



Ilmub alates
1989. aastast
X aastakäik

MEREMEES

200

Nr. 22-23 (199-200)

Teisipäev, 15. detsember 1998

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

Reederijutud	lk. 2-7
Ärивabadusest Läänemeresel	lk. 3, 11
Mereturismist	lk. 5
Juhtumeist	lk. 10
Arutlusi	lk. 12
Aastalõpumõtisklus	lk. 13
Ulgumere uitmõtteid	lk. 14
Meie teeme ajalehte	lk. 15



Esimese «Eesti Meremehe» kaanepildil 8. augustil 1989 oli kaubalaev Tallinna reidil. Niisugusest sadamapildist, nagu on 200. numbris, ei osanud toimetuses keegi isegi unistada.

Eesti riigi merenduse esindajad Brüsselis

23. novembril toimus Brüsselis Euroopa Komisjoni delegatsiooni ja Eesti Vabariigi esindajate kahepoolne kohtumine, nn sõelumine merendust puudutavates küsimustes. Euroopa Komisjoni delegatsiooni juhtis N. Sivenas. Eesti delegatsiooni juhtisid teede- ja sideministeeriumi asekanclerid Tõnu Naestema ja allkirjutanu, kellele assisteerisid ministeeriumi merendusosakonna juhataja Aare Oll, jurist Margit Markus ning Eesti Veeteede Ameti välissuhte osakonna juhataja Heino Jaakula ja laevaavariide juurduse peaspetsialist Antti Hirvoja.

Kohtumise eesmärk oli Euroopa Komisjoni ning Euroopa Liidu liikmesriikide informeerimine selle kohta, kas merendusvaldkonnas on Eesti võt-

nud endale vajalikul määral rahvusvahelisi kohustusi ning missuguseid seadusi ja teisi normatiivakte on kehtestatud, pöörates erilist tähelepanu Eesti seadustiku vastavusele Euroopa Liidu Nõukogu määrustele, direktiividele ja otsustele, aga ka Euroopa Kohtu mõningatele lahenditele.

Kohtumine sujus paremini, kui oleks esialgu võinud loota. Arvatavasti sillutas selleks tee allkirjutanu 10-minutilise sisese juhataja sõnavõtt, milles andsin ülevaate Eesti energilisest seadusloomest aastail 1997-1998: valmis on sadamaseadus, meresõiduohutuse seadus, laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus, laeva asjaõiguse seadus ning nende alusel välja antud kümned määrused. Kirjeldasin ka üksikasjaliku-

malt Eesti Veeteede Ameti ning Laevaliikluse Juhtimise Keskuse struktuuri ja arvulist koostisu. Nende oluliste meresõiduohutuse tagamisele suunatud riiklike abinõude kõrval rõhutasin tunnetatud vajadust ühineda lähema viie aasta jooksul vähemalt 8 kaubandusliku meresõidu üksikküsimusi reguleeriva rahvusvahelise konventsiooniga, mis tagaks meie laevaomanikele ja -valdajatele võrdväärse kohtlemise teistes jurisdiktsioonides väljaspool Eestit. Enesestmõistetavalt suhtuti meie soovi ühineda 2000. aastal ÜRO 1982. a. mereõiguse konventsiooni ja selle täiendamiseks 1994. a. sõlmitud rakenduskokkuleppega, mis puudutab süvamerepõhja mineraalrikkuste ammutamist väljaspool riikide mandrilava.

Konkreetselt võeti ette Euroopa Liidu organite 10 määrust, 9 direktiivi, 5 otsust ja 5 kohtulahendit ning analüüsiti, kas ja kuidas vastav regulatsioon Eestis eksisteerib. Saime hulga kasulikke näpunäiteid, mis on vajalikud prioriteetide ja rõhkude õigeks seadmiseks lähitulevikus. Näiteks, mis puudutab Riigikogu menetluses olevat "Lootsiteenistuse seaduse" eelnõu, siis soovitati selle edasine arutelu peatada ja oodata ära küsimuse käsitlemise tulemusel Euroopa Liidu Komisjonis.

Komisjoni esindajate sõnavõttud olid heatahtlikud, suunavad. Isegi küsimuses, mida kartsime kõige enam - Eesti lipu all sõitvate aluste suhteliselt suurt laevainspektorite poolt välissadamates kinnipidamiste arv (1998. a. 13 korda,

seega 18,97%) - alustati väitega, et märgata on tendentsi vähenemise suunas.

