

Ilmub alates  
1989. aastast  
VIII aastakäik

# M E R E M E E S

Nr. 1-2 (129-130)

Telispäev, 30. jaanuar 1996

Hind 4 krooni

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Uus kapten lk. 5
- Ohutusest Muuga sadamas lk. 6-7
- Turismimesse Helsingis lk. 8
- Kes tuleb vahti? lk. 10-11
- Ametiühingutest lk. 12-13
- Vrakist ja votiivilaevadest lk. 14
- Vabaduse hind lk. 15

Aasta lõpuks valmis esimene Eesti Vabariigis ehitatud laev (lk. 2-3), aga ka kolm uut kaubalaeva (lk. 4). Isi Trapido foto



### Pressiteade

#### Teede- ja sideministeerium

18. detsembrist 1995 töötab teede- ja sideministeeriumis asekaptenina Viktor Palmet.

Viktor Palmet on sündinud 20. veebruaril 1954 Tallinnas.

1972. a. lõpetas V. Palmet Tallinna 4. Keskkooli ja 1978. a. Leninigradi Kõrgema Merekooli.

1978.—1985. a. töötas V. Palmet Eesti Merelaevanduses, alustades kapteni III abi ametikohast ja jõudes kapteni vanemabi ametikohani.

1985.—1990. a. oli V. Palmet Kirovi nim. Näidiskalurikolhoosi Eksperimentaalses Laevaremonditehases direktori asetäitja, hiljem juhatuse esimehe abi ja abitootmisosakonna juhataja.

1990.—1993. a. töötas hr. Palmet mitmes välismaa laevandusfirmas, põhiliselt "Hanseatic Shipping Company's" kaugsõidukapteenina.

1993. a. lõpust k.a. 18. detsembrini töötas Viktor Palmet Eesti Veeteede Ametis, algul meresõiduohutuse talituse nõunikuna, hiljem peadirektori I asetäitjana.

Viktor Palmeti põhilisteks tegevusvaldkondadeks teede- ja sideministeeriumis on:

- merenduse arengu pikaajalise programmi väljatöötamine;
- merendusala arengu juhtimine teede- ja sideministeeriumi pädevuse piires;
- merendusettevõtete arengu kindlustamine;
- suhted merendusvaldkonna ühiskondlike organisatsioonidega (Laevaomanike Liit, Ekspeditoorite Liit jne.);
- transiitkaubanduse probleemistik ning suhted teiste transiidiketis osalevate majandusinstitutionidega;
- ühtse riikliku mereside süsteemi loomise koordineerimine erinevate ametkondade vahel;
- ametkondadevahelise integreeritud radarjälgimissüsteemi loomise koordineerimine;
- veeteede ameti põhikirjalise tegevuse suunamine ja täitmise kontroll.

20. detsember 1995

Pressitalitus

## Riigieelarve vaatega merendusele

Läinud aasta viimasel nädalal võttis Riigikogu vastu 1996. aasta riigieelarve kogumahuks 13 252 956 000 krooni. Võrreldes valitsuse esialgu esitatud eelarve projektiga suurendas Riigikogu valitsuse nõusolekul nii eelarve kulu- de kui ka tulude poolt natuke üle 3 miljardi krooni.

Riigieelarve tuludesse annab merendusega seotu otseselt 182 miljonit krooni. Sellest 180 miljonit moodustavad kavandatud tuletorni-, lootsi- ja jäämurdetasud ning 2 miljonit meresidesõlme sideteenuste tasu.

Nii need summad kui ka enamikus ülejäänud merendust puudutavad kulud jäid eelarve vastuvõtmisel sama suureks kui projektis olnud. Siiski kärpis Riigikogu valitsuse nõusolekul mitmeid olulisi eraldisi merendusele.

Elmine valitsus kavandas eraldada 18 miljonit krooni jääoludes töötavate lootsikaatrite ostmiseks. Riigikogu ja uus valitsus ei pidanud seda aga vajalikuks ega eraldanud selleks veeteede ameti talitustele sentigi. Vastava ettepaneku tegid Isamaaliidu fraktsioon, nüüdne majandusminister Andres Lipstok, Eesti Maa-Keskerakonna esimees Vambo Kaal, sotsiaaldemokraatide liider Eiki Nestor, Laine Tarvis Keskraktsioonist ja Jürgen Ligi Reformierakonnast. Ettepaneku kiitis heaks valdavalt Koonderakonna ja Maarahva Ühenduse saadikutest koosnev rahanduskomisjon.

Ka Meresidesõlm saab tunduvalt vähem raha kui eelarve projektis kavandatud. Meresidesõlm jäi ilma 4,5 miljonist kroonist, mis oli mõeldud ehituseks, ja 0,5 miljonist, mis oli kavandatud vara soetamiseks. Kummakski tegevuseks ei eraldatudki selleks aastaks Meresidesõlmele raha.

Eelarve projekti kohaselt saanuks veeteede ameti talitused Hundipea sadama remondiks 5 miljonit krooni. Vastu võetud riigieelarves pole ka selleks raha jätkunud.

Veeteede ameti talitustele eraldati töökodade ja tootmishoone remondiks 4,25 miljonit krooni, mis on esialgsest summast 8 miljonit vähem.

Piirivalveametile eraldas Riigikogu ujuvvaheandite ostmiseks 12 miljonit krooni, mis on esialgsest summast 5 miljonit rohkem.

Parvlaevauhenduse doteerimist pidas Riigikogu samuti oluliseks, sest muidu poleks vastavat summat suurendatud 14,5 miljoni krooni võrra. Seega sel aastal doteeritakse parvlaevauhendust 43,653 miljoni krooniga.

Rohkem muudatusi merenduse osas Riigikogu eelarvesse esialgselt võrreldes ei teinud. Siiski alljärgnevalt ülevaate saamiseks merendusele eraldatust.

\*\*\*

Mereinspeksioon saab tänava 12,839 miljonit, millest 6 354 600 krooni on majandamiskuludeks ja 653 000 krooni

toitlustamiseks. 4 385 500 krooni eraldati töötasudeks ja 1 446 900 krooni sotsiaalmaksuks.

Soome lahe aasta kuludeks on keskkonnaministeeriumile eraldatud 360 000 krooni, mis on mõeldud Eesti, Soome ja Venemaa ühisprojektile Soome lahe reostuse uuringuteks ja info kogumiseks.

Kultuuriministeeriumile eraldas Riigikogu laeva "Suur Tõll" kapitaalremondiks 50 000 krooni. Kokku on "Suure Tõllu" remondiks aga vaja tervenisti 6 miljonit.

Parvlaevade sadamate korrashoiuks on tänava mõeldud 16 miljonit krooni. See on Kuivastu, Virtsu, Rohuküla, Heltermaa, Sviby, Munalau, Manilau ja Kihnu sadamate kaide ja kaitsemuulide remondiks ning süvendustöödeks.

Veeteede amet saab tänava 2 437 000 krooni ja veeteede ameti talitused 141 687 000 krooni. Veeteede ametil kulub sellest 1 188 000 töötasudeks, tema talitustel aga 25 549 000 krooni.

Sotsiaalmaksuks on kavandatud vastavalt 392 000 ja 8 430 000 krooni. Veeteede ametile on majanduskuludeks kavandatud 857 000 ja veeteede ameti talitustele 62 208 000 krooni. Veeteede amet saab vara soetada 34 675 000 krooni ulatuses, millest 11,5 miljonit on jäämurdja "Tarmo" liising, ning remonte teha 10 825 000 krooni ulatuses, millest 5,05 miljonit kulub meremärkidele.

Meresidesõlm saab 3,897 miljonit krooni, millest 1,808 miljonit töötasudeks ja 0,596 miljonit sotsiaalmaksuks. Majanduskuludeks on 1 493 000 krooni.

Infotehnoloogiat saab Meresidesõlm osta 0,4 miljoni krooni ja veeteede amet teede- ja sideministeeriumile eraldatud 1,8 miljoni krooni eest.

Päästeamet saab tänava 15,759 miljonit, millest 6,342 miljonit on töötasudeks ja 2,111 miljonit sotsiaalmaksuks. Päästeameti majanduskuludeks nähakse ette 7 251 200 krooni, mis on 472 100 krooni vähem kui eelmisel aastal. Päästeamet saab ka viie inimese toitlustamiseks 54 800 krooni, arvestusega päevanormiks 30 krooni. Eelmisel aastal said päästjad selleks 4900 krooni enam.

Päästeamet saab häirekeskuste ostmiseks 1 miljonit ning pääste- ja navigatsioonivahendite ostmiseks 1,85 miljonit.

Piirivalveamet saab tänava 239,098 miljonit, millest 85,062 miljonit on töötasudeks ja 36,135 miljonit sotsiaalmaksuks. Majanduskuludeks saavad piirivalvurid 85,571 miljonit, millest kuni 110 000 krooni on mõeldud seadusloomeks. 31,33 miljonit kulub toitlustamisele ja 1 miljon ravimitele.

Rein Kuusik, BNS

Proov mullu septembris.



## Aega vähem kui ööpäev

Nagu suurtel reisilaevadel, nii ka väikesel "Pikril" oli vähem kui ööpäev enne esimest sõitu veel palju tegemata töid ja hulk rahvast sagimas.

Enne seda oli korraldajail tulnud välja mõelda, kuidas teha talvine laeva vettelaskmine piisavalt pidulikuks ja ühtlasi nii lühidaks, et külalised liialt ei külmetaks. Varakult oli teada antud uue laeva vettelaskmise kuupäev ja kellaaeg: 22. detsembril kell 11. Kirja olid pandud tseremoonia üksikasjad minutite kaupa ja joonistatud asendiplaanid autodele ja inimestele: kus seisab rivi, kus orkester, kus külalised ja omainimesed, kus sooja jõulujoogi laud. Oli lugeda sedagi, et kell 11.35–11.38 sõnab Helle Meri: "... ning lõpetanud oma soovi, avab vahuveini pudelit hoidva lind, pudel puruneb vastu parrast ning "Pikker" hakkab laskuma vee poole. Ilm aga külmenes päev-päevalt.

Eelmise päeva lõuna paiku jäi mulje, et õigeks kellaajaks küll valmis ei jõuta. Sedavõrd palju oli veel teha, et ka tegijaid jätkus laeva igale ruutmeetrile. Värviti reelinguid, paigaldati roolikambri aparaate, põimiti vanikuid ja kiruti, et laiemat sinimustvalget paela polnud osta. Päril valmis, steriilselt tühjad ja puhtad olid vaid sisseelamata kajutid. Külmutuskapp seisis veel tekil ja mingit aparaati roolikambrisse paigaldamiseks alles otsiti.

Ametis oli meretehase töölisi, piirivalveameti töötajaid ja ajateenijaid. Hommikul kell 7 pidi "Pikker" dokihoonest välja liuglema, et kella üheteistkümneks, vettelaskmistseremoonia alguseks, veepiirini jõuda. Jäi veel mure, kas vahuveini pudel ikka läheb selle külmaga katki.



## Sahtlikommentaariid

**TARMO KÕUTS, septembris 1991 Eesti Merehariduskeskuse rektor:**

Me ei saa enne tseremooniaid õpetada, kui need loodud on. Ja loodud veel pole. Üldised meretavad on muidugi olemas. Aga igal riigil peavad oma tavad ka olemas.

Meil on küll sees õppeaine nimega "Esteetika, eetika, etikett". Selle viimase tarvis on meil välisministeeriumi meestega kontakt võetud.

**Et kaptenid oskaksid ka protokollil kohaselt käituda?**

Täpselt nii. Et noored hõrrad ohvitserid teaksid, millist veini millise kala juurde tarvitada ja jumala pärast viskipudelit külmapapist välja ei võtaks. Et teaksid, milleks kaks paari nuge-kahvleid kasutada. Ja palju muud.

**Kas ka koolisõõklas harjutada saab?**

See on absoluutselt võimatu. Tükk tegemist oli, et õpetajate kohvikussegi tasse leida.

**Nüüd tekib küsimus: teile tulevad täismehed õppima, miks nemad ei peaks tassidest jooma?**

Jah, ka see on probleem ja neid on veel palju teisigi.

**ROLAND LEIT, septembris 1991 Eesti Merelaevanduse juhenduskapten:**

Lihtsad tavad muidugi on. Tervitusreeglid, kuidas lippu pidulikul juhul üles tõsta jne. See oli ka N. Liidu määrustikus olemas. Aga kindel, et peab arutama, mida üle võtta Eesti merelaevastiku tavadest.

**Olen kuulnud, et kokkumurdmise voltidega lippu ei tohiks üldse üles panna?**

Jah, ega siin seni lipust hoolitud ei ole. Liidu kaubalaevastikus on austus lipu vastu eriti madal. See on huvitav, et sõnades räägitakse ses riigis kodumaa austamisest ju väga kõvasti, aga tegelikult... See väljendub ka lipusse suhtumises, eriti kui võrrelda Lääneriikidega. Iseasi on niisugused riigid nagu Panama, Libeeria, Küpros, nende nn. odavate lippude all sõitvatel laevadel näeb narmendavaid lippe ka.

Ma arvan, et Eesti lipusse hakatakse suhtuma nii, nagu lipusse suhtuma peab.



## Piirivalvelaeva "Pikker" vettelaskmisel

kõneles president Lennart Meri nõnda:

See laev hakkab kandma relvastust, mis tähendab, et meil, eestlastel, on piisavalt tahet oma vabanenud mere- ja rannakaitset, selleks, et need oleksid avatud, nagu nad praegu on. See öeldud, tahaksin lisada, et meie tahet Eesti Vabariigi vabadust kaitsta sõltub see, kas relvi on vaja kasutada või mitte. 39. aastal ei olnud meil seda tahet, ja me teame, kui suurt vere hinda me pidime puuduliku tahte pärast hiljem maksma. Olgu selle laeva tänane nimepanek näiteks sellest, et meie noores taassündinud Eesti Vabariigis valitseb samasugune ühtne tahe nagu aastatel 1918–1920, kui me suutsime oma tahte maksma panna, kaitsta iseenda sõltumatust ja astuda maailma vabade riikide perre.

Ma tahaksin veel midagi öelda. See laev on sündinud Eesti maksumaksjate rahast. Ja nad võiksid endalt küsida: kas ei oleks olnud õigem ehitada reisilaeva, kaubalaeva, kalalaeva, tankerit, mis hakkaks raha sisse tooma, mitte raha kulutama. Ma tahaksin teile, armas eesti rahvas, kinnitada, et kõik see tuleb. Tulevad reisilaevad, tulevad kaubalaevad ja kalalaevad, tulevad Eesti tankerid Eesti lipu all. Aga et selleks eeldusi luua, peab meil kõigepealt olema tahe, et me rannad jääksid igavesti vabaks. Ja sellepärast on see enam kui sümbol — see ongi meie ühendatud tahe, mis sellele laevale täna annab elu.

Ja kolmandaks ma tahaksin meile tänast ilusat ja meile kõigile pidulikku päeva siduda ühel ootamatul viisil lähenevate jõuludega, selle ajaga, kus üle pika aja üle Eesti on taas laotunud valge jõulueelne lumi. Ma tahaksin teile öelda, et kui ma Siberist tagasi tuln, leidsin ma vanaema juures ühe sõjaeelse tikutoosi etiketiga "Kogudem raha rannakaitseks". Etiketil oli väike laev Eesti lipu all. Nii korjati sõjaeelse Eesti Vabariigi senthaaval raha, ja selle raha eest ehitati meie rannakaitset. See tikutoos oli mulle nagu kauge tervitus sõjaeelsest ajast, lapsepõlvest. Ja ma panin ta raamaturiulile ja otsustasin neid tikke hoida, ja tikkhaaval iga jõulupühade aegu süüdata eestiaegsest, sõjaeelse Eesti Vabariigi aegsest tulet jõulukuünal. Te teate, et tikutoosis ei ole tavaliselt üle 50 tiku. See tikutoos pidas vastu, ja mul on ikka veel sõjaeelse tuld, millega ma ka sel aastal panen jõulukuuse põlema. Ja see tuli, mis läidab jõulukuünalad, on seotud eestiaegse rannakaitsega.

Ma tahan sellele laevale soovida mehiste tööd Eesti vete, sest mehine töö annab lootust selleks, et me ei tarvitse tema relvastust mitte kunagi kasutada. Mehine töö tähendab ühendatud tahet. Mehine töö tähendab meisterlikkust. Mehine töö tähendab kohusetunnet, mis merel on alati olnud eeskujuks mandrile. Olgu selle laevaga seotud kõik me lootused ja meie ühendatud tahe, mis peab olema tugev nagu rusikas.

\*\*\*

Pärast seda, kui meremehi pastor Jaan Jaani oli

# PVL-103

laeva õnnistanud ja Meie Isa palve lugenud, tegi laeva ristima Helle Meri, mis tema kohus, lausudes: "Mina nimetan sind "Pikker". Olgu sinu tegevus õnnelik ja edukas. Jumal õnnistagu kõiki, kes sinul teenivad." Ja ehkki šampanjapudel esimese hooga ootamatult kõvaks osutus, sai vastsündinu oma külma vahutava joogi pootsmani abiga siiski kohe kätte. Kõik, kes temast vanemad, eelistasid kauni talveilma käes tulisemat rüübet.

Ja siis sõideti meremuuseumisse, et veel hulk asjakohaseid kõnesid maha pidada.

Siseminister Märt Rask: Mul on äärmiselt meeldiv

silani oleme püüdnud abina vastu võtta.

Ilusad sõnad võivad teinekord sündmuse rikkuda — sõna võib väaratada. Aga tegu on tehtud. Ja see jääb. Arvan, et suhteliselt vabas ja mõistlikus meeleolus, nagu meil siin koos olles, on aeg meenutada tegusid, mille tähistamisele oleme tulnud. Siseminister tahab omalt poolt avaldada tänu Meretehase direktorile härra Vassili Netšajevile ja anda talle tänukiri mitte ainult selle laeva ehitamise, vaid ka üldse laevaehituse edendamise eest. Teda ennast pole kahjuks siin, aga loodetavasti annavad kolleegid talle kõik edasi.



Ristiema on saabunud, Tarmo Kõuts tervitab presidendi paari.



Läheb, ei lähe? Kõik hoidsid hinge kinni.



Jaan Jaani õnnistas laeva.

võimalus tõmmata väike paralleel 1936. aasta 7. juuni ja tänase päeva vahel. Tollane ajakirjandus kirjeldas kahe Eesti allveelaeva vettelaskmist detailideni täpselt — kõneles ilusast ilmast, tõi ära kõik ilusad sõnad, mis öeldi. Ei ole juhus, et täna korraldajad neid sõnu: ütlemata jäi siiski, et toda 7. juunit nimetati Eesti mereväe taassünni päevaks. Arvan, et tänasel päeval on Eesti riigi jaoks palju suurem sümbolne tähendus kui ühe piirivalvelaeva vettelaskmine. Oleme ise ehitanud laeva. Oleme asunud tegema neid töid, mida

Kaitseminister Andrus Oõvel:

Riigi poliitika põhisuunad määratlevad meie lähiaja peamise tööna rahvusliku riigikaitse süsteemi reaalse ülesehitamise. Aga me anname endale väga hästi aru, et see rahvuslik süsteem saab toimida ainult siis, kui sel on rahvusvaheline kate. Meie märksõna on ühinemine, teeks ühinemisele aga võime igapäevast ühistööd teha. Saagu täna Eesti riigikaitse tahte, riigikaitse tehnilise mõtlemise ja valmisoleku kooslusest sündinud laev nurgakiviks sellele ühisele



## M/I "Virtsu"

Pikkus 90,7 m

Laius 15,8 m

Kandevõime 3200 T

Kiirus max 14,3 sõlme

Peamasina võimsus 3280 hj.

