

Veel sisaldab "Teataja" järgmised käskkirjad: "Täienduse siseseviimine Riiklike merelootside põhimäärusse", "Kohustuslikust lootsimisest vabastamise tingimused", "Laevasõidureeglid Eesti Vabariigi sisevetel" kinnitamise, "Kalalaevade kasutamine transpordilaevadena", "Täiendavad nõuded dünaamilise tõstejõuga laevade ohutuse tagamiseks" ja kaks kutse ajutist äravõtmist.

Lugeda on ka teede- ja sideministri määrus "Laevade ohutu ekspluateerimise ja reostuse vältimise korraldamise rahvusvahelise koodeksi" rakendamise kohta.

Lõpuks on IMO teateid; tagumisel sisekaanel tutvustatakse merehariduskeskuse kursusi.

Mari Vamba

«Meremehe» tellimine

tavalises korras kataloogi alusel.

Indeks 69 859.

Aastatellimuse hind 75 krooni.

Koju või töökohta tellimine on lihtsaim ja odavaim viis kindlalt iga merelehe numbri omanikuks saada.

RE Tallinna Sadam sadamates seisid 3. novembril:

Kesklinna sadamas

"Mehaanik Krull" (Eesti) — laadib konteinereid
 "Kessulaid" (Eesti) — laadib konteinereid
 "Amirov" (Aserbaidžaan) — laadib-lossib
 "Nikolai Królenko" (Vene) — laadib alumiiniumi
 "Evpo-Agnic" (Panama) — laadib malmi

Muuga sadamas

"Trokin" (Vene) — lossib kakaoube
 "Murom" (Vene) — laadib paberit
 "Tšukotski Bereng" (Vene) — lossib külmutatud kala
 Reisilaev "Finjet" (Soome) — turistid

Kes meil käivad

Kopli sadamas

"Leonid Leonov" (Vene) — laadib väetist
 "Omski 125" (Vene) — laadib paberit
 "Volgo-Balt 131" (Vene) — laadib puitu
 "Šušenski" (Vene) — laadib puitu
 Puksir "Saturn" ja praam 2029 (Vene) — laadib puitu
 Kuivastu (Eesti) — laadib puitu

Paldiski sadamas

Puksir "Ingur" praamiga (Vene) — laadib puitu
 Puksir "Mildis", praam "Kontent" (Läti) — laadib puitu
 Pager "Eestirand" koos abilaevadega süvendab sadamat



TALLINK
EstLine



NT BUNKERING LTD.



Inreko



AS ESAGENA Ltd
MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 3. novembril:

Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" — teel Ventspilsist Baton Rouge'i
 "ALEKSANDER ABERG" — teel Las Palmasest Kamsari
 "PAUL KERES" — teel Lissabonist Kamsari
 "KRISTJAN PALUSALU" — teel Balboast Kwangyangi
 "GUSTAV SULE" — teel Galvestonist Beirasse
 "ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Göteborgist Pottisse
 "HAAPSALU" — teel Kaliningradist Savannah'sse
 "VILJANDI" — Kaliningradis
 "RAKVERE" — Århusis
 "NARVA" — teel Miami Rio Hainasse
 "VALGA" — teel Houstonist Szczecinisse
 "KUNDA" — Santanderis
 "PALDISKI" — teel Ceutast Tallinna

"SOMPA" — Volosis
 "KEHRA" — Rouenis
 "AEGVIIDU" — Kandlas
 "KUIVASTU" — Paljassaare sadamas
 "KUUSALU" — Port Gentilis
 "PARILA" — Antwerpenis
 "RAKKE" — teel Klaipedast Buenos Airesesse
 "VALKLA" — teel São Francisco do Sulist Agadiri
 "PIHTLA" — teel Conacryst Doualasse
 "NAISSAAR" — teel Antwerpenist Crotonesse
 "VAINDLO" — teel Tarantost Casablancasse
 "FRISOHAVEN" — teel Rotterdamist Port Harcourt
 "MUHU" — teel Burgasest Genuasse
 "ABRUKA" — Hullis
 "VILSANDI" — teel Tallinnast Dordrecht

"MUUGA" — Antwerpenis
 "KAPTEN KONGA" — teel Antwerpenist Felixstowe'sse
 "KAPTEN VOOLENS" — Rotterdamis
 "MEHAANIK KRULL" — Vanasadamas
 "KESSULAI" — Vanasadamas
 "VIIRELAI" — teel Tallinnast Stockholmist
 "MANILAI" — Vanasadamas
 "SUURLAI" — Københavnis
 "HEINLAI" — Vanasadamas
 "PAKRI" — Killingholmes
 "ANGYALFJÖLD" — Rotterdamist
 "AEGNA" — teel Tallinnast Leith'i
 "KABALA" — teel Kotkast Naapolisse
 "MOHNI" — Norrköpingis
 "RAPLA" — teel Peterburist Runcorni
 "SOODLA" — teel Constantzast Saksamaale
 "KLOOGA" — Garstonis
 "TRANSESTONIA" — Muuga sadamas
 "DONATA" — Muuga sadamas

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub novembris

Toimetuse postiaadress:
EE001 Tallinn,
Pikk 70, "Meremees"
NMT-telefon 8-25-238 088; numbripeiler 20710,
teatada oma telefoninumber operaatorile
telefonil 6304050

«Printall»
Tellimuse nr. 5177.

Toimetaja
MADLI VITISMANN