Meelpoolsed selgitused võeti teadmiseks. Küsimuste esitamine komisjoni liikmete poolt andis tunnistust selle kohta, et nende "kodutöö" oli samuti hästi tehtud, sest nad olid hästi kursis meie praeguste üksikprobleemidega, näiteks meremeeste isikut tõendavate dokumentide väljaandmisega välismaalastele.

Meeldiv oli kohtumine lõpetada N. Sivenase konstateeringuga, et merendusvaldkonnas Eesti ühinemiseks Euroopa Liiduga takistusi ning ülemineku- perioodi põhjustavaid probleeme pole.

Teede- ja sideministeeriumi asekanclerlert. Heiki Lindpere

Eesti Veeteede Amet — 80



15. novembril korraldas "Estonia" kontserdisaalis ameti 80. aastapäeva tähistava vastuvõtu Eesti Veeteede Amet, et pakkuda merendusringkonnale võimalust tuttavaid kohata, filmi vaadata, kontserti kuulata ja tantsida.

Peeplit ees tervitasid külalisi (vasakult) peadirektori asetäitjad Vello Muru, Vaido Kraav ja Arvo Veskimets ning peadirektor Kalle Pedak.

Vaadata pakutud film oli sisukas ja piisavalt piltlik ülevaade ameti praegusest tegevusvaldkonnadest. Kuulata pakutud "Arsise" kellade ansambel (dirigent Aivar Mäe: "Laevakellad on samasugused, ainult pole häälestatud") oli meeskonnatöö musternäide - meloodiakäik ei sünni ühe solisti käes, igaüks mängib selles oma noodi.

Madli Vitismann

Eesti Merevägi — 80



Pidulikult rivistusel Miinisadamal. Lähemalt lk. 8-9.

Reederijutt

Nüüd tegeleme kvaliteediga

AS-i Hansatee Grupp nõukogu esimees TOIVO NINNAS
AS-i Hansatee Grupp peadirektor KALEV JÄRVELILL

Juhatuses esimees Enn Pant lubas tänavuseks firmale stabilisatsiooniperioodi. Kas nii läkski?

KALEV JÄRVELILL: Usun küll.

TOIVO NINNAS: Minu arvates on praegu, jah, stabilisatsiooniperiood. Tänavune on olnud aasta, mil saime oma laevastiku korda. "Fantaasia" remontisime ära; suuri laevaste pole tänavu pärast "Kapellat" teinud. Liinid oleme korda saanud. Pikendasime lepingut Eesti Merelaevandusega "Meloodia" ja "Georg Otsa" suhtes.

KJ: Kvantitatiivne laienemine on ilmselt nüüd teatud taseme saavutanud, nüüd saame tegelda rohkem kvaliteediga.

TN: Kui firmade ajalugu vaadata, siis näeme, et nii mõnigi hea firma on selle nahka läinud, et on hakanud liiga kiiresti laienema. On läinud aina rünnakule ja rünnakule, aga pole oma tagalat kindlustanud.

"Hansateed" tabas nüüd esimene laevaõnnetus.

TN: Klassifikatsiooni järgi oli "Kapellaga" asi, mida ametlikult nimetatakse *avarijuhumiks*. Mul sai tänavu täis 40 aastat merendusega tegelemist, sellest 25 aastat Eesti Merelaevanduses, ja tean, et "Kapellaga" sarnased juhtumid lõpevad tavaliselt hulga kurvemini. Kui oli mingil põhjusel jookseb masinast kuuma pinna peale, ei jää laevast harilikult midagi järele – masin põleb ära ja laev kantakse maha. Selle kohta võiksin tuua hulga näiteid. Mäletan, kuidas üks Vene reisilaev Tokios niimoodi põles: masinaruum täiesti tühjaks. Nii et "Kapellaga" oli äärmiselt ebameeldiv ja paljude kuludega seotud juhtum, aga õnnelik juhtum. Kui autoavaris kaelaalu asemel jalaluu murrad, on hästi, ja siin samamoodi. Eesti meeskond võttis selle laeva ju suhteliselt hiljuti vastu, aga tegutses juba hästi. Ning juhtum tõestas ka, et ISM koodeksist tulenev on õigesti paika pandud. Ebameeldiv sündmus näitas firma poliitika õigsust.