Trümmide kogumaht 3990 m<sup>3</sup>

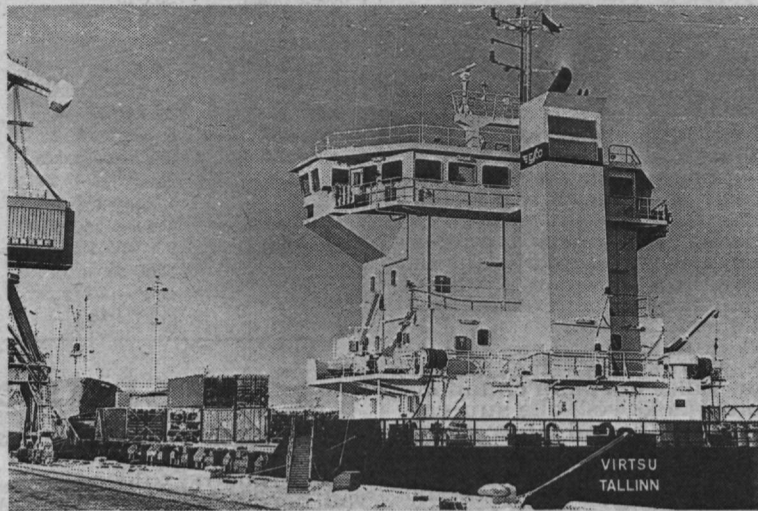
Võimaldab korraga vedada 265 20-jalast konteinerit, sellest 20 külmutuskonteinerit.

Meeskond 10 inimest

Alustas tööd liinil Tallinn — Helsinki — Antwerpen — Felixstowe — Helsinki — Tallinn.

Laeva maksumus ligikaudu 15 milj. Hollandi kuldnat, eeldatav väljaostuaeg umbes 8 aastat.

## Uus laev



lisatsioon kajutis. Kui midagi lahti on, läheb masinasse. Peamasina võimsus on 3280 kW — see on väga võimas. On 300 kW pötkurid, sadamas võime kohapeal ringi pöörata. Jääga võib meil probleeme tulla, aga avamerel ja sildudes küll mitte.

Sillas on väike kompuuter: on näha, mis on tankides, ka alarmid on sees. Edaspidi tulevad meile elektronkaardid. Praegu on 10 meest, jääb 8. See on uue põlvkonna laev.

Ent sellel laeval ootab meremehe veidi harjumatu töötempo, kaptengi on sõiduvahis. Laeva sisustamisel oli püütud sellega arvestada, et

kõik käepärasem oleks, kambüüsi pisimasinad juurde muretsed, et ainus kokk paremini jõuaks. Külalapsialgu kannustab teadmine, et ollakse moodsal laeval ja mujalgi töötatakse nii. Edaspidi tekivad omad rutüürid, mis ehk jõu- ja närvikulu säästavad. Kahenädalane sõiduplaan kuue sissesõiduga Helsingist Inglismaani pole kerge. Ettenägelik tollimees juba toriseski: "Andke meile laevu päeva ajal, kell neli, nagu ette nähtud, aga mitte öösel kell kolm."

Madli Vitismann  
Isi Trapido fotod



Jaan Jaani kinkis eesti- ja venekeelse piibli. Eestlasi on meeskonnas 6.



Kapten Arnold Jurjev näitas oma laeva uhkusega.



RAS Eesti Merelaevandus õnnistas mullust kolmandat uut laeva Muugal vana aasta viimasel tööpäeval, 29. detsembril.

Ristiema Merje Järvelill päästis vahuveinipudeli lahti nii kiiresti, et fotograafid ei jõudnud pritsmeidki pildile püüda: "Saagu sinu nimeks VIRTU. Jumal õnnistagu kõiki, kes selle laeval sõidavad."

Avaras roolikambris teritas vaatamatulnuid RAS-i Eesti Merelaevandus peadirektor Toivo Ninnas. Sõna võtsid teede- ja seditminister ning asekanstler.

Kalev Kukk: "Iga uue laeva jõudmine Eestisse on vaieldamatult suursündmus. Seda eriti täna, kui iga investeering Eesti majandusse on teretunud. Majanduse makropoolel aitab "Virtsu" kindlasti täita tühimikku Eesti maksebilansis. Teisalt on "Virtsu" jõudmine Eestisse majandussündmus ka mikrotaandil, Eesti laevanduse konkurentsivõime parandamisel. "Virtsu" tulek on probleemide tehnilise külje lahendus, juurde peab tulema management — selleks, et Eesti Merelaevandus oleks maailmaturul endiselt edukas."

Viktor Palmel: Eesti Merelaevanduse aastapäeva nädal tagasi nägin muigeid, kui öeldi, et merelaevanduse laeval on ohutuimad. Kuid sellel ütlemlisel on tõi taga. Täna sisse pühitsetav uus laev on ehitatud traditsiooniderikkas laevaehitusriigis Hollandis. On ehitatud väga ohutuna, järgides kõiki neid rahvusvahelisi konventsioone, mille järgi laev peab ohutuse tagama. Eesti on nende konventsioonidega ühinenud. Konventsioon on paberil, laev on aga asi, mida saab käega katsuda, mida saab näha, mis teeb tööd ja töötab, et järgitakse rahvusvahelisi nõudeid laevade ohutuse ja kaubaveo kohta. Soovin järgmiseks aastaks kaptenile ja meeskonnale rahulikku tööd, niivõrd, kui võrd see on võimalik konteinerveolaeval.

Eesti Meremisejoni peasekretär Jaan Jaani õnnistas laeva ja kinkis laevale kaks piiblit, eesti- ja venekeelse. Ukrainakeelset tal kahjuks kaasas ei olnud.

Kapten Arnold Jurjev kiitis uut laeva päris südamest: "Laev on hea manööverdusvõimega, võtab kaupa peale ca 2900 t, kiirus on 14,5-15 sõlme. Esimene reis läks väga hästi, keskmise kiirusega peaaegu 15 sõlme. Ilm oli Põhjamerele 6-7 palli ja kiirus 8-9 sõlme. Võtsin käiku maha, sest kaupa oli vähe. Kolme päeva pärast sõidame Felixstowe'sse, siis asume liinile, kahenädalase ringiga."

Ise näete, et meil on väga modernne varustus ja ohutu. Masinaruumis vahiti ei ole, vanemmehaanikul on signa-

## Taanlased "Suurel Tõllul" 1919. aastal

Pärast jäämurdja "Volonets" hõivamist bolševikeilt 1918. aasta Jäätretke ajal panid soomlased laevale nimeks "Wänämöinen". Jutt on ikka meie linnahalli kai ääres seisvast "Suurest Tõllust" — seda nime hakkas meie kuulsaim jäämurdja kandma 1922. aastal.

Laeva ülevõtmisel 1918. aastal tegid soomlastega riskantset koostööd kapten Stanislaus Juchnewicz ja vanemtüürimees Joosep Arg-Aruvee. Poola päritolule viitava nimega Juchnewicz oli lõpetanud Paldiski ja Riia merekoolid, kodune keel oli tal eesti keel. Oma teenete eest Soome aukodaniku tiitli saanud Juchnewicz jäi Soome lipu all "Wänämöise" kapteniks.

4. aprillil 1919 hommikul kell 7 alustas "Wänämöinen" Helsingist reisi Tallinna läbi paksu jää, pardal taani vabatahtlike kompanii. Aastaid hiljem on kompanii ülem Richard Gustav Borgelin meenutanud, et kapten kutsus ta oma kajutisse, kus sigarid ja toddy löid õdusa meeleolu. Kuigi tema poolt eestlaseks nimetatud Juchnewiczi nime olevat ühel taanlasel võimatu hääldada, kõnelenud kapten eeskujulikkuna taani keelt, sest olnud varem mitu aastat Taani laeval sõitnud. Juchnewiczil olnud koguni Taani mõjukas ajaleht "Politiken" koju tellitud.

Sama 4. aprilli õhtul kell 7 sildus jäämurdja Tallinna sadamas, pardal taanlaste kompanii 12 ohvitseri, 12 allohvitseri ja 189 sõdurit. Pärast ettevalmistusaega suunati 4 laskurja 1 kergetuulipildujarühmaga kompanii Vabadussõja lõunarindele. Nende lahinguteed ulatusid Võru alt ka Põhja-Läti Aluksne kanti. Taanlaste kompaniid iseloomustas energiline juhtimine, vaprus ja distsipliin. Et selles hinnangus pole tegemist diplomaatilise viisakusega, tõendab mitmete arvamuste kokkulangevus. Lisaks kompaniile tegutses 1919. aasta suvel Valgas ka taani laatsaret 4 arsti ja 12 halajastajaõega.

Richard G. Borgelin pälvis kaks Eesti Vabadusristi, talle omistati kindrallitnandi auaste. 1924. aastal astus Borgelin Eesti kodakondsusesse ning hakkas pidama asundustalu Harjumaal. 1934. a. ilmus temalt mälestusteraamat "Daneborgi lipu all".

Jaak Sammet

## Kaitseministeeriumi vaimukas leid

7. jaanuaril, kaunis kargel pühapäevaõhtul oli "Suur Tõll" ltpuehtes ja lume krudinat summutas puhkpilliorkesteri teritussuurs. Laeva koridorides, kus seni peamiselt omainimesi nähtud, sagisid lakk-kingastatud-kinnastatud kelnerid. Vana laeva vanas salongis oli enneolematu pidulikkusega kaetud laud. Aukülastele oli koht jäetud klaveri ette, seetõttu tegi muusikat elektronpill reederikajutis. Kaitseminister pakkus oma Taani kolleegile lõuna, nagu see kombeks on. Aga tal pidi olema hea nõuandja, kes sedavõrd eksootilist paika soovitas, sest nagu Andrus Oövel ütles, oli ta ise sellel laeval esimest korda. Ning väitis, et nii kõrged külalised pole sellel laeval kunagi enne käinud. "Aga me julgeme elustada selle Eesti lipulaevaks olnud laeva just meie jääva sõpruse märgiks," ütles ta ning laskis laeva tutvustada kaptenil.

Olaf Vaarmaa sõnavõtt oli pikitud kõigi aja jooksul lühitud värvikate ütlustega "Suure Tõllu" ajaloost, mida meie ajalehes on varemgi lugeda olnud. "Laev on 80 aastat vana ja ma võiksin talle sellest 8 tundi rääkida," piirdus kapten seekord vähema kui veerandtunniga.

Korraldajafirma "Taara" suutis ruumi omapära kasutades ja kelnerid näl- ja teistpidi rivistades vanas laevasalongis tõeliselt piduliku lõuna etendada.

Desserdieelse pausi täitsid Katrin Karisma ja Tõnu Kilgas Urmas Lattikase elektronpilli saatel. Külalised paistsid keelt mõistmaga aru saavat, et "oh, ilma naisteta on kurb maailm!"

Samal ajal, kui kapten laus laeva esindas, pidas vanemtüürimees ülejäänud meeskonnaga teki vahiti. Vanemmehaanika, kes oli korraldajale teada andnud, et "Suure Tõllu" elektriikaabel kannatab 118 A, valvas, et tänapäevaste köögi- ja soojendusseadmete sisselülitajall midagi ei juhtuks ning oli valmis sellekski, kui kaitsemed kõrgete külaliste silme all üles ütlevad. See unikaalne haridusega (aurumasina mehaaniku, diiselmasina mehaaniku ja laevajuhi diplomitega) mees töötab samal "Volonets A-601-l", millel noorpõlves sõitis, nüüd enese ja laeva pensionipõlves edasi.

Kaitseminister esmakordset "Suure Tõllu" pardal viibimist tõenäoliselt ei kahetsenud. Laevasalongi väljajäätmine pidusöökideks pole sugugi eriskummaline, näiteks Stockholmis "Sankt Erik" teenibki niiviisi restorantimeisraha. Ainult meil pole seda veel tehtud. Seda meelde jäävama võis külalistele see lõuna olla, sest "Suurel Tõllul" pole oieti midagi restorantierit. Kõik, mis alles, ongi ehtsalt vana. Aga kui see "elustamine" tõi näiteks lauajupi laevateki katteks, võiks teistelegi ministritele sama nutikaid nõuandjaid soovitada.

Andrus Oövel ütles oma kõnes: "Me oleme nüüd sellel merel, mis meid ühendab." Ilus mõte. Aga Hans Hækkerup polnud kõrgeim külaline, kes "Suurel Tõllul" käinud. Üksnes kõrgeim Taani külaline.

Madli Vitismann



Aukohal Hans Hækkerup ja Andrus Oövel abikaasadega.



# Ohutusest Muuga sadamas

**Muuga Sadama sadamakapten REIN RAUDSALU, toimetusel on siin kaks pilti, mida palume kommenteerida. Esimesel on näha laeva ja kai kokkupõrke tagajärg.**

Härra Ninnas pidi täna seda eelmist kõksu vaatama tulema, kus tõesti ainult laev viga sai — selle teise aparelli juures, 15. kai ääres.

Aga siin oli betoonist kääras välja löödud. Laev sai päris kõvasti viga, parandami-

Noh, läkski ainult natuke aega mööda, ja oligi jälle käes. Ei saanud laeva lihtsalt pidama, võib-olla oli natuke kitsas ka, teine laev seisis ees. Otsa on ta siin igatahes sõitnud. Nüüd väidetakse, et ekspertiis peaks kindlaks tegema: vigastus on otsasõidust tulnud. Aga me parandasime selle juba ära, nüüd ei ole enam võimalik mingit ekspertiisi teha — me ei saanud ju oodata, millal nende ekspertiis tuleb, aga meie

on võetud meetmeid, et pukserid vähem kasutada. On põtkurid jm. aktiivse manööverdamise vahendid. Mis on laevad kallimaks teinud, aga see peab ekspluatatsiooniasutamine aitama kokku hoida. Kui me määrime mingite rumalate reeglitega pukserid uuesti kaela, ei ole see tõsine asi ega jäta sadamast head muljet.

**Selle peale hädaldab pukserifirma, et olete tal klientuuri ära löiganud.**

Teine põhjus, miks reegleid ei kehtestata, ongi see, et pukserifirma püüab seda kuritarvitada. Ja lõpuks kannatab ikkagi sadam, tema maine, ning selle taga on jällegi raha. Kui keegi juba korra tulemata jätab, sest tal on tekkinud paha arvamine selle sadama kohta, siis on seda üsna võimatu muuta.

Selle kohta on meil olemas täielik näide. Üks Odessa laev nägi meie esimesel ekspluatatsiooniasutamine kurja vaeva, oli hirmul ja viidi tuule eest ära reidile. Ei saanud hulk aega uuesti sisse tulla, sest reeglitega oli määratud: tuulega 17 m/s võib sadamas veel töötada, aga sisse saab tulla vaid alla 12 m/s. Tuul aga oli kogu aeg 12 ja 17 m/s vahel.

See juhtum jättis Odessa laevandusele sellise mulje, et nemad enam siia ei tulnud. Samal ajal saatis Novorossiiski laevandus oma laevu lauluga siia ja leidis, et parimat sadamat ja kasulikumat kohta pole olemas. Kui Odesast mõni siiski oli sunnitud tulema, saadeti kapten-instruktor nädal aega enne kohale, nuusutas siin tuult ja vaatas ilma ning oli platsis koos kapteniga laeva kai äärde panema...

Nii et sadama ohutus on tähtis majanduslik faktor. Ning igasugused põhjendamatud targutused selle kohta

võivad olla väga kahjulikud. Kes tahes võib täielikult kapteneid ja laevakompaniisid provotseerida. See on äärmiselt tõsine asi, millele peab olema valmis vastulööki andma. Kõik, mis tehakse — mitte ainult me ise, vaid ka veeteede ameti maksud, piirivalve, tolli ja jumal teab veel kelle igasugused väljamõeldised —, võivad sadama tulusid mõttetult vähendada.

See juhtum, kui tanker meil vendri puruks sõitis, oli niipalju selge, et meie inimesed ei hakanud sellega üldse tegelema. Meil laevale pretensioone ei olnud. Aga laev ise sai kriimustada. Ma ei tea, kas siis laevaomanik andis selle asja veeteede ametile arutada? Olulisi möödalaskmisi kapteni ja lootsi tegevuses ei leitud. Mille peale kolleeg Kesklinna sadamast ütles kohe, et kui ainult olulisi, siis teisi järelikult oli...

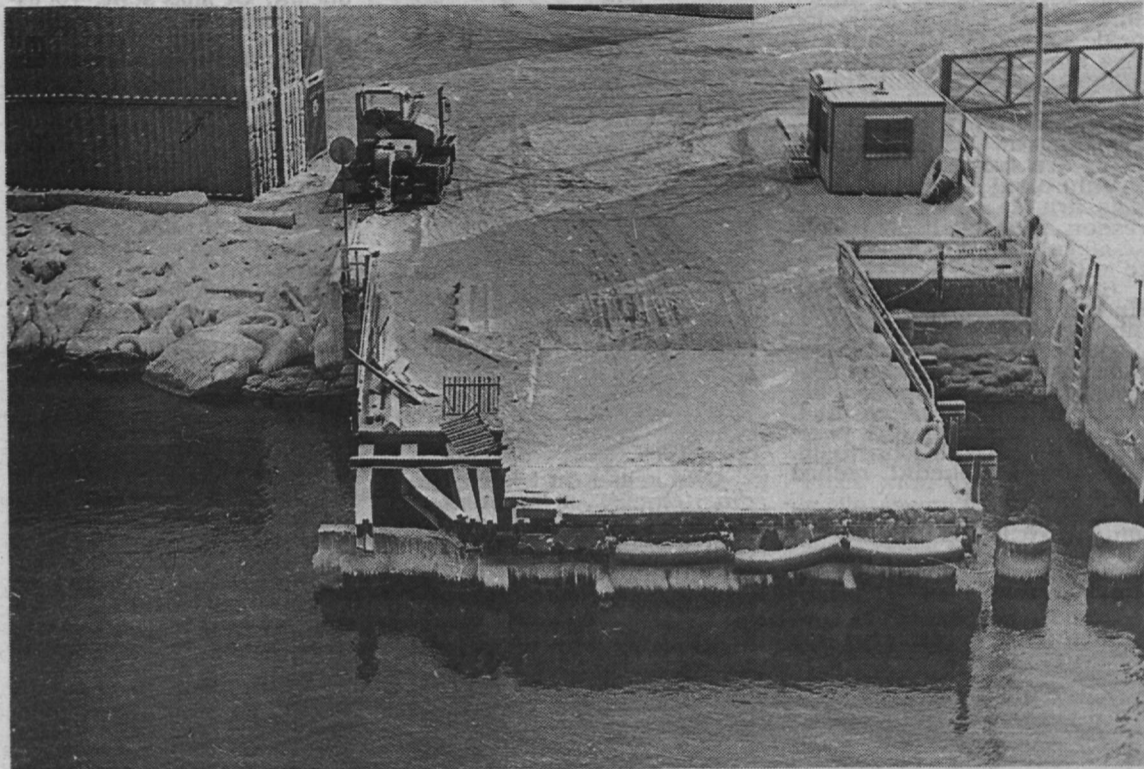
Igatahes tuli sellest suur käära. Saime kirja, kus on öeldud, et vaatamata lootside korduvatele tähelepanujuhtimistele pole Muuga sadam teinud seda, teist ja kolmandat — ei ole midagi teinud, ja on laevasõiduks täitsa kõlbmatu.