15 minutiga tulid firmale suured planeerimata kulud kaela.

TN: Eesti seadused on selles mõttes väga targad: kohustavad iga firmat reservi omama.

KJ: Seda nüüd küll, aga ma väidan, et ka organisatsioon toimib hästi efektiivselt: oleks ju võinud niisama istuma jääda, aga reageeriti väga kiiresti.

Kas Kapellskäri liinile tuleb teine laev ka?

KJ: Sellega ei saa praegu spekuloida.

TN: Praegu midagi öelda oleks firma kommertsaladuse enneaegne väljaandmine. Kui see laev kunagi tekib, siis reklaam tuleb õigeaegselt.

Aga kas tuleval aastal sõidate oma firma laevaga Stockholmisse?

TN: Kunagi ei tohi öelda ei – ühtki teed ei tohi endale kinni panna –, aga öelda *jaa* on ka küllalt vähe võimalust. Tulin eile "Regina Balticaga" Stockholmist, ja laeval oli 374 reisijat. Kuidas sa jagama hakkad: kas nii, et meile tuleb siis 300 ja neile 74 reisijat? Või vastupidi? Igal juhul on vähe.

KJ: Arvan ka, et ettevõtte peaks ikkagi toimima sel printsibil, et tooks kasumit; vähetulutoovaid asju ei peaks ette võtma.

Kas mingeid süstemaatilisi reisijate rahulolu-uuringuid teete?

KJ: Arvamusküsitlusi on tehtud. Need on küll olnud soomekeelsed: soomlasi sõidab keskestlääbi 85%. Sõltub laevast, sõltub päevast.

Missugust laeva cestlased eelistavad?

KJ: Kruiisreisijate hulgas neid üldse ei ole.

TN: Olen nüüd paar korda Helsingis "Georg Otsal" õõbinud, seal ei kuule üldse soome keelt. Ainult et Soome piirivalve nõuab: pead õhtul kella 10 ja 11 vahel tingimata laeva jõudma.

"Hansatee" on suuruselt Baltikumi 17. firma, 1. laevafirma ja Eestis 11. firma. Kuidas on juhtunud, et olete Eesti Merelaevandusest mööda läinud?

KJ: Turg on hoopis erinev. Neil on reisi liiklus rohkem nagu kõrvalharu. Nende tegevusvälti on terve maailm.

Kas jääte mõneks aastaks olemasolevate laevadega opereerima või on muutusi tulemas?

TN: Turumajanduses müüakse ja ostetakse seda, mis on kasulik. Sellepärast ei saa ette öelda, et mõneks aastaks jääb kõik nagu on. Kui firma tahab ellu jääda, peab ta end vastavalt muutuvatele nõuetele kohandama. *Tax-free* võimalused võivad näiteks muutuda. Vene ajal oli selge, et laev võib sul 25 aastat olla, oli sul seda siis vaja või mitte. Kõigil meie sinisel reisilaevadel on enne nii palju nimesid olnud, järelikult on neid aina ostetud ja müüdud. Ega seda lõpu pärast ole tehtud.

Nii tekib mõte, et on kasulik leida väga entusiastlik laevapere, kes laeva üles vuntsib, ja siis ongi kasulik ära müüa.