**See on nüüd teine pilt. Mis pulk see on?**

See on majakas. Sellepärast, et vilgub ja näitab tuld.

← On juba juhtunud. Isi Trapido foto

↓ Võib juhtuda.



ne läks neile 4637 \$ maksma, meie omad nõudsid veel 37 000 krooni kahjutasu ka.

Mind ajab naerma, et öeldakse: viga selles, et sinna pole pandud vendreid. Aga sinna ei saa vendreid panna, maailma praktikas ei ole niisugust asja, et igale poole, kuhu kapten tahab oma laeva otsa ajada, tuleb vendrid külge riputada. Antwerpeni lüüsid ei ole mingeid vendreid, lööd kõksu vastu ja kivi välja — kohe maksad kinni.

Laev ei olegi ette nähtud siia juurde tulema, ta tuleb ligi ja laseb siia peale oma aparelli välja, mitte ei lase talle müri otsa.

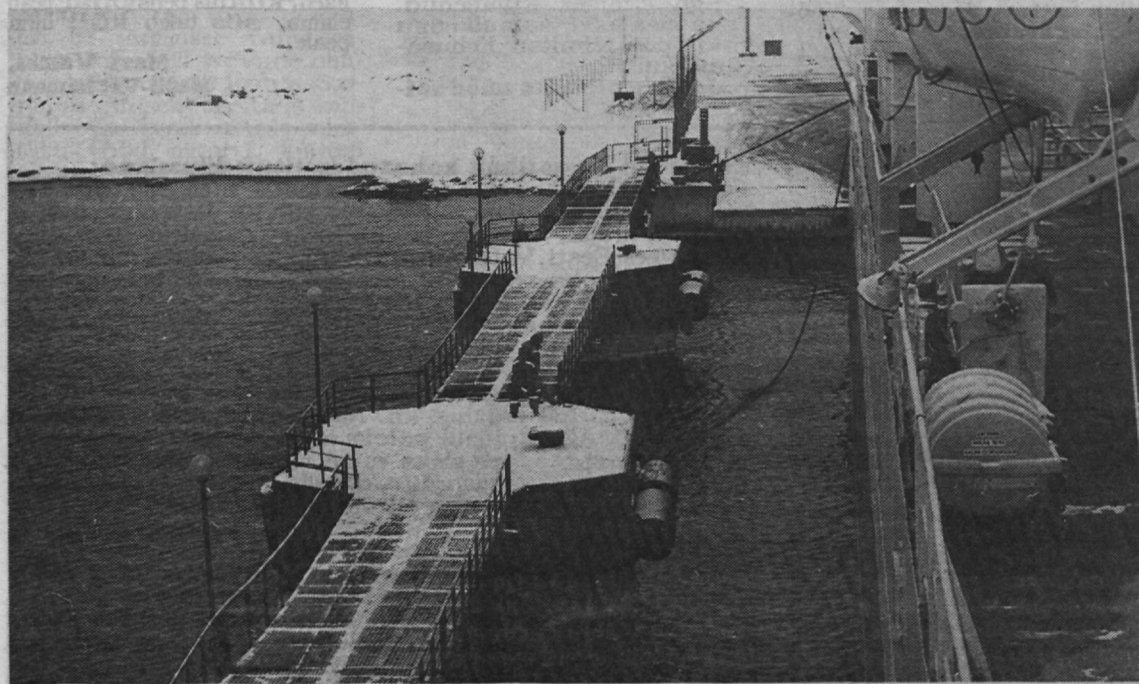
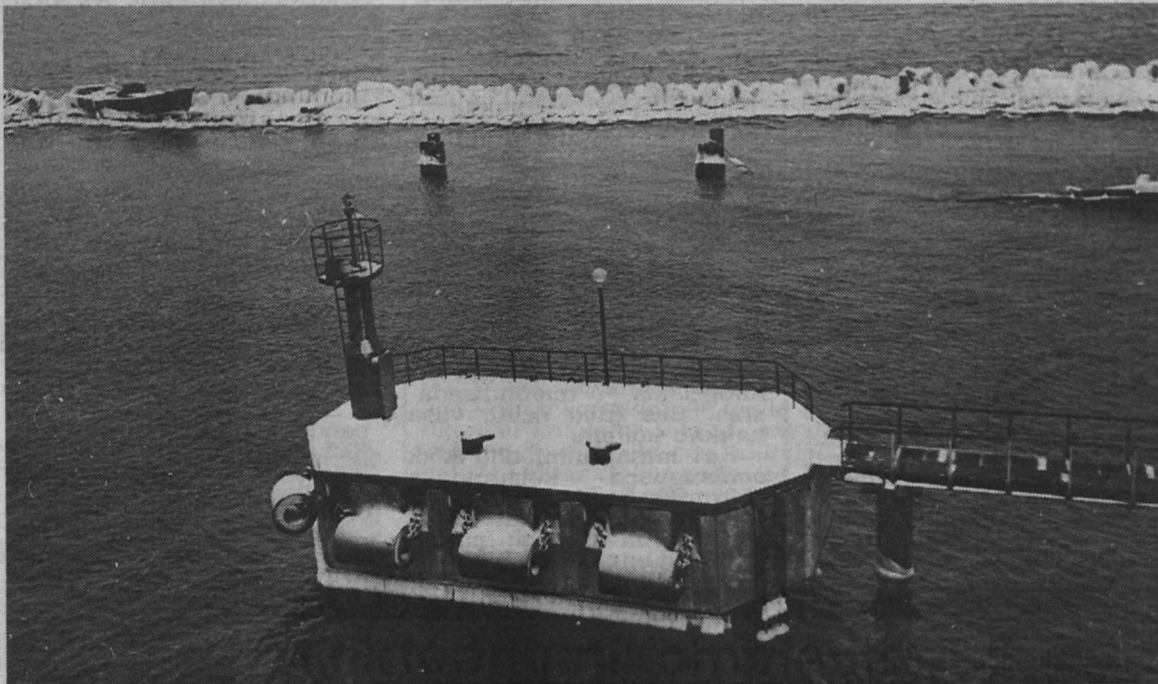
Ja siis kirjutatakse meile, et sadam on nii halvasti varustatud, ei taga sugugi meresõiduohutust ning seepärast ei ole see avariil viimane. Mille peale me kirjutasime vastu, et eks te ise tea oma kapteneid, meie peame asja lihtsalt kahetsusega teadmiseks võtma.

oma poleks niikuinii usaldatud, eks ole. Kai oleks siis niikaua lihtsalt seisma pidanud. Aga vaial on kai all praegu sees, kas ekspert ütleb, et just nüüd tuli...

Sellepärast on see töö kallim, et tuli pragunenud või ära lõigata ja uued panna, niisuguseid ei paigata ju. Nemad pakkusid välja, et vee all kinni keevitada, aga hüd-roehitaja ütles, et veetalune keevitus annab ainult ühenduse, aga mitte tugevust. Kraana tõttu läks see töö väga kalliks.

**See on siis n.-õ. kapteni näpueva hind?**

Jah. Mulle pakuti välja, et määraku eeskirjad, millal peab pukserit võtma. Aga ma olen selle vastu. Kunagi on niisugused eeskirjad olnud, ent samm-sammult oleme need ära muutnud. Selleks on mitu põhjust. Praegu on juba kümneid ja kümneid liike laevu, kus ehitamisest alates



Tööohutusprobleem Muugalt.

## Mulluseid laevu Muugal

Muuga Sadama sadamakaptenitalituse andmeid

	Laevu	tonnaažiga
Jaanuar	96	542 728
Veebruar	99	634 016
Märts	118	771 449
	313	1 948 193
Aprill	129	738 109
Mai	124	861 393
Juuni	141	976 808
	394	2 576 304
Juuli	134	937 181
August	129	1 279 666
September	145	2 151 475
	408	4 368 322
Oktoober	147	2 142 667
November	130	2 112 133
Detsember	190	2 884 411
	467	7 143 211
<b>Kokku</b>	<b>1582</b>	<b>16 036 030</b>







**RAS Eesti Merelaevandus**

pidas mullust sünnipäeva 15. detsembril nagu tavaks, "Georg Otsal". Nagu laeva sõlduplaan võimaldab, päevaa-jal, ja nagu ikka, Peeter Sauli orkestri saatel laevaköögi hõrgutisi maitstes.

Avakõne pidas juhatuse esimees **Enn Pant**:

"1995. aasta on mööda saamas. See on Eesti Merelaevandusele tähendanud küllaltki palju — palju edukat tööd. Valitsuse planeeritud saneerimisprogramm on käivitunud ja edukalt kulge-mas. Vanad laevad asenda-takse uutega. Praeguseks on 37 vana laeva maha müüdnud; see protsess jätkub pidevalt.

Edukalt on alanud ka uute laevade ostuprogramm. Kokku plaanisime osta 12 uut laeva; kaks on juba Eestisse saabunud ja edukalt tööle hakanud.

Enam kui teised firmad on Eesti Merelaevandus pööra-nud tähelepanu laevade me-reohutusele, hiljutine kurb kogemus on selle teinud meie jaoks eriti tähtsaks. Võib öel-da, et oleme muutnud oma laevad nii turvaliseks, et tur-valisemaid on maailmas ras-ke leida.

Tahaksin tänada kõiki me-relaevanduse töötajaid, meie firma sõpru ja toetajad muu-dest organisatsioonidest ning välismaalt, kõiki koostöö-partnereid. Jõulurahu ja edukat tegevust teile kõigile!"

Külaliste hulgas olid kõik-võimalike merendusettevõtete juhid: laevaomanike seast, sadamaist, agentuuridest ja ka välispartnereid. Oli riigia-metnikke nii teede- ja sidemi-nisteeriumist kui ka tollist ja

**Aastalõpu seltsielu kroonikat**



**Peaminister uudistab saali kõrgust, peadirektor jagab seletusi.**

piirivalvest. Oli ka riigikogu-lasi, eriti koonderakondlasi.

Paar laeval veedetud tundi kuludid enamikul seltskondli-ke vestluste vahele pikitud tõiste repliikide vahetami-seks, vestluste vahele suu-pistete ja jookide proovimi-seks. Taustaks ödus mee-olumuusika heas ettekandes.

\*\*\*

Tähelepanuväärne aasta-lõpusündmus oli "Eesti Mere-laevandusele" peahoone ka-pitaalremondi lõpp. Seda tä-histati 22. detsembril oma töötajate pärastlõunase va-huveinti- ja tordipausiga.

Uut interjööri tunnustavad daamid olid endki ehtinud ja kõik, kes pärast koondamist ettevõttesse tööle jäänud, olid liigutatud tähelepanust, mida juhtkond remonditömu ja -müra tauma pidanud perso-nalile osutas. Loodeti, et sel-line algatus kujuneb tavaks.

**Eesti Meremuuseum**

pidas oma pere jõuluõhtut Pika tänava peal. Otse Suure Rannavärava kohal, n.ö. kangil asuvas ruumis oli näha, kuidas leidlikkus ja rõõmus meel telsteleegi rõõmu teevad.

Direktor Ants Pärna rõhu-tas jõulude perekeskust ja taunis uusmoodustist jõulu-pidu. Punase linaga kaetud jõululaud oligi muuseumi oma pere ühine rõõmuhetk kürel jõulueelsel ajal.

Teos on kirjutatud üdini prantsusmeelsena; inglasi on seal kujutatud juhmidena, kes täiesti ettevaatamatute-na ronivad vastase laeva par-dale, vaevumata kindlaks te-gema, kas kõik laevalviibijad ikka on surnud; nad lasevad läbi salakaubavedajate peali-ku etenduse ja kõige tipuks, mõelnud välja plaani, kuidas Surcouf hävitada, lobiseb üks kõrge ohvitser selle sü-damerahuga välja esimesele vastutulijale. Võib ju olla, et korsaarid olidki kavalamad kui inglased, kuid vaevalt, et nood ka nii taipamatud olid, millisena neid raamatust ku-jutatakse. Kokkuvõtteks võiks öelda, et tegemist on tüüpilise seiklusromaaniga: "head" võidavad lõpptulemu-sena "pahasid" igast asen-dist, peategelane leiab pärast pikki otsinguid oma kallima lõpuks üles ja nad abielluvad jne.

**Mulle tundub, et raamatu parim osa on meretermini-te seletused raamatu lõpus, ülejäänud osa kõlbab kah ajaviitelugemiseks.**

**RE Tallinna Sadam**

kutsus ettevõtte äripartnerid ja -sõbrad mullu uuenerud peahoonesse 18. detsembril. Tööajal sööklaana teenivast



**Direktorite rivi: Kalle Pedak, Valdo Kraav, Vello Muru. Nende selja taga kelnerite rivi.**

**Eesti Veeteede Amet**

kutsus oma töötajaid ja külalisi aastalõpu eelsel õhtul Mustpeade majja ballile. Oligi ball: smokingid ja pik-kad kleidid, võis näha bro-kaati, karusnahka, dekoltee-sid ja musti pitskindaid. Tantsuks mängis "Rock Ho-tel" ja kulgi avavastl ajal oli ballisaali põrand kare kui lii-vavärviga laevatekk, hõru-sid tantsijad õhtu jooksul vaha siiski parketile laiall. Peaasi — oli ruumi tantsida. Olevi saalis oli suupiste-laud ja vahekoridordides baar. Nii leidis iga paar ruu-

läbi nelja korruse ulatuvast ruumist oli paaril efektse võt-tega kujundatud mõju vastu-võtusaal rõdul mängiva an-sambliga.

Külaliste hulgas oli riigt-ametnikke alates peaminist-rist, koostööpartnereid alusta-des Eesti Raudteest ja klien-te. Kus mujal satuksidki omavahel viisakusi vahetama näiteks "Silja Line'i" ja "Vi-king Line'i" esindajad. Peale-gi "Eesti Merelaevanduse", "Inreko Laeva" ja "Hansatee" direktorite valsa pilgu all. Väheste kohalviibivate daa-mide seas olid teede- ja side-ministeeriumi kantsler, pea-ministri nõunik ja rahvusraa-matukogu direktoriss.

Urmas Ott kasutas juhust, et kahe suure riigiettevõtte peadirektorit koos aastalõpu-saatesse ahvatleda: "No rää-gime sellest, et meri teid toid-ab ja meri teid katab." Ah-vatleski. Kes jõudis aasta viimase tööpäeva õöl poole kolmeni üleval olla, salgi tea-da, kuidas meri neid toidab.

Paraku viis tööpäevaõhtu rutt seltskonna asjalikke inimesi paar tunniga laiall, seda enam, et vastupuhkenud gripilaine oli nii võõrustajate kui ka kutsutute hulka juba hõ-rendanud.

mi vastavalt soovile Isekeskis või hoopis hulgakesi koos olla ning paarsada ballikülastist mahtusid parasjagu end mõ-nusalt tundma.

Sündaal kellaajal lõppe-nud ballilt lahkuvale daami-dele ulatas peadirektor roosi ja soovis head vana aasta lõppu. Olevatki selline tava just oma suureks palsunud asutuse töötajale omavahe-lt suhtlusvõimalust paku-da. Ilus tava. Ja küllap need, kes vana-aastaõhtul televi-soriballi juhtusid vaatama, leidsid, et oma oli ilusam. Va-bam ja südamlikum, ja misliki balliilik ei puudunud.

mist. Minu isikliku arvamuse järgi on "Musta lipu all" kirjutatud siiski natuke pa-remini ja võiks rohkem pre-tendeerida pretensioonikale pealkirjale "Mereröövli-raamat", kuna seal on kokku võetud kogu piraatluse aja-lugu alates Rooma riigist kuni tänapäevase eetripi-raatluseni. Gilberti teos on varasematest kui 15. sajandi toimunud sündmustest vaid üle libisenud ja väga pealiskaudselt suhtunud berberi piraatidesse, Aasia kohalikke mereröövleid pole ta üldse maininud. Hoolima-ta sellest peab ütleva, et raamat annab hea ülevaate piraatlusest tollel ajavahemi-kul. Pealegi loeb inimene, kes ei pea minu moodi lugu faktidest ja tekstist, kindlas-ti palju parema meelega il-lustratsioonidega läbipikitud teksti kui ainuüksi sündmu-si ja kommentaare tihedalt täis arutlust. Nimekirjutu-sed oleks võinud ainult üle kontrollida.

**Lauri Naber**



**Kõneleb Enn Pant.**

**Kuulatakse tähelepaneli-kult. Isi Trapido fotod**



**"Napoleoni piraat"**

Romaan  
Wolfram zu Mondfeldt  
Tõlkinud Jüri Seitrand  
Olion 1995.

Tundub, et Tallinna kirjas-tusi on tabanud mereröövli-vaimustus. Aasta lõpus il-musid Wolfram zu Mondfeld-ti "Napoleoni piraat" ja John Gilberti "Mereröövli-raamat". Võimalik, et need ei olnud ainsad.

"Napoleoni piraat" on sa-jandeid Prantsusmaa lääne-rannikul tegutsenud Saint Malo salakaubavedajatest ja piraatidest. Üks tuntumaid nendest oli korsaar ja sala-kaubavedaja Robert Surcouf, kel juba 19-aastaselt oli oma röövlilaev, millega ta lülitus Napoleoni sõjalistesse ette-võtmistesse, et saada jagu inglaste ülemvõimust mere-del.

Raamat räägib Prantsuse

**"Mereröövli-raamat"**

John Gilbert  
Tõlkija Jüri Rumm  
Olympia 1995

revolutsiooni poolele asunud aadliku seiklustest, mida ta elab läbi oma kallima otsin-guil pärast haavataasamist sõjas. Ta liitub sõbra soovitu-sel korsaaridega, kes arvas, et see on ainus asi, mis on tegemise vääri-line. Mõnele võis see ka tõepoolest niimoodi tunduda. Raamat tun-dub pisut üleromantiseeritu-na: pole loogiline, et tolleaeg-ne korsaar oleks niivõrd põlanud oopiumist saadavat tulu ja vihanud oopiumi-kaupmehi sellisel määral, et kui ta oli vallutanud laeva, hävitas ta oopiumi ja lasi üle-jäänutel eluga pääseda, just nimelt oopiumikaupmehed ainsatena saatuse hooleks jätkas.

# Kes tuleb vahti?

On aeg roosad prillid eest võtta ja vaadata tööle näkku. Vastavalt BIMCO ja ISF-i läbiviidud uurimuse tulemustele on lähemas tulevikus ähvardamas suur puudus merekaadrist. Viimased uurimused näitavad, et 1990. a. avaldatud samade organisatsioonide kohutavad ennustused väljaõpetatud meremeeste arvu kohta polegi veel kõige hullemad. Praegused analüüsid ennustavad 2000. aastaks 200 000 laevahvitseri vakantsi. Olukord on halvem kui kunagi varem.

Analüüsi Euroopa ja Kaug-Ida andmeid ning 1990. a. jõuti järeldusele, et aastatuhande lõpuks on puudu 140 000 korralikult väljaõpetatud ning hästitreenitud ohvitseri. Igal aastal oleks tulnud selle puudujäägi katmiseks ette valmistada 40 000 inimest. Tegelikult on kogu maailmas igal aastal õpingud lõpetanud 12 000-15 000 ohvitseri, hoiatati laevandustegelasi. Viis aastat pärast selle esimese raporti esitamist on hoiatuskarje muutunud sosinaks. Inimressursi-alast uurimust ignoreeriti laialt, sest Nõukogude Liidu kokkuvarisemise järel tuli tööturule massiliselt väljaõppinud meremehi. Enamiku neist munsterdasid suured laevaoperaatorid. Ukraina, Venemaa ja uute iseseisvate riikide Eesti, Läti ja Leedu meremehed leidsid õnnelikult tööd Lääne omanike kontrollitavalte mugavuslippude all sõitvatel laevadel või endiste Baltikumi riigilaevanduste offshore-firmades.

Hoolimata endise Ida-bloki meremeeste laialdasest ilmu-

misest on selgelt näha, et see oli ainult ajutine kergendus ning ISF-i arvates ei suuda kuidagi lahendada õppinud meeste probleemi tulevikus. Tööandjad on veendumusele jõudnud, et Ida-riikide personal on hästi koolitatud. Praegu on aga esimesed hoiatusmärgid, et laevandusühiskonnal pole eriti suurt huvi nende ressursside edasiseks laiemaks ära kasutamiseks. Üheks takistuseks on nende üldine vähene inglise keele oskus. See vähendab eriti nende laevaomanike huvi, kes ei ole valmis koolitusvõimaluste parandamiseks ise midagi investeerima.

Teine tähelepanek: kuigi endises NL-is olid meremehed hästi välja õpetatud, on kahtlane, kas see nii saab olema ka tulevikus. Enne kui kommunistlik süsteem pankrotti läks, investeeriti hiigelsuuri summasid koolitusse ja väljaõppesüsteemide varustamiseks. Need on nüüd ajast maha jäänud, kuna Ida-bloki merendus-koolitusele on raske leida materiaalselt toetust. On paradoksaalne, et vajalikul tasemel koolituse kindlustamiseks fondide leidmine on vaieldamatult olnud rahvusvahelise laevandusühiskonna üks olulisemaid muresid, eriti seoses offshore-registrite ning mugavuslippumaade osatähtsuse kasvamisega.

Laevaomanikud on oma laevade nn. avatud registritesse viimisega ning oma riigilipust loobumisega suut-

nud vähendada eksploatatsiooni-kulusid. Paljude Lääne laevakompaniide jaoks oli selline mugavuslipu alla minek võimaluseks konkurentsis vastu pidada. Samal ajal aga on nad kaotanud teatud eelised, mida oma riigi lipp siiski andis. Enamik Lääne-Euroopa mereriike on ühel või teisel viisil maksustanud laevakompaniisid oma merendushariduse arendamise huvides. See on vajalik meremeeste vajalikul tasemel ettevalmistamiseks ning erinevate diplomite riiklikul tasemel tunnustamiseks. Maksusoodustusi on tehtud neile reederitele, kes on võimaldanud oma laevadel kadettide praktikat. Briti *MERCHANT NAVY TRAINING BOARD*'i heaks võeti igalt Briti lipu alla registreeritud laevade omanikult või operaatorilt vastavalt aluste kogumuhutavusele teatav summa. Seoses Briti lipu all sõitva laevastiku kiire ja tunduva vähenemisega on ka need vahendid katastroofiliselt vähenenud ja neist ei piisa mehaanikute ega laevajuhtide kolledžite ülalpidamiseks, neile õppevahendite ega praktikakohtade muretsemiseks. Kui varem oli Inglismaal pea igas olulisemas sadamalinnas oma riiklik eksamikeskus, siis nüüdseks on neid järele jäänud paar-kolm.

Paljud laevakompaniid on tööle võtnud Lääne-Euroopa ohvitseri kombineeritud mugavuslippumaade meeskondadega ja on niimoodi

justkui kokku hoidnud neid summasid, mis kulusid ohvitseri välja õpetanud riigil. Aja möödudes ja töötajate vähemaksjäämise tagajärjel need ressurssid ammenduvad. On möödapääsmatu, et eralaevaomanikud peavad lülitama oma eelarvetesse vahendid meremeeste koolitamiseks.

Üks huvitav teema, mis tuleb esile tõsta, on küsimus sellest, kuidas asendada vanad käsukorras sisseseadud maksud rahvusvahelistega. Milline peaks olema see institutsioon, kes neid vahendeid koguks? Kes korraldaks õiglaselt ja mõistlikult kogutud fondide jaotamist õppe- ja praktikaasutuste vahel? Kas on üldse võimalik selliste maksude kogumiseks rahvusvahelised reeglid kehtestada?

Üks võimalus võiks olla IMO kasutamine selleks, ja ISF (*International Shipping Federation*) võiks olla selle agendiks. Eeliseks võiks olla see, et IMO juba on valitsustevaheline konsulteeriv organisatsioon, kuid seni hambutu, kui asi on nõudnud enese maksmapanekut. Samal ajal on märgata julgustavaid märke sellest, et IMO on siiski otsustanud resolutsiooniga tegutseda hakata konventsioonide nõuetest kinnipidamise nõudmisel.

Uurimustest on enamasti välja jäänud sotsiaalsed muutused, mis mõjutavad kõigist rahvustest noori mehi otsima tööd võimalikult kau-

gemalt karjääril merel. Meresõit pole kunagi kerge olnud. Tänapäeval, sõltuvalt mitmest arengusuunast, on see inimsuhete aspektist vaadelduna veelgi rängem.

Viimase paarikümne aasta jooksul on laevandust mõjutanud kaasaegse kaubakäsitustehnika revolutsioon. Kogu see areng on viinud käibe suurenemisele, vähendanud sadamasseisu aega ning seega ka meremeheelu võlusid. Olla pardal, emal ühiskonna elust, meeskonnas erineva keele ja kultuuriga meeskonnaliikmed — see kõik on küllaltki pingeline igale intelligentsele noorele inimesele, kelle nõudmised oma kohale elus on piisavalt kõrged.

Vaatamata sellele, et noored otsivad karjäärivõimalusi mujalt kui merelt, pole eriti kuulda ideedest, kuidas muuta meresõit ligi tõmbavaks.

Laevaomanik Hans Laurin on avaldanud arvamust, et ka STCW-konventsiooni nõudmiste korralik täitmine ei suuda ära hoida nende õnnetuste arvu suurenemist, mis on põhjustatud inimfaktorist. Ainuke, mis võib aidata, on see, kui õiged inimesed tulevad merele ja sinna ka mõneks ajaks jäävad. Euroopa riikides on puudus merekoolides soovijatest ja need, kes juba kord ohvitseriks on saanud, igatsevad enam ja enam maale.

"Kus on mu vahetus," ohkavad väsinud ja kodu poole ruttavad meremehed.

"Fairplay's" avaldatud materjalide põhjal

Reet Naber

## Rängad etteheited meie merendusele Soome ajakirjanduses

### Merel on vaja professionaale, mitte professoreid

Eesti merenduskoolitus on armetus olukorras

Sellise pealkirja all ilmub mõeldud aasta lõpus, 27. detsembril Soome "Ilta-lehtis" Petri Koskise kokkuvõtte telefonijutust, mille ta oli pidanud aastapäevad Eesti Merehariduskeskuses konsultandina töötanud Rene de Geusiga. Klassikaks saanud ülevaate järel, mis veelkord selgitab eestlaste võimalusi nõukogude korra ajal merele pääsemiseks ning seal ametialaselt edeneamiseks, arutletakse meie merehariduse praeguse olukorra üle.

"Hr. de Geus, kes on olnud Rotterdami Polytehnikumi, kõrgema transpordialase kõrgkooli rektoriks, on nimetanud Tallinna Merehariduskeskuse suurimaks hädaks pädevate õppejõudude ning õppevahendite puudust. Praegu puudub koolil ka rektor ja meresõidu kogemusega õpetajaid on raske leida, sest (teadagi), merel on palk tunduvalt, kuni 10 korda kõrgem kui koolis. Õpetajate keskmine vanus koolis on 55 aastat, mõned neist on isegi üle 70 aasta vanad. Nende ja 20-aastaste õpilaste vahel on kenake kuristik. Mõned õpetajad on tööl ainult sellepärast, et pension on liiga väike.

Meresõiduvahustus areneb tänapäeval eriti kiiresti ja selle arenguga sammupidamine nõuab noori ja hästimotiveeritud õpetajaid. Õpetuse teoreetiline tase Tallin-

na merekoolis on väga kõrge, nagu endise Nõukogude Liidu merekoolides üldiselt oli. Koolis tehakse muu hulgas ka rohkesti diferentsiaal-arvutusi, kuigi end igapäevases meresõidus üldse vaja ei lähe. "Merel on tarvis professionaale, mitte professoreid," teeb de Geus kokkuvõtte.

Üks koolituse suuremaid muresid on praktikabaasi loomine. Praktiliste oskuste parandamiseks on ainuke võimalus saata õpilasi kaubalaevadele või valmendi (simulaatori)-praktikale. Praegu koolis kasutatavad simulaatorid on osaliselt saadud Kotka Merekoolist, kus neid enam ei kasutatud, ja need pandi siinsete inimeste poolt kasutamiskorda. Põhjamaade riigid võiksid siinkandis kombeks olnud tava järgi talgukorras kaasa aidata Eesti merehariduse kaasajastamisele.

Õpetajate palgaküsimuse lahendamisel on mõned ettepanekud seoses kooli saneerimisega, mille eesmärgiks on muuta kool tegutsevaks vastavalt ärimaailmas kehtivatele tavadele.

Koolis on palju õpetajaid ja abipersonali, kuid hakkama saaks hoopis väiksema arvu pädevate õpetajatega, aga neile tuleks siis maksta ka korralikku palka, et nad ei peaks mujalt lisisissetulekut otsima. Kuna Eesti kalandusettevõtetele läheb praegu kehvasti, võiks vähenda-

da kalandusalast koolitust ja osa sellest liita kaubalaevastiku-väljaõppega. Merekoalituse ümberkujuandamist nõuab ka laevajuhtkondade täiendõpe. Viie aasta jooksul on vaja uuendada diplomite vahelehed ja uusi nõudmisi lisandub kogu aeg.

Koolituse finantseerimine on de Geusi arvates ebaselge, kuna Eesti uue valitsuse põhimõtetest ei olnud siis veel täit ülevaadet. Hollandi majandusministeeriumi Eesti merehariduse arendamise abistamisprojekt jätkub vähemalt 1996. a. septembrini.

Plaanis on merekoolis õpilaskohtade arvu suurendamine, sest lähiaastatel on Eesti laevadel ette näha nõudluse kasvu. Lisaks on maailma kaubalaevastikus selle sajandi lõpuks ette näha vakantsi 100 000 laevahvitseri osas. Praegu koolitavad suured Lääne laevaomanikud endale laevahvitseri Filipiinidel, Indoneesias ja isegi juba Kambodžas, kuid needki allikad hakkavad juba kuivama. De Geusi arvates võiksid laevaomanikud kasutada rohkem baltlasi, kuna palgatase on "sobiv". Lisaks on baltlased Euroopa laevaomanikele kultuuriliselt lähedasemad. Norra laevaomanikud kulutavad iga aasta ca 2 miljoni dollarit laevahvitseride koolitamiseks Filipiinidel. Eestisse nad oma kooli veel asutanud ei ole.

## Kommentaari

### Ajakirjandusest

Soomlastele oleme saanud arvestatavaks konkurendiks nii laevandus- kui ka tööturul. Sellepärast on nad varmad kasutama võimalust meie puudusi toonitada. (Meil ei tasu loota, et meie väiksemadki viperused tähele panemata jäävad!)

Needki artiklid on osavalt ja meelde jäävalt ühendatud fotodega avarii teinud Tallinki laevast + selgitav tekst sinna juurde. Eesmärk on mõjutada Soome ja ka teisi reisijaid mitte kasutama Eesti laevu.

Samas tuleb artiklis avaldatuga kohati nõus olla.

Et ka Soome ajakirjanikel võib keele tõttu suisa valearusaamist ette tulla, selgub näiteks sellest, et on ühendatud Merehariduskeskuse eelmine rektor praktilise meresõiduga, mida hr. de Geus parimagi tahtmise juures öelda ei oleks saanud.

### Merekoolitusest

Hollandi konsultandid on Eesti Merehariduskeskuses töötanud vastavalt Eesti Haridusministeeriumi ja Hollandi Majandusministeeriumi vahel sõlmitud kokkuleppele alates 1995. aasta jaanuarist, pakkumine tehti neile 1994. aasta novembris. Töö tegelikult teostajaks valis Hollandi valitsus välja Rotterdami Laevanduse ja Transpordi Kolledži koos Rahvusvahelise Transpordiakadeemia ning Rotterdami Polütehnikumi Merendusosakonnaga. Rene de Geus on kõige pikemalt siin kohapeal töötanud. Ta ise on kaugsõidukapten, pärast merelt maalejäämist alustas ta õpetamist ja oli aastaid Rotterdami Polytehnikumi direktor. Siinjuures tuleks ära märkida ka see, et saamaks professionaalseks õpetajaks, tuli tal lõpetada kursused, kus õpetati pedagoogikat, psühholoogiat ja palju muud koolmeisterdamiseks vajalikku. Heaks õpetajaks saamine on sama raske kunst kui heaks laevajuhtiks.

Tänapäeva merendus nõuab palju. Toimetulemiseks on vaja kõvasti pingutada. Muutused tehnikaalal on tohutult kiired, rahvusvahelistele standarditele vastamiseks tuleb aina rohkem raha mängu panna. Eesti riik on võtnud endale vastutuse/kohustuse järgida rahvusvaheliste konventsioonide nõudeid ja tagada ohutu meresõit meie vetes. Viimasena sai riikliku tunnustuse STCW ehk "Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon" ja seoses sellega on vaja üle vaadata meie merehariduse korraldus ja sisu. Merehariduskeskuse ümberkorraldamine, nii et Eesti riigil kasutada olevatest vahenditest saaks maksimaalselt hea merehariduse anda neile, kes on meie tööturul (ja ka rahvusvahelisel) konkurentsivõimelised, on olnud Hollandi konsultantide kutsumise eesmärgiks.

Hindan kõrgelt meie tõeliste meremeeste oskust pea igas

olukorras toime tulla, nende asjatundlikkust. Õnnetuseks on "raudsete meeste ja puust laevade" aeg parandamatult mööda saamas ja kui me kiiresti oma mereharidust tänapäevanõuetele vastavalt ümber korraldada ei suuda, tekib oht, et parimadki on "rongist maha jäänud". Ei aita ainult sellest, et muretseme ühe uue radarisimulaatori ja sellega on asi korras. On vaja ka neid, kes kõiki õppevahendeid kasutada ning noori rakendusliku kõrghariduse saamiseks õpetada oskaksid.

Igaüks, kel on vaja olnud süstematiseeritud kirjatööd teha, teab, kui palju aega ja pingutust võib nõuda ühe arenguplaani asjalik ja põhjalik koostamine, kusjuures on vaja kasutada maailmas juba omandatud ja läbi proovitud kogemusi, kohandada need meie oludele (selleks on vaja need olud, näiteks merenduse tööturg läbi analüüsida), seadusandlus selgeks teha, tehnika arengusuundadega kursis olla jne. jne. Hea, kui on keegi, kes võiks aidata ning nõu anda. Viimase aasta kogemused on toonud ehmatava äratundmise: meil Eestis ei jätku häid merendusspetsialiste piisavalt ühelegi alale, ei merele, ei kaldale. Olles pidevalt kursis olnud tööga, mida konsultandid on siin teinud, tuleb neile täit tunnustust avaldada. Õnnetuseks oli siitpoolne suhtumine pikka aega passiivne vastupanu, kuklakarvad turris, selle asemel et vales mõistmisi ja pingeid diskussiooni korras lahendada.

Viimasel koosolekul Merehariduskeskuses olid hollandlaste initsiatiivil kohale tulnud ka Rootsi ja Taani esindajad, et omalt pooltki ölg alla panna. Soomlasi ei olnud. See-eest kirjutavad nad ajalehtedes.

Reet Naber

## Direktorikommentaari

**RASI Eesti Merelaevanduse peadirektor TOIVO NINNAS:** Muidugi teeb tõsist muret meie mereharidus. Lugesin "Pühapäevalehes" artiklit "Eesti mereharidus vajab uuendamist." ("Ilta-lehti" artikli valiktole). Siin on mõnes mõttes täiesti õigesti kirjutatud. Meie põhja- ja läänenaabritel ei ole kõrgharidusega meremehi. Meil on vaja kõrgharidusega ökonomiste, juriste ja seega on meil kõrgharidusega väga palju inimesi. On vaja nii haridust kui ka praktikat, ja sellepärast merekooli varustus, näiteks simulaatoritega, on väga tõsine probleem.

Meie laevaseltsis laevade arv väheneb, müüme vanu laevu, ja selge on see, et ainult Eesti Merelaevanduse jaoks, nagu enne oli, pole vaja hoida oma merekooli. See on vanast ajast jäänud, et kõik, mis merenduses juhtub, läheb meie kaela. Aga meie meremehed, inimesed, keda me koolitame, läheksid tööle ka välislaevadesse ja siis oleks kasvõi see raha, mida nad saadavad koju, valuuta sissetulekuallikaks. Et see võimalik oleks, peaksid nad väga hästi oskama inglise keelt ja omama korralikku praktilist ettevalmistust. Praegu on kahjuks nii, et merekooli varustus jääb ajast maha. Varustus on tohutult kallis ja me peaksime selle muretsemisel jälgima, et me riigi kulul ei koolitaks töötuid. Kuipalju on vaja mitmesuguste erialade spetsialiste, see on vaja selgeks teha. Ja tõsine probleem on ka see õpetajate kaadri probleem — nad on jäänud vanaks ja merele võõraks. Siin on jumala õigesti kirjutatud.

Aga see artikkel toon on selline, et kõik peavad meid ilmingimata õpetama ja kõiki peab kuulama. Sellest me peaksime hakkama lahti saama. Me oleme inimesed nagu teised ja väga paljudes küsimustes me oleme ka tunduvalt paremad.

Kasvõi meie meremeeste tööharjumused — me oleme vastu võtnud soomlastelt "Tallinki" — äärmiselt pahas seisukorras ja meie kolleegid, enne kui nad ära läksid, viskasid isegi võtmed üle parda, ajasid kompuutersüsteemid segamini ja tegid seal igasugust pahandust. Me võime neist ka aru saada, nad kaotasid töökohad seal, aga see oli tööandja ja mitte meie probleem. Me võtsime vastu "Mare Balticumi", see oli hirmsasti käest ära lastud laev ja seal olid Rootsi meremehed töö, omelti nad arvavad kindlasti, et nad on tunduvalt paremad kui meie.