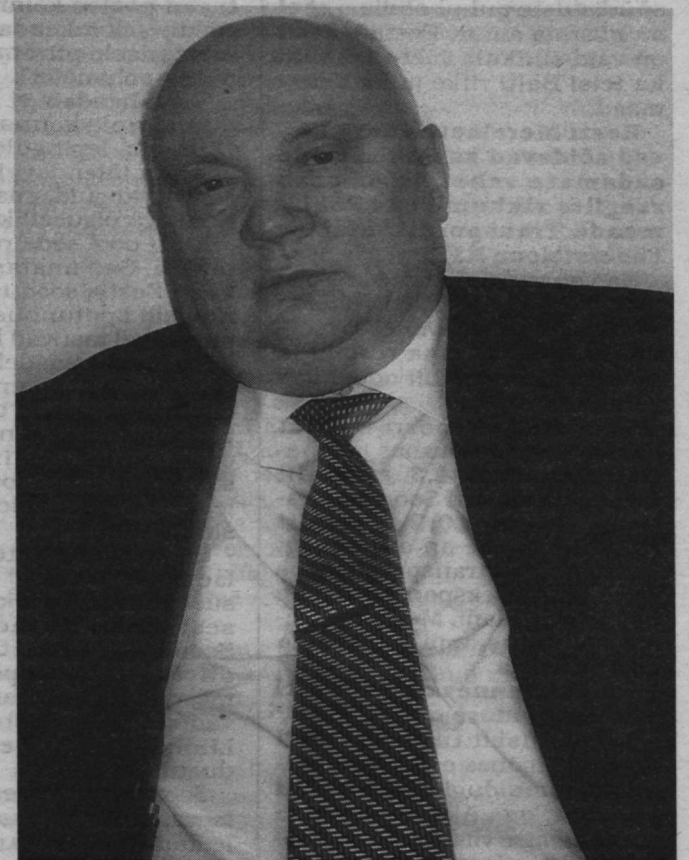
KJ: No ei, siis võiks endale osta hoopis laevaremonditehase.

TN: Omanikul on ju kaelas see, et laevad ostetakse kõik laenuvõrd. On vaja maksta laenu tagasi, on vaja maksta protsenti, on vaja tasuda kulusid. Põhimõtteliselt saab laevaomanik raha ainult siis, kui ta laeva müüb. Tuludega saab ta vaid kulud tasa. – Ma ei räägi seda praegu sellepärast, et "Hansateel" oleks plaan hetkel mõnd laeva müüa.

Aga mis meie laevaperele kordatehtud laevu puudutab, siis need tulevad põhiliselt sõpradelt rootslastelt. Need on väga halvas seisukorras, aga vastavad täielikult Rootsi meresõiduametile nõuetele. Meie kätte tulles



Kalev Järvelill



Toivo Ninnas

on neil hirmus palju vaja korda teha. Nii oli "Regnaga", nii oli "Fantaasiaga". Meie veeteede ameti nõuded on ka tunduvalt suuremad kui naabrite omad.

Tahame või ei taha, aga peame Eestis lõpuks ka merenduspoliitikat tegema hakkama nagu lätlased juba teevad. Seal hakati seda siis tegema, kui nende merelaevandusel enam ühtki laeva ei olnud Läti lipu all.

KJ: Seal oli ka veel teine aspekt: lätlased korraldasid ülimalt jõhkra *off-shore* ide vastase võitlemise seaduse. Juhtus nii, et laevade renditasu ei saanud enam *off-shore* idele maksta, aga ükski pank ei ole nõus laenama Läti firmale. Lätlased aga tahtsid renditasudest pool kinni pidada ja nad ei saanud enam maksta.

Kuidas tundub Eesti riik kõigi oma seadustega laevafirma poolt vaadates?

KJ: Eesti riik on nii noor ja selline õbluke, kõige suurem probleem on, et lihtsalt väga palju regulatsioone puudub. Tahetakse kõike natuke nagu ühe vitsaga lüüa – see on see lihtsustamise printsip, sest on üsna keeruline näiteks merenduskontseptsiooni välja mõelda. Kergem on panna ühed äärmiselt lihtsustatud skeemid kõikide peale. Aga ees see valkselt muutub.

TN: Eks meremeestel on ka see häda, et nad ise on seadusandjatega vähe tegelema. Rääkisid ühe rahvaasemikuga meremeeste toiduraha maksustamisest, ja ta ütles, et keegi ei ole neile rääkinudki, et seda ei ole vaja niimoodi teha. Bussijuht ei saa ju tasuta süüa, miks meremees peab saama? Ei saa tahta, et riigikogu tegeleks aina meremeeste probleemidega ja nendest arusaamisega, peab ikka ise asju selgitama. Laevaomanike liit nüüd tegeleb sellega aktiivselt. Pole vaja oodata, et teede- ja sideministerium kõik korda teeb.

KJ: Ega lihtsalt *lobby* tegemine aita, kui sul ei ole midagi konkreetselt välja pakkuda. Ja ega ministeriumi inimesed, kui nad ühe või teise probleemiga kokku ei puutu, tule selle pealegi, et see vajab lahendamist.