Sellepärast, ma olen kusagilt kuulnud, kõigepealt peab iseennast austama ja kõvasti tööd tegema, siis austavad sind ka teised.

## "Eesti meremeestel puudub laevaomaniku toetus"

on teine meie mereasjandust puudutav kirjutis. Selles on küsitletud Turu rootsikeelse merekooli rektorit Bo Gyllenbergi, "kes on korduvalt külastanud Eesti kaubalaevu ning oma sõnul peaks nende vajadusi mingil määral tundma".

"Eesti laevajuhtkonnaliikmeil ei ole vähematki viga, mida neile ette heita, kuid neil paistab puuduvat täielikult maa(kalda)organisatsiooni toetus. Laevaomanikud ei hoolitse veel töötajate väljaõppe eest samavõrra kui Soomes. Eesti meremehed peavad käima Lääne laevades "luuramas", kuidas nendes asju aetakse," ütleb Gyllenberg.

Eesti merendusadministratsioon on Gyllenbergi sõnul veel üsna nõrk, mis teeb rahvusvaheliste eeskirjade jälgimise raskeks. Gyllenberg arvab ka, et Eesti mereadministratsioonis ei ole rahvusvaheliste eeskirjadega kursisolek heal tasemel. Gyllenberg ise on Soome Laevaohvitseride Liidu esindajana IMO-s.

"Tallink Finland OY" tegevdirektor Keijo Mehtose sõnul alustavad "Tallinki" laevade kaptenid kevadel simulaatorikursusi Otaniemes. Neil ei ole ka spetsiaalset laevajuhtimiskoolitust just seda tüüpi laevadele.

Kevadel hakkavad kaptenid simulaatoril harjutama laevaõitu Helsinki rannikul, kuid Mehtose sõnul ei ole plaanis Tallinna sadama simuleerimist. Ehkki ta mõnab, et seegi võiks olla kasulik, sest nende laevad on seal vastu muule pörganud.

Lisaks on "Tallinki" kaptenitele kevadel ette nähtud kursused, kus õpitakse laevajuhtimisel vajaminevat rühmatöökunsti.

## Mõnda merendusest uuel aastal

Mullu ühines Eesti diplomaatide ja väljaõppealase IMO konventsiooniga (STCW). Sellest lähtuvalt peab arvestama rahvusvahelisi nõudeid ka merehariduse edendamisel. Käesoleval ajal on riiklikult korraldatud vaid merekoolituse kesk- ja kõrgetasandi hariduse andmine, algatasandi koolitus on formeerumas. Üha selgemaks muutub veendumus, et Pärnu Merekooli kaotamine oli suur viga. Nüüd uue taasloomine toob endaga kaasa palju rohkem valu ja vahendeid, kui oleks seda olnud omal ajal vana kooli ümberkujundamine eestikeelseks.

Algtasandi mereharidust kursuste korras on suutnud anda Pärnu Merenduskeskus (PMK) ja seda isemajandamise teel, riiklikku toetust saamata. Sellele vaatamata lõpetas jõulude eel taas PMK järjekordne lend nooremadruseid ja motoriste. Kahetkümmet kuuel mehel oli võimalus paralleelselt omandada mõlemad erialad. Praegu toimuvad koolis väikelaevala- ja paadijuhtide kursused ning asja lõpetasime uute gruppide komplekteerimise nii madruste kui ka motoristide eriala omandamiseks.

Lähtulevikus avame radistidele, laevajuhtidele ja

Pärnu 6. Keskkooli merendusklass.

tüürimeestele 3-päevased raadiotelefonide eriti tähtsate signaalide kursused.

Meie õppekeskuse abi vajaksid loodushoid, riigikaitse, kalandus, meretransport, sadama- ja hüdrograafiateenistused, tulevased väikesadamate spetsialistid. Meeldetuletuseks olgu märgitud, et omal ajal oli ainuüksi Pärnu rajoonis koos 6 jõesadamaga 26 väikesadamat, milliste taastamine on vaid ajaküsimus, vastavalt tekkivatele vajadustele.

Eesti Laevaregistri andmetel oli 1995. a. vabariigis 570 laeva ja alust. Kolme uue, igati kaasaegse laeva võrra saadi möödunud aastal rikkamaks Eesti Merelaevanduses ning kahel järgneval aastal lisandub veel 9–11 uut laeva. Ka vanemaid aluseid renoveeritakse ja kohandatakse ümber. Seega meremeeste tööhõive võimalused üha laienevad. Kuna kõik kutsetunnistused on rahvusvahelise staatusega, siis on tööle saamine soodus ka välislaevadele.

Meeldivaks uudiseks on see, et Eesti Kalakapital on üks esimesi, kes tõhusalt toetab PMK-d õppelaeva "EVA 310" kapitaalremondi tegemisel. See abi ei kata küll kogu vajaminevat sum-

mat, kuid on siiski märk sellest, et mõistetakse merehariduse vajalikkust. Loodame, et ka teised ametkonnad ja organisatsioonid leiavad võimalusi toetada Pärnu Merenduskeskuse häid kavatsusi taastada stabiilne ja kaasaegne mereharidus Pärnus. Praegune õppehoone on amortiseerunud, puudub korralik õppelaboratooriumide ja -klasside sisustus ja ega väike kollektiiv ainuüksi initsiatiiviga ei suuda rajada kooli, mille vajadusteks läheks tarvis vähemalt 1,4 miljonit krooni.

Oleksime tänulikud kõigile meremeestele ja merd armastavatele inimestele arukate arvamuste ja ettepanekute eest, toetamaks meie mõtteid ja unistusi Pärnu Merekooli taastamisel.

Kui mõnes kodus või asutuses on säilinud merendusala kirjandust ning mereise ja meremeeste elu sümboliseerivad rekvisiite, mida teie ise ei soovi säilitada, siis rikastaks selline väärtuslik inventar kindlasti Pärnu Merenduskeskuse õppematerjalide kogu. Kirjutage meile aadressil Pärnu, Suur-Jõe 18.

Pärnu Merenduskeskuse direktor Arno Maidla



## Ministriumikommentaari

**Kas Eesti mereadministratsioon ongi nii nõrk, Eesti Teede- ja Sideministeeriumi asekancler VIKTOR PALMET?**

See ei ole nii. Eesti mereadministratsioonis on küllalt spetsialiste, kes on väga hästi kursis rahvusvaheliste konventsioonide nõuetega.

Konventsioonidega kehtestatakse nõuded, millele tuginedes tuleb rahvuslik seadusandlus nende nõuetega kooskõlla viia, et teha rahvusvahelise konventsiooni nõuded täitjatele käepäraseks. Eesti Veeteede Amet on andnud välja mõnikümme normatiivakti, sest oleme ühinenud kümme konventsiooniga.

Transpordis on eriti suur osakaal seadusest alamatel reguleerivatel aktidel, mis esitavad nõudeid laevafirmadele, agentuuridele, sadamatele. Need spetsialistid, kes on eelmainitud mõnikümme akti välja töötanud, tunnevad rahvusvaheliste

konventsioonide nõudeid väga hästi. Kõik need aktid on avaldatud "Eesti Veeteede Ameti Teatajas" ja need reguleerivad meie meresõitu tegelikult. Aktid on koostatud kvalifitseeritult, aga kui neid on mingil põhjusel vaja muuta, tehakse sedagi.

Käsil on näiteks muudatuste tegemine 9. detsembri 1993. a. määrusesse nr. 389, mis puudutab meresõitudiplomeid ja kutsetunnistusi. "Meremeeste väljaõppe, diplomaatimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni" (STCW) nõuded, mis jõustuvad 1997. aastal, nõuavad veelgi muudatuste tegemist meie aktidesse vastavalt nende nõuete jõustumisele.

Praegu saadame ringi "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" muutmise eelnõu, mis on valitsuse istungite plaanis veebruaris. Põhilised muutused on delegatsiooninormide osas: kes on pädev välja andma seadusest ala-

maid akte, mis reguleerivad meresõitu; mis on valitsuse, mis teede- ja sideministeeriumi, mis veeteede ameti pädevuses. Praegu on kogu see valdkond antud veeteede ameti pädevusse, see aga pole kooskõlas põhiseadusega. Koodeksimuudatuste eel- nõuga korrasamegi delegatsiooninormid "Kaubandusliku meresõidu koodeksis".

Eesti Veeteede Amet ei ole teistest ametitest halvem. Veeteede amet on oma tegevuses küllaltki aktiivne, ka õigusloomes.

Eesti ja Soome ministreeriumid on loonud Tallinn-Helsinki laevaliikluse uurimise töörühmad. Siinpoolset juhin mina, Soome-poolset Suomen Merenkulkuhallituse direktor Kyösti Westerinen. Nädal tagasi oli meil kahe töörühma ühisistung Tallinnas, 16. veebruaril tuleb ühisistung Helsingis. Siinsel istungil esinesime meie ja Soome pool jäi meie ettekanadega väga rahule. Nad kiitsid meie põhjalikkust ja head taset. Nii et ka soomlased on leidnud põhjust meie tegevust tunnustada.

Madli Viisimann

## Eesti Lootside Ametiühingu moodustamisest

Möödunud aasta oli rikas merenduses ametiühingute moodustamisest poolest. Suvel loodi Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, mille järel kohe Eesti Meremeeste Ametiühing. Täna seni eksisteerib edasi ka Eesti Veetransporditöötajate Ametiühingute Föderatsioon. Veel on olemas Eesti Vabade Meremeeste Ametiühing. Muidugi tekib küsimus, kas oli lisaks olemasolevatele ametiühingutele merenduses vaja veel luua uut ametiühingut?

Eesti Veeteede Ameti lootsid otsustasid oma koosolekul 11. juulil 1995, et oma töösuhetest tulenevad probleemid tuleb ikka ennekõike endal lahendada ja nii otsustati asutada oma ametiühing ja asuda põhikirja väljatöötamisele. 16. novembril 1995 registreeriti sotsiaalministeeriumi käskkirjaga Eesti Lootside Ametiühingu põhikirja ja 21. novembril registreeriti meie ametiühingu EV Ettevõtete Registri Keskuses.

Milleks siiski oli lootsidele vaja oma ametiühingut? Kõigepealt selleks, et tasakaalustada senist ebavõrdset olukorda, mil töövõtja oli üksinda tööandja terve organisatsiooni vastu nii töölepingu sõlmimisel kui ka töösuhetest tekkinud probleemide lahendamisel. On ju ilmne, et säärasel olukorras maksab tugevama tahe. Ega see tähenda veel seda, et tugevam just alati liiga peaks tegema, kuid vahel on liiga palju isikuid, kes püüavad lootsidega seotud probleemide lahendamiseks, unustades sejuures, et lootsidega võiks ka konsulteerida. Normaalses ühiskonnas on töösuhet tööandja ja töövõtja vahel reguleeritud kollektiivlepinguga, kus töövõtja esindaja on

ametiühing. Ega see olegi mingi uue avastamine, nagu me kõik püüdleme Euroopasse või ei tea veel kuhu.

Kollektiivlepinguid sõlmiti juba kümneid aastaid tagasi selles ühiskonnas, kust me tulime ning eksisteerivad ka tänases Euroopas. Küsimus on täna aga selles, et paljud tööandjad ei taha töövõtjaga kui võrdse partneriga läbirääkimisi pidada. Arvan, et siin ongi selle probleemi juured, et tänases EV-s on 10% neid, kellel on kõik see, millest ülejäänud 90% on ilma jäetud. Ametiühingud on lihtsalt mõne aasta elust maha jäänud.

Ametiühingu loomine on meile andnud võimaluse kollektiivlepingu sõlmimiseks, mille alusel loodame tööandjaga luua vastastikused head töösuhet, et ühiselt probleeme lahendada. Kollektiivleping peaks oluliselt kaasa aitama ettevõttesisesel demokraatia arenemisele ja töötajate laialdasele kaasamisele otsuste tegemisel, mis kokkuvõttes peaks kaasa aitama kogu Eesti ühiskonna stabiilsele arengule. Oma ametiühingu kaudu on meil võimalus suhelda teiste ametiühingutega ja kogu ametiühinguliikumisega Eesti Vabariigis. Käesoleval ajal ongi meie esmasel põhiprobleemid ametiühingu-alaste teadmiste omandamine ja seaduste tundmaõppimine ning 1996. aasta kollektiivlepingu ettevalmistamine.

Perspektiivis on meil kavvas välja töötada oma tegevusprogramm ja uurida Eesti lootside ajaloolist tausta, häid tavasid ja traditsioone.

Eesti Lootside Ametiühingu juhatusesimees - usaldusisik **Heino Rüütel**

## Eesti Lootside Ametiühing on huvitatud ajaloolistest materjalidest Eesti lootside kohta

Palume kõigilt abi ajalooliste dokumentide, raamatute, fotode, esemete ning igasuguste andmete kogumiseks. Palume meiega ühendust võtta ka neil, kes ise või kelle lähedased-tuttavad on olnud lootsidega seotud. Meie aadress: EE0006 Tallinn, pk 1606, tel. 559 444.

## Kaptenite klubi ja "Esman" tegutsevad käsikäes

Eesti Kaptenite Klubi president ja "Esmani" peadirektor IGOR GNEZDILOV, tuleksime tagasi ühe vana küsimuse juurde: Kaptenite Klubi kasvab välja ikkagi ametiühingulise probleemist — kaitsta kapteneid, olgu küll, et meresõiduohutuse asjus. Aga nüüd, kui kaptenid hästi ei passi koos teiste meremeestega ametiühingusse, sest on tööandja esindajad, siis kuhu neil kui teistest küljest ju ka töövõtjail, oma probleemidega pöörduda?

Meie rahvusvahelises organisatsioonis on ligi 9000 kaptenit. Seal sees on Rootsi, Taani ja Norra assotsiatsioonid, mis kujutavad endast ametiühinguid. Neil on küll rohkem võimu ja raha, kuid see annab hoobi professionaalsusele. Näiteks hispaanlased, prantslased või meie olemasolevad kaptenite organisatsioonid, mitte ametiühing. Aga kui mõnel meie kaptenil tekivad ametiühingulised probleemid, siis me muidugi aitame need lahendada. Juhtub, et välismaal töötav kapten ei saa järsku raha kätte või jääb haigeks.

Saksamaal näiteks on meil üks palka puudutav kohtuasi käimas. Ja kaks Portugallist töötanud meest ei saanud raha kätte, püüame ka neid aidata. Aga me ei ole ametiühing.

Kuidas üldse hindate meie meremeeste ametiühingute tulevikku? Kõik kolm praegust ametiühingut võtavad vastu kõiki. Aga näiteks Rootsis või Soomes on laevajuhid, vanemohvitserid ja muud meremehed eraldi ametiühingutes. Seal on kaptenid koos tüürimeestega. Eestis on kõik üheskoos, aga kaptenid on üldse väljas.

Kõik "Esmanis" Eesti lipu all töötavad kaptenid on ametiühingus. Eesti Vabade Meremeeste Ametiühingu nimi on nagu ta on, aga peasi, et teeb üsna head tööd.

Ei meie Kaptenite Klubi, ei "Esman" ega too ametiühing reklaami ennast, aga tööd teevad põhjalikult. Klubi on tegutsenud aastast kaheksa, ja nüüd teame hästi, mida ühed või teised Põhjamaade ametiühingud endast kujutavad. Ja ka nemad teavad

## Kokkuvõte EMSA tegevusest 1995. aasta viimastel kuudel

Ilma suurema kisa-kärata oleme astunud pika sammu edasi oma organisatsiooni arendamisel ja tegevuse kindlustamisel.

Üks olulisemaid sündmusi oli 7. detsembril Stockholmis teoks saanud ühisavalduse allakirjutamine EMSA ja Eesti Meremeeste Uniooni vahel, kes siiani on esindanud üdini eestikeelset ja eestimeelset vabariigigaegset Eesti Meremeeste Kutseühingut eksiliselt.

Teiseks märkimisväärseks sammuks pean meie ametliku esinduskontori tööloendamisest, mille kohta täpsem teave on ajalehe tagaküljel.

Detsembrist alates on meil ka liikmekaardid, liikmeks maksu tasumise kokkulepe ja ametlikud kirjalangid. Liikmekaarte hakkame väljastama laevade usaldusisikute kaudu.

Novembris-detsembris toimus mitmeid nii rahvusvahelisi kui ka riigisiseseid ühisnõupidamisi ja kohtumisi.

6.-8. novembrini osales EMSA aseesimees Tarvi-Carlos Tuulik Läänemere-äärsete riikide meremeeste ametiühinguid ühendava Balti Komitee konverentsil koos m/l "Mare Balticum" usaldusisiku Tiina Käsiga.

Leedus Kura säärel Juodkrantes toimunud konverentsil olid peateemana arutusel kollektiivlepingute sõlmimisega seotud küsimused ja õigusala probleemistik. Sellel kohtumisel õnnestus meil EMSA-t ka rahvusvaheliselt tutvustada; selleks olid meil ette valmistatud ingliskeelsed brošüürid "Estonian Seamen's Independent Union".

27. novembril viibisin Soome, Rootsi ja Eesti transporditöötajate ametiühingute juhatusesimeeste nõupidamisel Ametiühingute Majas, kus arutati Eesti Vabariigi Euroopa Liiduga liitumise

se probleeme, peamiselt tööhõuturuga seonduvat. Peale selle toimus diskussioon mugandatud lipu all sõitvatest laevadest ja muudest päevaprobleemidest.

4. detsembril osalesime koos aseesimehega kohtumisel Soome Meremeeste

ametiühinguid ühendama hakkava Transpordiametiühingute Föderatsiooni loomist.

Igapäevategemistest tuleks mainida, et EMSA juhatus on määranud kaks toetust: m/l "Tallink" töötajale 3000 krooni seoses abikaasa surmaga ja m/l "Mare Balticum" töötajale seoses korduvate korteriröövide tõttu tekkinud raske majandusliku olukorraga.

Juhin tähelepanu sellele, et toetusi oleme võimelised maksma ainult juhul, kui jätkub liikmemaksude normaalne laekumine ja me jätkame senist võrdlemisi ranget finantspoliitikat, s.t. ei korralda vähemalt esialgu suuri propagandamaigulisi üritusi ja toetume oma tegevuses põhiliselt vabast ajast ning ühiskondlikel alustel tegutsevatele inimestele.

Juhatus otsusega on avatud eraldi pangaarve, nn. toetusfond, kuhu hakkab laekuma 15% igakuistest liikmemaksudest.

On toimunud paari laevapereliikme töövaidluse lahendamise, mille osapoolteks olid E-Liini AS-i personaliosakond ja RAS-i Eesti Merelaevandus kaadriamet ühelt poolt ning EMSA teiselt poolt. Nendes vaidlustes jõuti mõlemal osapoolil rahuldavate kompromisslahendusteni, mis olid igati kooskõlas Eesti tööseadustikuga.

Praegu on juhatusel käsil kauaoodatud nn. Meremeeste Seaduse (see on miskipärast ümber nimetatud Mereteenistuste Seaduseks) eelnõu arutelu ja omapoolsete parandusettepanekute esitamine. Samal ajal tegeleme omapoolse kollektiivlepingu projekti väljatöötamise ning mereharidusprobleemidega.

16. jaanuar

EMSA juhatusesimees  
**Jüri Lember**

### Ühisavaldus

Eesti Meremeeste Union (EMU) Rootsi Kuningriigis, oma esimehe hr. KARL MATSON-i isikus, esindades käesoleva ajani 1940. a.-l Eesti Vabariigis loodud Eesti Meremeeste Kutseühingut ja olles käesoleva ajani ITF-i liige, koos 1995. a. 7. juunil asutatud Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühinguga (EMSA) Eesti Vabariigis, oma esimehe hr. JÜRI LEMBER-i isikus, deklareerivad, et alates 7. detsembrist 1995. a. on EMSA EMU-i eksiliselt täitevõimuliku järglane ja temale laienevad kõik antud faktist tulenevad õigused.

07. 12. 95.  
Stockholmis  
FRIHAMNEN-s

Eesti Meremeeste Union  
esimees: Karl Matson

Eesti Meremeeste  
Sõltumatu Ametiühing  
esimees: Jüri Lember

Uniooni ja Rootsi Meremeeste Ametiühingu usaldusisikutega meie Ametiühingute Majas. Tutvustasime üksteisele organisatsioonide struktuuri ja ajalugu ning loime tegusaid kontakte.

8. detsembril viibisin Eesti transporditöötajate ametiühingute esimeeste kohtumisel, kus arutati meie vabariigi transporditöötajate

les, et nad ei saa nii häid meremehi kui tahavad.

Selles asi ongi.

Meie ei ole väga suur firma, meil on umbes 600 kohta merel ja kokku ligi 1200 inimest. Aga meigi tunne, et häid meremehi ei jätku. Meil on esindused Riias ja Peterburis. Ning Odessas on meil partner, kel on esindused Novorossiiskis ja vist Mariupolis. Niisugune võrk aitab häid meremehi otsida, kuid see on ikkagi raske. Õppimine ei lähe nii kergesti. Nõukogude ajal oli suur liit merekoole täis ja valik suurem.

Te olete nüüd juba kaua aega tegelnud meremeeste vahendamise välismaale. Missugused on nendega kõige sagedamini ette tulevad probleemid?

Peamine küsimus on, kes on laevaomanik: kas maksab või ei maksa, peab lepingust kinni või ei pea, kas vajadusel inimest ravitakse või mitte jne. Oluline on ka, kes siitpoolt inimese välismaale tööle saadab: kas on korralik firma, kas ametiühing jälgib lepingu vormistamist. Kui ei ole suurem asi

laevaomanik, siis muutub väga tähtsaks, kes meremeest kaitseb.

Läänes on meremehe töö ja elurütm muidugi hoopis teine: raha saadakse rohkem, aga ka koormus on võratu suurem. Muide, "Esmani" laevadel seisavad kaptenid ja vanemmehaanikud samuti vahis. Ja et noori mehi edasi liikuma ergutada, oleme oma laevadel teinud IV mehaaniku ning III tüürimehe kohad. Võtame koolist noori poisse ja õpetame neid välismaal, et tagada neile kasvuvõimalused.

Aga mis puutub välismaale vahendatud meremehele, siis iga kuu saadetakse paar meest tagasi, ja meie maksame. Näiteks ühe Lätist võetud tankeri vanemtüürimehe saime kohe tagasi. Paberid olid tal ilusad, aga võttis korra laevas viina, ja kapten saatis otsemaid tagasi. Püüame küll kõrvalt mehi mitte vahendada, aga et nõudmine kasvab, siis vahel peame. Ja viinaprobleemi võraste meeste puhul ette teada saada on eriti raske.

Näiteks novembris saime 5

# Ühist keelt otsimas

4. detsembri hommikul võtsid Ametiühingute Maja nõupidamissaalis ühel pool lauda istet Nikolai Stšekotin (tõlgiga) RAS-i Eesti Merelaevanduse ujuvkoosseisu ametiühingust, Valentin Kivistik Eesti Meremeeste Ametiühingust, Jüri Lember ja Tarvi-Carlos Tuulik Eesti Meremeeste Sõltumatust Ametiühingust.

Nende vastu istusid Soome Meremeeste Uniooni juht Henrik Lagerberg ja Rootsi Meremeeste Ametiühingu juht Dennis Sirviõ ning ametiühingute esindajad laevafirmadest Terttu Kalila ("Silja Line", Soome), Pirjo Svensson (Soome Meremeeste Unioon Rootsis, "Silja Line"), Risto Holappa ("Silja Line", Stockholm) ja Seppo Mäkinen ("Viking Line", Soome).

Esimene katse ühist keelt leida läks luhta. Kümne inimese jaoks ei olnud viie proovitud keele hulgas ühtki, millest kõik oleksid aru saanud. Nii tõlgiti osa arvestust soome keelest inglise keelde ja siis vene keelde või vastupidi. Aega võttis küll rohkem, aga tõlkekaod ei paistnud eriti suured olevat ja kõik said vähemalt asjast aru. Loodetavasti said küllalised, kes olid tulnud Eesti meremeeste ametiühingute tutvuma, "et oma nooremaid vendi aidata — te olete vabaks saanud ja tulete tööturule", juurde hulga enesekindlust.

## Eesti

kogenud ametiühingujuht Nikolai Stšekotin andis ülevaate kollektiivlepingu sõlmimise probleemidest: "Oleme ähvardanud laevaomanikku, et kui ta ei kirjuta nii- või teistsuguste tingimustele alla, pöördume oma Soome ja Rootsi sõprade poole. Suur abi oleks Rootsi ja Soome ametiühingutest, kui nad avaldaksid laevaomanikule survet — see oleks eeskujuks teistele laevaomanikele, et nad ei kehtestaks madalamaid palku.

Soomes, Kotkas peatati 6 aastat tagasi "Limbaži", teine juhtum oli Itaalias. Tookord aitas see meil normaalsete töötingimuste kehtestamiseks NL mereministeeriumile survet avaldada.

Meil pole moraalset õigust streikida, kui vabariigis on rasked majandusolud. Kui puistlastilaeva madrus saab põhipalgaks 9000—10 000 krooni, tehasetöölise aga 2500, ei tohi me mõeldagi streikidele.

Agas mul on ettepanek, millest oleme varemgi rääkinud: kui Soomes tuleks ametiühingu inspektor kapteni juurde ja küsiks kollektiivlepingut näha. Samuti Root-

sis. Rohkem polekski vaja. Kapten teataks otsekohe laevaomanikule, et nõutakse kollektiivlepingut. Olen veendunud, et seejärel on laevaomanik palju jutukam."

Valentin Kivistik teatas, et Eesti Meremeeste Ametiühing on loodud Eesti Merelaevanduse ujuvkoosseisu ametiühingu baasil ning sellesse kuulub 1300 meremeest kõigilt kaubalaevadelt.

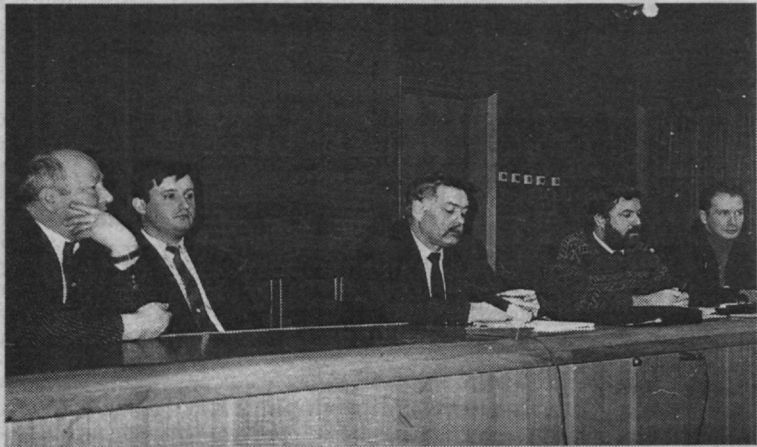
Jüri Lember tutvustas Eesti Meremeeste Sõltumatut Ametiühingu tegevuskava ning puudutas merehariduse ja meremeeste seaduse

luseks pöördumine tööandjate ühenduse poole ja viimaks kohtusse. Ametiühingute jaoks on oluliseks tagatiseks arvamuste vabaduse seadus ja streigiloiguse seadus.

Ametiühingumaksuks kuulub 1,5% palgast enne maksude mahaarvamist. Liikmeks maksudest läheb 7% töötubiks.

## Rootsi Meremeeste Ametiühing

ühines äsja Teenindus- ja Transporditöötajate Ametiühinguga (Facket för Service



Kolm Eesti meremeeste ametiühingut ühe laua taga: vasakul RAS EML ujuvkoosseisu ametiühing, keskel EMAU ja paremal EMSA.

teemat. Ta selgitas, et Eestis on meremeeste palk püsinud 1991. a. tasemel, millele lisandus mullu suvel 20%-line palgatõus. Ent meremeeste ja veelgi rohkem teenindajate probleem on palgatõusu sidumine elukalliduse tõusuga.

## Soome Meremeeste Uniooni

esindanud Henrik Lagerberg andis lühikärgelisele selle 1916. aastal loodud ametiühingu ajaloost ning tutvustas otsuste tegemise mehhanismi. 54 liikmest koosnev uniooni liikmeskond kümnepäevaste aastaga, esimese kollektiivlepingu sõlmimiseni jõuti 1923. aastaks ja esimene streik oli 1937. aastal.

Praegu on Soome Meremeeste Unioonil rohkem kui 10 000 liiget ja 12 piirkondlikku esindust. Masina- ja tekiohviteridel on kummalgi oma ametiühing, millega meremeeste unioon koostööd teeb. Usaldusisikute ja esindajate hierarhia lubab ametiühinguliikmete probleemidel lähendamist alustada neile kõige lähemast lülist. Kui probleem laeva pardal ei lahene, läheb laeva usaldusisik sellega kompanii kontorisse. Kui sellestki ei piisa, on eelviimaseks võimal-



Kaks naabermaade meremeeste ametiühingut koostöös: käed taskus, kuulab Henrik Lagerberg, kõneleb Dennis Sirviõ. Pildile on jäänud veel Risto Holappa, Terttu Kalila ja Pirjo Svensson.



Kaks naabermaade meremeeste ametiühingut koostöös: käed taskus, kuulab Henrik Lagerberg, kõneleb Dennis Sirviõ. Pildile on jäänud veel Risto Holappa, Terttu Kalila ja Pirjo Svensson.

och Kommunikation, SEKO), millesse kuuluvad näiteks ka raudtee- ja sidetöötajad. Dennis Sirviõ põhjendas veelkord seda, miks 200 000-liikmelise suure ametiühingu sektsioon olla on parem kui 10 000-liikmelise omaette ametiühing. Suures osas taandub asi rahale: liikmemaksu suurendamata saab meremees pöörduda rohkematesse piir-

kondlikesse esindustesse ning kasutada kvalifitseeritud abi, mida suur ametiühing jaksab paremini tagada. Ent ajakiri "Sjömannen" jätkab ilmumist vähendatud mahus ja kuluaarides on olnud kuulda kartusi meremeeste probleemide lahustamise pärast kaldatöötajate muredes.

Euroopa Liiduga ühinemine on toonud avatud tööjõuturu. "Euroopas olid müürid ja kord oli majas. Nüüd on müürid lõhutud, väravad valla, Balti riigid ja Venemaa on avatud. Laevad, mis sealt tulevad, on nende maade töötingimustega. Meil on kõigil erinevad huvid, aga meie ainus šans on rahvusvaheline koostöö. Sest võib karta, et välismaine kapital ostab laevad ära või lähevad need üldse Panama lipu alla."

Soome ja Rootsi ametiühingud tunnevad huvi omamaise laevanduskapitali vastu, sellest rääkis ka "Viking Line'i" peausaldusmees Seppo Mäkinen. Soomes on näiteks seadus, et laevakompanii usaldusisik peab laevaomaniku majandusseisu kohta objektiivset infot saama. Samuti nagu aktsionärid, s.t. kompaniilt endalt, aga ka ärirregistrist ja börsilt hangitakse teavet, mis aitab

hed teevad kodusadamas paremini tasustatavat tööd kui oma riigilipu all."

Soomes on "Viking Line'il" 2000 meremeest, neist 1800 on meremeeste uniooni liikmed. Firma peausaldusisik on valitud 2 aastaks ja töötab suurema osa ajast maal. Kontoriruumi on üürinud ja usaldusisiku palga maksab tööandja.

Ametiühinguliikme probleem peab olema keeruline, kui seda ei saa lahendada töökohal. Ent usaldusisikuid ei ole laevadel kerge leida, sest töö on niivõrd pingeline, et keegi ei taha oma vabast ajast teiste töötajate asju ajada.

Kuigi laevaperede palgataase on Soomes keskmise ülempiiril (Rootsis natuke väiksem), on palgast olulisemaks muutunud töö hingeline pool. Ohkkond laevadel on pingelise töö tõttu egoistlikuks muutunud. "Kõik mõtlevad ainult endale, feeling on kadunud," kurtis Seppo Mäkinen ja muretses selle pärast, mis saab ametiühingutööst siis, kui vanemas keskeas tegijad loobuvad ja asi noorte kätte läheb.

"Meil on ühine manguuruum Läänemerele," resümeerisid külalised. "Tuleb püüda, et me ei hakkaks üksteise vastu tegutsema. Teil on nüüd poolteist miljonit inimest, kes tahavad autot, uut televiisorit ja raadiot ning turismireise mööda maailma. Lagedale tuleb uus tööjõud, kes on väga hästi organiseeritud ning paremates elamistingimustes kui kogu rahvas."

Ent teisest keskkonnast tulnud teistsuguse kasvatusga ametiühingutegelased olid Eesti kohta informatsiooni hankinud ka omamaisest ajakirjandusest ja kuulujuttudest. Nii küsiti näiteks, miks Eesti valitsus ei keelusta 10-aastaste laste prostitutsiooni (valitsusastutuste teatel on noorim alacaline prostituut olnud siiski 15-aastane). Ning arvati, et Eesti lippu "Mare Balticumil" võib käsitada mugavuslipuna, sest laev kuuluvat terves ulatuses Rootsi omanikele. Aga soodsatest ostukohtadest Tallinnas oli saadud adekvaatsem teave.

"Teil kulub 100 aastat, et normaalsete ametiühingute ni jõuda. Te olete praegu sealsamas, kust meie sada aastat tagasi alustasime." Ei kulu, meil on ju igas eluvaldkonnas jõudsasti arenev riik. Kultuuritöötajad juba peavadki streigihvarduse abil palgavõitlust.

Madli Vitismann

meest tagasi. 11 kuu jooksul oli neid 20, scali hulgas joomise pärast 18. Kusjuures nüüsguguse mehe peame omal kulul teab-kust Hiina piiri äärest tagasi tooma, ja uue asemele saatma. Tema käest me ei saa midagi — tal ju ei ole midagi. Nii et ainult pealtnäha on meie tegevus kole tulus ja lihtne.

Ka halvast inglise keele oskusest võivad probleemid tekkida. Ja inimestevahelistest suhetest võib samuti probleeme tulla. Näiteks saksa kapten peab end eesti meremehest igal juhul paremaks, kuigi võib vastupidi olla. Ja pea siis vastuolud ei teki.

Kas teil on juba pidevalt välja tööle saatetavate meremeeste kaader, keda hästi tunnete?

Mõni käib meie kaudu juba 5—6 aastat, ja neile on meil ka väga häid, hästi tasustatavaid kohti pakkuda. Aga loomulikult pole kõigi

töökohtade palgad ühtmoodi väga kõrged.

Igal juhul head spetsialisti, kes õppida tahab, saame me aidata. Ning arenev inimene saab aja jooksul ka paremaid lepinguid.

Meie laevadel töötavad meremehed käivad aeg-ajalt välisliipu all töö, ja vastupidi. Meie laevadel on praegu 183 meremeest töö.

Meeskondade kaupa me mehi välisliipu alla ei saada, nagu mõned firmad teevad. Algul üritasime ega saanud aru, miks laevaomanikud seda ei taha, nüüd on selge. Kapten ja vanemmehaanik peavad seda ise tegema. Kui nemad valivad, siis saadame. Te osutate laevadele ka managementi-teenust?

Mereäri on raske asi. Vene vanasõna seitsmest lapsehoidjast kehtib siin täiesti. Kui on liiga palju asjast huvitatud pooli, ei tule midagi välja. N-Terminalile tagasime vaid meeskonna, ja see

meid päriselt ei rahuldanud. Praegu oleme nende laevast loobunud, aga ehk tulevikus lootame veel koos, sest kui tekib suur hulk probleeme, saavad ainult professionaalid neid lahendada.

Teiste laevaomanike puhul on meie käes vähemalt kaadriüksimused ja tehniline management. Üksnes prahtimisega tegelevad teised.

Kuidas läheb "Kaberneemel"? Kuidas õigustab lihtritega puidu vedamine end tänapäeval?

Ptüi-ptüi, kolm korda üle öla!

Kui kütus väga kalliks läks, pole enam nii kasulik. Lihter peab suurem olema ja ka pukser võimsam. Aga puksiirkapteenid-spetsialiste pole meil Eestis lihtsalt olemas. Ja Eesti kapteenid Eesti lipu alla ka ei jätku. Oleme proovinud neid õpetada, aga on ebameeldivust olnud. Ühe lõhkusid ja teise uputasid. Meie mängime siin Eestis

teab mis mängu, aga transiit on läinud soomlaste kätte. Kuid asi pole üksnes selles. Läänemerele on kaupa üha vähemaks jäänud. Prahiturul seisavad laevad tööta. Aga kui te laevad on kusagil kaugel töö, pole mingit probleemi. Töötavad näiteks Vahemerel, ja kogu lugu.

Kuid teil on väiksemad laevad, need peavad siis siin jää sees mütama?

Sellepärast mõtleme, mida teha.

Te olete nii palju meremeeste probleemidega tegelnud — kas oskate kommenteerida "Paugi" juhtumit Vaasa sadamas, kui tahetakse laev müüa meeskonna palgake katteks?

Nüüdse ajal on väga palju inimesi merendusturule tulnud. Aga et laevastikuga tegelda, peab olema spetsialist. Kuidas seal täpselt oli, ma ei tea. Aga rahasumma, mida nimetati, ei ole ilmselt mitte nelja kuu palgasumma.

Mingi ITF-i räkivilaadne mäng. Sellepärast ütlen, et meremehed peavad olema spetsialistid, aga ka juhtijad peavad spetsialistid olema.

No ütleme, et te hakkate korterit remontima ja kutsute mind seda tegema. Lepime hinnas kokku, ja ma hakkan tööle. Ning siis toon ITF-i kohale ja ütlen, et tahan rohkem. Nemad teevad minuga lepingu 10 korda suurema summa peale ja seejärel läheme me teiega kohtusse, sest mina nõuan, et te maksaksite mulle ITF-i lepingu järgi. On ju natuke naljakas?

Eesti ja Soome elavad erinevat elu. Laevaomanik oleks pidanud teadma, et tal ei maksa sinna minna. Ja meremehel jälle ei maksaks end tööle vormistada, kui tasu ei meeldi. Aga kui tegid lepingu, siis tööta.

Mari Vamba, Madli Vitismann

# Mitmetähenduslik laevavrakk Naissaare vetes

Tähelepanu väärivast laevavrakist Naissaare lähedal on Eesti pressis juba korduvalt põgusalt juttu olnud — nii ajalehes "Meremees", Eesti Televisiooni uudistesaadetes kui ka 1995. aasta laevanduse aastaraamatus.

Vaatamata sellele, et leid asub 70 meetri sügavusel, kirjutati Eesti Meremuuseumi allveearheoloogiga tegelevate meeste 1995. aasta tööplaanidesse kohustus leida võimalusi vraki uurimiseks.

Aasta lõppes ja mehed tegid, mis vaja. Appi tuli loomulikult suur juhus, kui uurimislav "Mare" kutsuti osa võtma ulatuslikest demineerimistööst merel, mille käigus laev allveeuuringuteks moodsa aparatuuri sai. Ehkki terve suvi kulus Pakri saarte ja Osmussaare vetes, jõuti sügisel tegelda ka saadud aparatuuri selgeksõppimisega. Treeninguks uuriti mõnd varem nähtud objekti, enne kui Naissaare vraki juurde siirduti. Sonar töötas laitmatult ja saadud informatsioon vaid kinnitas esialgset hinnangut.

Tegemist näib tõesti olevat 17. sajandi galeooni või selle lähedase sugulase — pinasiga. Ligikaudu 40 meetri pikkune vrakk on uhkem, kui me seda oskasime loota. Ainuüksi laeva ahtri kõrgus on 12 meetrit! Nii vanu, suuri ja terveid vrakke leitakse harva. Harilikult läksid sellised suuruses laevad sügavates vetes põhja ikka kas tulekahju või plahvatuse läbi. Tuletagem meelde kasvõi Olandi saare juures

12. detsembril tegeldi Tallinnas ja Leasil laevamudelitega. Nimelt õnnistati uuesti Rootsi Mihkli koguduse endist kirikulaeva "Maria Christina", selle koopiat ja Leesi kirikulaeva.

Rootsi merendusadministratsiooni poolt uuesti meedetuletatud kirikulaevade olemasolu on tõstatanud mitmeid küsimusi: miks neid laevu kirikusse pandi, kes olid annetajad jne.

## Kirikulaevad

(levinud ka nimetuse *vottivlaev* all) on merelinnade ja rannakülade kirikutes asuvad laevamudelid.

Laevamotiiv on kirikutes küllaltki levinud, ristiusu traditsioonis on meresõidul oma oluline osa. Nimetatakse kiriku kesklöövi väga paljudes keeltes laevaks — *schiff*, *nao* on arhitektuuriloolastele tuntud termin. Laeva on kujutatud ka altareil, altaripildidel, vitraažakendel, kantslitel, kirikupinkidel. Laev püüab pilku paljude vanade kirikute laes Skandinaaviaaades, Hollandis, Belgias, Suurbritannias, Prantsusmaal, Hispaanias, Portugalis, Itaalias, Aadria mere rannikulinnades, Kreekas, Saksamaal. Ei ole laevamudelid puudunud ka Eesti kirikutes.

Mis on olnud kirikulaevade annetamise eesmärgiks?

Ennekõike tuleb meelde vana tava, kui taevasi vägesid püüti tänada õnnestusest pääsmise eest (vt kasvõi kroonlühtri kinkimise lubadus Eesti kirjandusklassikast). Aga erialakirjanduse põhjal tuleb välja, et sellised mudelid on kindlas vähemuses kõigest uurituist. Enamik laevamudeleid on annetatud kirikule kui ühiskondlikult väljapaistvale institutsioonile prestiižiesemena.

Merekultuuris on terve

1676. aastal õhku lennanud Rootsi sõjalaeva "Kronan", mille jäänuseid nüüd juba 15 aastat järelejätmatult uuritud on.

Suure erandi moodustab 1628. aastal otse Stockholmi sadamas ümberlänud ja suhteliselt hästisäilinud "Vasa".

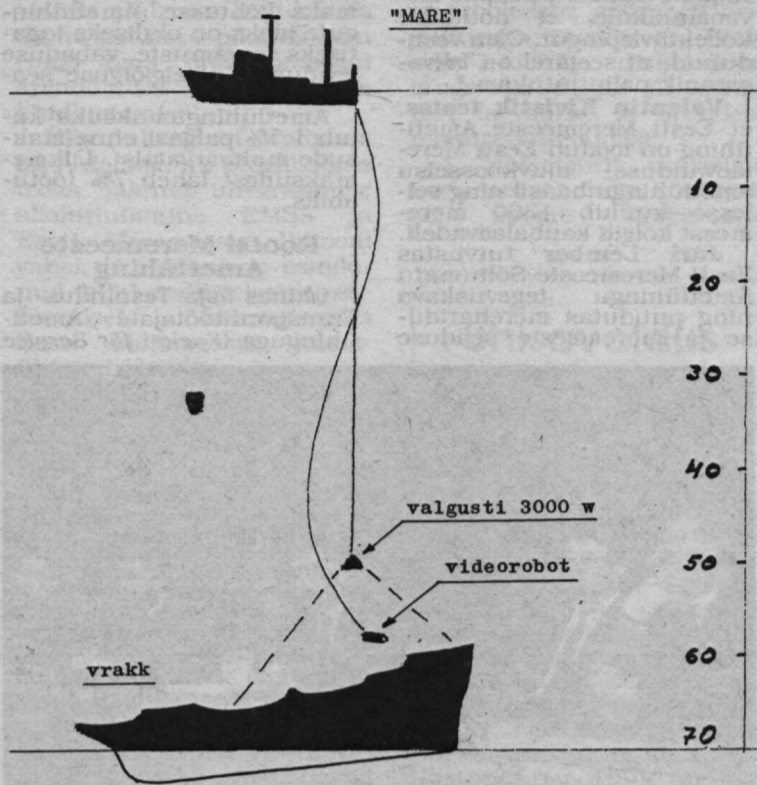
Ehkki Naissaare vraki hukkumise asjaolud ei ole veel teada, lubab sonari pilt pidada ka seda laeva väga hästi säilinuks.

Eesti merendusajaloo seisukohast ei ole selle 17. sajandi laevahuku uurimine meile ilmselt eriti tähtis, suur on aga leiu muuseumi väärtus. Kes on käinud "Vasa" muuseumis, võib piltlikult ette kujutada, mida kätkeb endas ka Naissaare vrakk.

Mis siis muud, kui uurima? Vajalikud aparaadid selleks on ju olemas! Seda küll, nii kavatseb meremuuseum ka toimida. Eeloleval suvel on plaanis ankurdada uurimislav "Mare" nelja "surnud ankruga" abil otse vraki kohale ja filmida seda siis videoroboti abil väga põhjalikult. Saadud kaadrid salvestatakse loomulikult videolindile. Planeeritakse ka sukeldujate laskumine sinna alla.

Kõik see eeldab põhjalikke ettevalmistusi ja suurt ettevaatust. Piisab kasvõi roboti haakumisest vrakil olevatesse traalijäänustesse või aparadi toitekaabli takerdumisest mõne kaareotsa taha, ja suured pahandused on käes.

Roboti ohutu töö tagami-



seks on plaanis uurimislavalt lasta vraki kohale kas üks või mitu võimsat valgustit, et saavutada vaadeldava ala hea üldine valgustus.

Kõik see töö saab loomulikult tehtud, vaatamata sellele, et ees seisavad teatud kulutused, mis muuseumi eelarvesse ei mahu. Nimelt tuleb kusagilt muretseda 600 meetrit kapron- või polüpropüleenotsa ja neli sobivat "surnud ankrut".

Roboti operaatori treenimiseks tuleb talvel leida võimalusi aparaadiga töötamiseks basseinis. Vastavalt instruksioonile tõstvat see operaatori kvalifikatsioonidramaatiliseks. Just nii on öeldud! Vaja on veel natuke kütust, toitu... jms.

Vrakk on ajalooline ja selle uurimine kuulub meremuuseumi kompetentsi ilma kahtluseta. Ja võimalused leitakse, kas siis välismaa kolleegide abiga või mõnel

muul moel. See on asja üks külg. Kumatigi on vraki eelseisval uurimisel ka üks teine tähendus, ja sealjuures väga oluline.

Enam kui aasta tagasi toimunud suure laevaõnnetuse ajal ei olnud meil oma roboti vraki ja visiiri uurimiseks ega selletaolisteks töödeks ettevalmistatud tuukreid. Ei olnud ka vilunud operaatorit roboti juhtimiseks. Tahaks väga loota, et selliseid suuri õnnetusi meil enam üle elada ei tule, väiksemaid võib aga suure tõenäosusega ette tulla küll. Päril kindlasti tekib vajadus nii sonari kui ka roboti kasutamiseks. Vaja läheb ka oma süvavee tuukreid, kel peale paberite ka karmide välitööde kogemused olemas. Kõike seda pakub töö Naissaare vraki juures. Nagu juba öeldud, hakkavad seal igal juhul toimuma huvitavad asjad, millest tulevikus pressis kindlasti palju juttu tuleb. Meremuuseum usub, et mõnigi ametkond võiks kaaluda koostööd tuleviku võimalust, sest paremaid tingimusi omamaise süvavee tuukri- ja päästeasjanduse arendamiseks ei saa ette kujutada. Noored ja võimekad mehed on ju olemas.

Koostööd teha puudumise korral ollakse loomulikult väga tänulikud igasuguse muu abi ja toetuse eest, millest avalikkuse ees ka väärilisel kombel ära märkida püütakse. Vast kulub teinekord ka meie abi marjaks ära?

Vello Mäss

## Laevamudel on in

rida selliseid esemeid, mis on omandanud sümboli tähenduse, kinnitamaks nende omajate kuulmist erilise vennaskonda — meresõitjate omasse. Enamasti on need teatud kaugetelt maadelt kaasa toodud suveniirid, mis kodudes aukohal seisid. Varakuse ja sotsiaalse tähtsuse kasvades sai paljudel reederitel-kaptenitel, hiljem ka lihtmeremeestel, lootsidel, kaluritel kombeks oma eripära meelde tuletada ka annetustega kirikutele. Nii on laevamudelid ilmunud paljudesse kirikutesse. Iga selline mudel pidi andma informatsiooni koguduselikele selle kohta, et annetaja on saavutanud teatud varandusliku ja sotsiaalse taseme, aga teisalt demonstreerima ka tema maailmavaates meresõidu kui sellise kõrgeimat väärtustamist. Kingiti ju teeliste kaasaegsete laevade mudelid, tavalise kalapaadi või vene mudel ei kõlvanud.

On reedereid, kes iga oma uue laeva mudeli kirikule kinkinud. Sestap oli ka laeva asukoht alati silmapaistev valitud — ei nurga taha ega nišši, vaid väljapaistvasse kohta ülesriputatud.

Laevamudeli kinkimiseks valiti mõni oluline kirikupüha, ilmalik või ka perekondlik tähtpäev. Traditsiooni võib jälgida juba vanaajast peale, ehk nagu kombeks, Vanasse Egiptusesse tagasi ja sealte meie ajani välja.

### Eesti kirikulaevade

kohta on materjali üsna vähe. Neid on siin ja seal kirikuis olnud. Näiteks Tallinna Niguliste kirik oli meremeeste ja kaupmeeste kirik, kus laevakujutusi leida võis, aga rängad aastad on vahepeal palju kurja teinud. Sellegipoolest on hea meel, et päris kindlasti on üks laevadest, Leesi kiriku oma, oma originaalkohal vastu pidanud. See, et sealne laev on

üsna noor, pärineb 1920. aastatest, ei tee seda mudelit sugugi vähem väärtuslikuks. Otse vastupidi, see väike mudel tõendab ja tuletab meile meelde, et Eesti Vabariigi ajal hakkas ka rannakülades tõeline merekultuur tekkima. Mis veelgi imetlusväärsem: hoolimata kogu taagast, mis nõukogude võim kaasa tõi, säilis see mudel meie päevini seal, kus ta õige koht.

### Leesi kenas väikeses kirikus

pühitses Meremisjoni pastor Jaan Jaani 12. detsembril restaureeritud kirikulaeva ja see riputati endisesse kohta üles. Seekordse ürituse õnnestumiseks olid vaeva näinud Rootsi Meredministratsiooni esindajad, oli kohal sellest aastast pensionile läinud peadirektor Kaj Janérus, ennistusfirma "Kanut", muinsuskaitseamet, meremuuseum, kohalik rahvas. Kui hirmimedalt kirikuteelt (ju on sealtkandi rahval tänini hästi mees piiritusevedajate hädavajalik võime pimedas teed leida) veidi lagedamale jõuti, ootas koolimajas soe tuba ja külalislahke pererahvas. Oli mõnus külapidu, kus lustisid nii külalised kui ka omad.

Meremeeste ja merendusasutuste osavõtt kultuurielust on olnud kogu aeg aktiivne, toetav õlg on alla pandud väga paljudele ettevõtmistele, ja mitte ainult merenduslikele. Seega on rootslaste toetus üks sellest traditsioonilisest reast.

Muinsuskaitseameti direktor Jaan Tamm rõõmustas, et Leesi kirikulaev vaat et päästis Eesti au — vist ainuke selline, mis tänini ki-



Leesi mudel riputati vanases kohta.

rikus oli. (Olevat üks ka Ruhnus.) Need vähesed teised laevamudelid, mis veel säilinud, on Eestis muuseumidesse jõudnud. Linnamuuseumis olid nii Rootsi Mihkli koguduse oma kui ka näiteks Mustpeade vennaskonnale kuulunud laevamudelid.

Tänaseks on ka meremuuseumisse tulnud üht-teist, mis võiks just selle paiga arvestatavast merendusringkondades toonitada. Siin võib meenutada nii kurba kui ka rõõmustavat meie merendusloost. See on paik, kus meenutada "Estoniat". Siia tulli pärast sõjajärgse esimese sõjalaeva vettelaskmist aegade järjepidevuse märki "maha panema": kui esimese "Pikkeri" mudel jõudis muuseumi segastel aegadel vanakraamikauplejate kaudu, siis praeguse "Pikkeri", PVL 103 oma andis piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts muuseumile väga pidulikult õhkkonnas 22. detsembril.

Reet Naber



Kaj Janérus Leesi laeva uudistamas.

# Vabaduse hind

SAILING  
TO FREEDOM

VOLDEMAR VEEDAM  
AND  
CARL B. WALL

Paul Reinholmi vahendusel on Tallinna, Eesti Meremuuseumi jõudnud palju huvitavat materjali eestlaste kohta Miamis. Seekord jõudis Jüri Aigro läbi toimetusse lühikokkuvõtte **Volde-  
mar Veedami** ja **Carl B. Walli** kirjutatud raamatust **"Sailing to Freedom"**, kus on juttu eest-  
laste purjetamisest Ameerikasse väikesel mootorpaadil. Kokkuvõtte on teinud **W. B. Ruikka**  
ja eestikeelse tõlke eest hoolitsenud **Jüri Aigro**.

See oli aastal 1945, kui Norfolkist (Virginia osariik) 100 miili idas leiti purjepaat — kõik tänu sellele, et Tom Schlarb märkas radarikraanil valgustäppi. Seda paati ei oleks pidanud seal olema, sel polnud seal mingit tegemist, kuid seal see siiski oli. Ma ei oleks ealeski osanud ette kujutada, et selles paadis asus inimene, keda ma pean üheks oma parimaks ja us-  
tavamaks sõbraks.

Mis ka poleks olnud selle põhjuseks, kuid Hitler ja Stalin leppisid omavahel kokku, et Eesti, Läti ja Leedu lähevad Venemaa võimu alla (loomulikult vastu nende riikide tahtmist). Seda lepingut, Molotov—Ribbentropi pakti, ei tunnustanud paljud riigid, sealhulgas Ameerika Ühendriigid, kuid sellest hoolimata jäi see kuni 1991. aastani jõusse. Nagu paljud teised Balti riikide kodanikud, ei olnud ka Lembit Reinholm selle paktiga nõus ei iseenda ega oma riigi seisukohast. Lembit oli 19 aastat vana, kui Vene armee 1940. aastal üle Eesti piiri tuli. Pärast seda, kui ta oli kätte saanud kutse minna teenima **sissetungija** sõjaväkke, tegi ta läbi arstliku kontrolli. Kuid kui tuli kutse asuda tegevteenistusse, põgenes ta metsa, kus ta elas viis nädalat, nagu tuhanded teisedki 1941. aasta suvel — kuni Saksa armee Balti riigid Punaarmee käest ära võttis. Selleks ajaks olid eestlased hakanud tundma, et nad on igaveseks kaotanud võimaluse üle otsustada oma saatuse üle. Või nagu üks neist on öelnud: "Me olime nagu sipelgad, kes on ehitatud oma pesa keset tiheda liiklusega maanteed."

Lembit, kes oli 1943. aastal sakslaste poolt sõjaväer-  
vele võetud ning saanud kolm kütset Saksa armee tegevteenistusse, suutis 1944. a. septembrini okupatsioonivõimude eest edukalt kõrval hoida. Et mitte kokku puutuda pealetungiva Punaarmee, asus Lembit ja temaga koos veel rohkem kui tosin kaaslast väikese võõrikajutiga mootorpaadiga teele Soome poole. Oises äikesetormis, just siis, kui Porkkala majakas Soome rannikul juba selgelt näha oli, jäi mootor seisma. Saksa sõjalaev pidas nad kinni, laskis paadi õhku ja viis põgenikud tagasi Tallinna sadamasse, kus ta andis nad üle sadamapolitseile. Lembitul, tema vennal Paulil ja ühel nende sõbral lubati minna laevale oma isiklike asjade järele. Just sel ajal avati tööliste koju laskmiseks sadamavärav, nad liitusid 2300 kojumineva töölisega ning astusid välja "vabadusse", mida iganes see sõna okupeeritud riigis ka ei tähendaks. Kõik teised pandi vangi.

Onneks leiti uus võõrikajutiga paat ja 22. septembril 1944 läks umbes 20 inimest peaaegu Punaarmee nina alt Rootsi poole teele. Pärast vahepeatust väikesel Eesti saarel (Hiiumaal), kus vahetati paadi generaator, suundus salkkond 25. septembri õösel läände. Kaks päeva hiljem suri mootor väikese Stockholmist idas asuva saare Svenska Hogarna lähedal

välja. Kütus oli otsas. Ülejäänud tee läbiti Rootsi ranna-  
valvekaatri silepis.

Punaarmee Eestisse tagasi jõudmine 1944. a. algatas massilise väljarännu Soome, Rootsi ja Saksamaale. Umbes 30 000 eestlast tegid raske teekonna üle Soome lahe ja Läänemere läbi mootor-, purje- või aerupaadis või kiiruga ehitatud parvega.

Oösiti tulistasid Saksa ja Vene allveelaevad kõike, mis nende sihiku vaatevälja sat-  
tus. Rootsis uhtusid lained kaldale sadu laipu — vanade ja noorte, meeste, naiste ja laste laipu, kõiki nende laipu, kes ihkasid vabadust, mitte orjapõlve. Suurem osa põgenikke suundus või jõudis lõpuks Rootsi, kuna Soomes oli raske tööd saada. Vende Reinholmi plaan sõita Ameerikasse tekkis Rootsis Jönköpingis.

Stockholmis kuulasid Harry Paalberg ja Voldemar Veedam raadiosaateid Nõukogude Liidu kontrolli all olevast Tallinnast. Muuhulgas anti seal edasi üleskütse "tuhandetele Balti põgenikele, kes on Saksa rõhujate eest pagenud Rootsi. Siin on palju vabu töökohti ministeeriumides, muuseumides ja ülikoolides, tehastes, põllumajanduses ja kalatööstuses. Kõik, kes tagasi tulevad, on teretulnud ja neile garanteeritakse Nõukogude Liidu kodakondsus". Harry tuletat Voldemarile meelde, et enne olid nad kantud fašistide ja sõjakurjategijate nimekirja, nüüd aga nimetasid kommunistid neid patriootideks! See uus Nõukogude meetod sobis hästi selle survega, mida nad avaldasid Rootsi Välisministeeriumile kõigi põgenike tagasisaatmiseks.

Harry isa kapten Rudolf Paalberg, kes oli ühe laeva-  
kompanii kaasomanik, viibis prahilaevaga ulgumerel, kui Moskvast anti neile raadio kaudu käsk võtta kurss lähemale Nõukogude konsulaadile ja laev üle anda. Selle asemel suundus ta New Yorki ja hoolimata Nõukogude vastutegevusest üüris USA kohtusüsteemi kaudu laeva USA merekomisjonile sõja ajal kasutamiseks ning jäi ka ise Ameerikasse. Seetõttu hakati kogu Paalbergide perekonda, läbi mitme põlvkonna ulatava traditsiooniga meremehi, pidama "ebasoo-  
vitavaiks". Harry onud saadeti Siberi sunnitöölaagritesse, teised perekonna laevandusettevõtte liikmed kadusid aga ükshaaval Stalini "nat-

sionaliseerimise" käigus. Harry ja Voldemar otsustasid, et tuleb minna Ameerikasse. Otsustada oli aga lihtsam, kui asja tegelikult ellu viia.

Vaja oli veel üht purjetamisokusega inimest, kes suudaks ka ookeanil laeva juhtida. Selleks osutus Arvid Kütün; tema leidis ka kahe purje, grootpurje ja kliiveriga luubi. "Erma" oli 36 ja pool jalga pikk ning 13 jalga lai. Rootslased kutsusid seda tüüpi aluseid "kosteriteks" ning enne vanaduspühkusele jäämist oli see piki randa posti vedanud. See osa laevalaest, mis oleks pidanud kolm jalga veepinnast kõrgemale ulatuma, seisis täislastis ja täispurjede all vaid üks jalg üle veepinna! Alus oli ehitatud (Arvidi arvates juba 1880. aastatel) neljakohalisesena ning vajab remonti ja kordaseadmist, et seatud ülesandega toime tulla. Kuna kõik asjaosaliste sääst olid kulunud "Erma" ostmiseks (4500 Rootsi krooni — umbes 1100 dollarit), pidid kõik töövõimelised inimesed kahe kohaga töötama, et saada raha laeva remondiks, söögiks ja reisiragavarade soetamiseks. Töö lõpetamise ja Rootsi lahkumisega oli hirmus kiire, sest Moskva kommunistid tugendasid järgest oma survet Rootsi Välisministeeriumile, et see põgenikud välja annaks. Oli tarvis rohkem rahalist sissetulekut. Meeskonda võeti juurde sõja tõttu õpin-  
gud katkestama pidanud üliõpilane Lembit ning rahu-  
tu, andekas ja seiklushimuline noormees Paul. Viimane oli seilanud Harryga "Tormilinnul" ning oli kogunud mere-  
mees ja hea mehaanik; tema pidi hakkama hoolt kandma mootori eest, kui see laevale peale saab. Hiljem liitusid seltskonnaga veel farmaatsiatudeng Heino Luts ja endine Eesti sõjaväe ohvitser Roman Ubakivi. Kõigil neljal tuli lisada ühiskassasse 500 hädasti vajaminevat krooni ning aidata paadi remondi juures. Kõik seitse olid kantud ka Eestimaa val-  
lutanud kommunistide poolt musta nimekirja.

"Erma" remont edenes vaid seetõttu, et selle munster-  
rolli lisandus veel üks inimel! Kõik täitused ja parandustööd tuli teha nii salaja kui võimalik. NKVD agente liikus linnas igal pool ringi, luurates põgenike iga-  
suguse vähegi ebatavalisena tunduva tegevuse järele.

"Erma" seisis dokis Stock-  
holmi kesklinnast 45 minuti tee kaugusel. Kuna laeval ei olnud esialgu mootorit, osteti kaheksa-hobujõuline pool-  
diiselmootor koos võlli ja kruviga. See ehitati ümber ja paigaldati. Kuna mootoril polnud süütesüsteemi, läks vaja leeklampi, millega põlemiskambrit 20 minutit või enam tuli soojendada, et mootor käima läheks. Selleks oli omakorda vaja ahtrikajutit, mille projekteeris Arvid — see oli neli jalga lai, kolm jalga pikk ja ulatus 18 tolli tekist kõrgemale. Kajuti põranda pikendas ta pilsini ning paigaldas kummalegi poole mootorit 5x2 jala suuruse laua koideks. Seda kajutit pidid jagama viis poiss-  
meest — kaks kummaski kois. Üks pidi kogu aeg vahis olema. Oli hirmus kahju, et kolm meest viiest olid üle kuue jala pikad. Peakajut oli üheksa jalga lai, seitse jalga pikk ja viis jalga kõrge. Koisid laiendati kolmele jalale, nii et kummaski saaks magada kolm inimest. Seda kajutit jagasid Harry (üks "Erma" kaptenitest) ja Ellen Paalberg ning nende tütar Juta, Harry ema (mamma Paalberg), Harry nõbu Maia Andre ning viimase ema Juliana Altenbrun. Võõrikajutit lühendati kahe jala võrra, et ehitada vesiklosett (tualettruum). Sellele vajadusele osutasid naised oma esimesel külaskäigul Smedslatteni dokki. Võõrikajutit jagasid teine kapten Arvid Kütün oma naise Nora ja oma kolme tütre Aimi, Inga ja Ullaga. Söögivalmistamiseks kasutati petrooleumiga köetavaid priimuseid, kuid toiduvaru võeti kaasa niisuguse arvestusega, et selle kasutamise vajadus oleks minimaalne. Iga kajut valis ise, mis toidukraami ta kaasa võtab ning vastutas ka jaotamise eest.

Julianal oli tugev liigese-  
põletik ja ta tuli laevale kanda. Peale mõnda aega merel viibimist hakkas ta end paremini tundma. Mamma Paalberg oli oma mehega paljudel reisidel kaasas käinud ning tema puhul polnud meresõit mingi probleem. Voldemar võttis ette viimase salajase 24-tunnise Eesti-retke, et veenda kaasa tulema ka oma ema, aga viimane keeldus. Ta ütles, et ta tahab, et ta maetaks oma mehe kõrvale, aga poeg (Voldemar) sõitku tagasi Rootsi, enne kui ta leitakse. 70 aastat vana 4 inimese jaoks ehitatud aluse

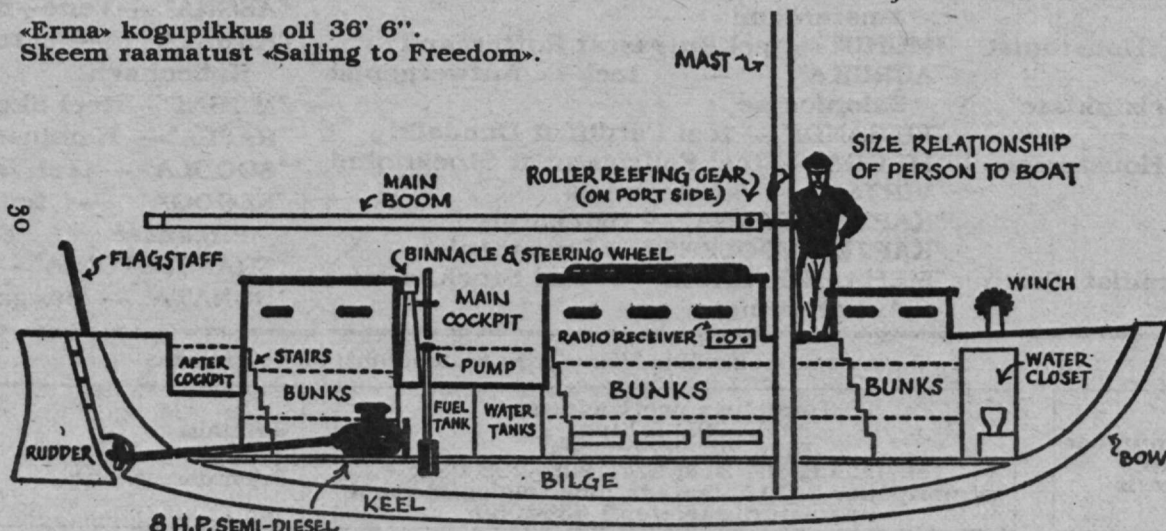
reisieltskond oli niisiis kokku 16 inimest — 12 täiskasvanut ja 4 last. Ilma igasuguse pidulikkusest käivitas Paul mootori, Arvid asus tüüri ning Heino, Lembit ja Voldemar andsid otsad. Harry ütles: "Las minna". Paul pani käigu sisse ja "Erma" väljus aeglaselt dokist ja Smedslatteni tiheda metsaga eraldatud abaja kaitsvast varjust.

Plaanis oli purjetada ümber Rootsi lõunatipu või pöörata Göta kanalisse käivitada sada miili Stockholmist lõunas. Kanali suus asuva väikese Memi linna all sildus "Erma" väikese Rootsi kala-  
paadi kõrval. Sellel asuvad ilmast räsitud hallipäised kalamehed tundsid huvi: "Kuhu te sõidate? Olete te eestlased?" "Teeme siin väikest meresõitu, ehk Karlskronasse ja tagasi," vastas Arvid ettevaatlikult. "Eestlased oleme küll." Väikese pausi järel rääkisid kalamehed, et venelased olid ära võtnud Bornholmi saare ja sealkandis oli olnud palju sekeldusi torpedokaartrite ja allveelaevadega. Nad lisasid ka, et kui eestlastel on plaanis jõuda paaditäre laste ja naistega Rootsi läänerannikule, tuleks neil Memi juures kanalisse sisse pöörata. "Seal seni veel vene patrulle ei ole!" "Erma" eesmärgis polnud nad lasknud ennast hetkekski petta. Vaevalt aga oleksid nad osanud arvata, et sõidusihiks on Ameerika!

Göta kanaliks nimetatud veete kraasneb järvedest, ühenduskraavidest (kanalitest) ja lüüsidest. Umbes 15 minutit pärast kanalisse sisesõitu suri "Erma" mootor välja. Nüüd seoti võõri külge köied ja kuna purjede kasutamine ei olnud võimalik, hakkasid kolmemehelised grupid vahetuste kaupa 7-tonnise laeva (koos inimeste ja varustusega) mööda kanalit edasi vedama. Niiviisi liiguti lõviosa teest Vatteri järve äärse Motala linnani. Lembit kirjeldust mööda võeti kõik üle öla, kallutati keha ette vastu köit ja lasti keha raskusjõul vajuda ettepoole punktist, kus jalad maha toetusid. Nööril siku-  
tamine kõlevoe meetodil oleks olnud liiga kurnav. Kui töö hoo sisse sai, lasi nooruslikult ülevoal Lembit lahti "Volga paadimehe laulu". Teised ühinesid ja see aitas luua vedamise rütmi. Kuid kui tööga juba päris harjutud oldi, palus Rommy tal "selle vankade laulu" jätta, kuna selle järgi võinuks arvata, nagu oleksid nad "teel soolakaevandusse"! Lembit ümises siis omaette. lapsed aga laulsid siis, kui tahtsid "onu Rommyt" kiusata. Kui "Erma" väikestest küladest läbi sõitis, pidid laeval olijad kajutisse varjule mine-  
ma, et mitte tähelepanu äratada. Kohalikud lapsed hüüdsid siis ikka: "Tooge hobune, tooge hobune!" Kuus päeva pärast meresõidu algust, millest viiel viimasel polnud olnud mingit tuult, läbiti vähem kui 200 miili. Ja New York oli nii kaugel! Motalast osteti uus õlilamp ja paigaldati, kuid isegi siis mootor kõhis, turtsus ja vedas vaevalt kruvi ringi.

Vatteri järve läänerannikul, kui "Erma" taas kanali suhu sisse sõitis, suri mootor meeleheitlikku norsatuse järel uuesti välja. Tuli jälle hakata vedama. Paul oli päris kindel, et viga on halvas diislikütuses.

«Erma» kogupikkus oli 36' 6".  
Skeem raamatust «Sailing to Freedom».



The Erma: overall length 36' 6\"/>

(Järgneb)

## AS JOELI müüb

### päästeveste

täiskasvanuile	882 krooni
lastele	806 krooni
päästeparvi PSN10-MK	41 900 krooni
PSN6-MK	39 000 krooni
päästeveste purjetajaile	776 krooni
päästerõngaid	1593 krooni
päästeülikondi komplektina	1500 krooni

Hinnad sisaldavad käibemaksu.  
Päästevahendid vastavad konventsiooni  
SOLAS 73/84 ja 73/93 nõuetele.

Helistada tel. **751 480,**  
**755 481.**

### EMSA — Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing

võtab vastu oma esinduses aadressil  
EE0001 Tallinn tel. 443 009  
Raekoja pl. 14 faks 6 314 009  
teisipäeviti kella 14–18  
reedeti kella 10–14

Operatiivselt on võimalik esimehe või aseesimehega, kumb parajasti merelt maal on,  
ühendust saada mobiiltelefonil 25-012 507.

Varalähkunud kapten

#### ÄRNI AEDMA't

mälestavad RASi Eesti Merelaevandus peakapteni osakonna töötajad ja avaldavad kaastunnet lahkunud abikaasale

RAS Eesti Merelaevandus mälestab varalähkunud kapten

#### ÄRNI AEDMA't

22. III 1941 —  
16. I 1996

ja avaldab kaastunnet lahkunud omastele

M/I "Manilaid" meeskond avaldab sügavat kaastunnet kapten

#### ÄRNI AEDMA

surma puhul lahkunud abikaasale, vanematele, õele, vennale, sugulastele ja tuttavatele.

## «Meremehe» tellimine

### Kodumaale

Nelle, kes pole jõudnud eelolevaks aastaks "Meremeest" tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. Tellimishind koos postikuluga on 150 krooni, mis tuleb saata aadressil:

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

### Välismaale

Nelle, kes soovivad "Meremeest" tellida oma välismaal elavatele sõpradele, on aastatellimuse hind Põhjamaadesse 300 krooni, mujale 350 krooni.

29. jaanuaril seisid  
RE Tallinna Sadam  
sadamates:

#### Kesklinna sadamas

"Volgo-Balt" (Vene) — lossis suhkrut  
"STK-1020" (Vene) — laadis valtsitud metalli  
"Gleb Gržizanovski" (Ukraina) — lossis suhkrut  
"Vallone" (Panama) — laadis laudu  
"Narvik II" (Poola) — laadis ammooniumfosfaati  
"Volga 4001" (Vene) — laadis rikastatud maaki

#### Muuga sadamas

"Bereg Nadeždó" (Vene lipp) — lossis külmutatud kanakoibi  
"Libra" (Saksa lipp) — laadis turvast

#### Kopli sadamas

"Alexis" (Küpros) — laadis sütt  
"Vladimir Iljitš" (Vene) — lossis anoodblokke  
"Ladoga-2" (Vene) — laadis väetist  
"Skvortsov-Stepanov" (Vene) — laadis puitu  
"Rakke" (Eesti) — lossis kakaoube  
"Mindaugas" (Leedu) — laadis puitu  
"Dalnati" (Norra) — laadis masuuti

#### Paldiski sadamas

"Maria M" (Eesti) — laadis vanarauda

## Kes meil käivad



**TALLINK**  
EstLine



**NT BUNKERING LTD.**  
**NT-TERMINAAL**

**inreko**



**ESTMA**

MEIÜHING  
ENT UNION



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht  
29. jaanuaril:

## Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" — teel Kalundborgist  
Shanghaisse  
"ALEKSANDER ABERG" — Shanghais  
"PAUL KERES" — remondis Setubalis  
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Tubaraost  
Swinoujscie'sse  
"GUSTAV SULE" — Peterburis  
"ALEKSANDER KOLMPERE" —  
Constantzas  
"HAAPSALU" — Kaliningradis  
"VILJANDI" — teel Houstonist  
Szczecinisse  
"RAKVERE" — teel Århusist Helsinkisse  
"NARVA" — Rio Hainas  
"VALGA" — teel Kaliningradist Houstonisse  
"SAKALA" — Bombays  
"SOMPA" — Villagarcias  
"KEHRA" — Mersinis  
"AEGVIIDU" — teel Kaliningradist Porto  
Alegresse

"KUIVASTU" — Salvadoris  
"KUUSALU" — teel Batast Leixoes'i  
"PARILA" — Panjulis  
"RAKKE" — Paljassaare sadamas  
"VALKLA" — Hamburgis  
"PIHTLA" — Abidjanis  
"NAISSAAR" — Antwerpenis  
"VAINDLO" — teel Burgasest Saguntosse  
"FRISOHAVEN" — teel San Pedrost  
Amsterdami  
"MUHU" — teel Burgasest Rotterdami  
"ABRUKA" — teel Antwerpenist  
Salonicasse  
"VILSANDI" — teel Cardiffist Dundalki  
"MUUGA" — teel Felixstowe'st Stockholmi  
"VIRTU" — Vanasadamas  
"KAPTEN KONGA" — Hamburgis  
"KAPTEN VOOLENS" — Drammenis  
"MEHAANIK KRULL" — teel Stockholmist  
Antwerpenisse

"KESSULAI" — Københavnis  
"VIIRELAI" — teel Tallinnast  
Bremerhavenisse  
"MANILAI" — teel Loksalt Vene-Balti  
sadamasse  
"SUURLAI" — Københavnis  
"PAKRI" — teel Silloth'st Rotterdami  
"ANGYALFJÖLD" — Zaandamis  
"AEGNA" — Vene-Balti sadamas  
"KABALA" — teel Les Guineau'st  
Københavnist  
"MOHNI" — teel Skelleftehamnist Motrilli  
"RAPLA" — Haminas  
"SOODLA" — teel Varnast Gelasse  
"KLOOGA" — teel Termini Imeresest  
Pireausse  
"TRANSESTONIA" — Århusis  
"DONATA" — Muuga sadamas

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Väljaandja  
Eesti  
Meremeeste Liit

Järgmine number  
ilmub  
veebruaris

Toimetuse postiaadress:  
EE0001 Tallinn,  
Pikk 70, "Meremees"  
tel./faks 6 461 318; NMT 8-25-238 088;  
numbripeiler 20710, teatada oma telefoninumber  
operaatorile telefonil 6304050

«Printall»  
Tellimuse nr. 451.

Toimetaja  
MADLI VITSMANN