TN: Mulle meeldis, kuidas üks kõrge ministeriumi ametnik kirjutas merenduspoliitika alustesse sisse, et laevandusega seoses ei ole vaja midagi muuta, sest keegi midagi ei küsi. Pani kirja, mida on vaja teha meremärkide asjus ja sadamas, aga laevanduspoliitika kohta ei midagi. Ja eks tal olnud õigus ka: keegi midagi ei küsinud, järelikult polnud vaja midagi muuta. See oli tegelikult õppetund kõigile laevaomanikele. Ja üldse peaksid merendusringkonnad neis asjus aktiivsemad olema. Kui madrus on aktiivne, siis on see ka muidugi hea, aga temal on mõnevõrra raske seadusandlusettepanekute-ga välja tulla.

Teiegi firmas on päris palju tegusa ametiühingu liikmeid. Kas nende aktiivsusega on ka tulnud kokku pörgata?

KJ: Ametiühingu ja ettevõtte efektiivsuse vahel ei ole sageli võrdusmärki. Eesmärk on ikkagi ettevõtte efektiivne toimimine, kõike ei saa laiali jagada, muidu pole, mida investeerida. Maailmas on olemas näiteid, kuidas ametiühingud on ettevõtte lihtsalt hävitanud. Näiteid on ka Skandinaaviast, kui laevaomanik on pidanud businessi lõpetama, sest pole jõudnud ametiühingute nõudmisi täita.

TN: Kui olin Soomes "Saimaa Lines'is" tööl, oli meil neli uut laeva Soome lipu all, niisugused nagu "Kapten Konga", ja me ei saanudki ametiühinguga kokkuleppe-

laevapere suuruse suhtes, et olla 50% ajast töö ja 50% vaba, ja meil oli 3 ametiühingut vastas: tüürimeeste ja mehaanikute oma ning Meremeeste Unioon. Igaüks nõudis oma. Ja tulemus oli see, et olime sunnitud need laevad maha müüma.

KJ: Ärís on tähtis kasumit toota, ja kui see võimalik ei ole, siis raha läheb lihtsalt mujale. Julgen küll väita, et meremeeste palgad on Eestis tunduvalt paremad kui ühegi teise valdkonna palgad.

Ja "Hansateel" olevat need paremad kui mõnel teisel merendusfirmal?

KJ: Jaa, meie palgakulu on päris suur. "Hansatee" on üks suuremaid üksikisiku tulumaksu ülekanndajaid Eestis üldse. Tallinnas vist neljas. Sotsiaalmaksu ja tulumaksu kokku maksame umbkaudu 100 miljonit.

TN: Mäletan, et maksime ka Eesti Merelaevanduses sotsiaal- ja tulumaksu kokku 100 miljonit aastas.

Kui suur osa Hansatee aktsiaist on oma töötajate käes?

TN: Arvan, et 10% ümber. Kõigil on vabadus neid osta. Telesaates "Kapital" võib ka *Hansatee* aktsia hindu näha. Ent ega neid nii väga turul saada ei olegi. Aga neid on saadud ka preemiaks.

Teie laevade praegune sõiduplaan on nii ilmselt soomlastele orienteeritud – et nad ikka jõuaksid hommikul siin turul ja poes ära käia. Imelühikesed peatused Helsingis on kogu laevaperele väga suur kutsemeeisterlikkuse proov.

TN: Ma nägin esimest korda Turkus, kuidas maailma kõige suurem parvlaev "Silja Europa" tunni ajaga sai 2000 inimest maha ja 2000 peale. Autode laadimine käis kahel tasandil: ühed maha ja teised peale samaaegselt. Ning sealjuures seisis ta ka liini teises otsas Stockholmis samuti tund aega. Ilma ühegi puhkepäevata. Nii et selles pole midagi imelikku. Laev on väga kallis asi, ja ega see seistes midagi ei teeni. Meil on seisu-aeg tund ja veerand, ning laev on tunduvalt väiksem. Aga peale teenindajate nõuab see muidugi ka meremeestel väga täpset tööd.

KJ: "Silja Europa" töötajad sõna otseses mõttes jooksid; meil on siiski natuke lihtsam, koristajad on pidevalt peal.

Reisijatele ei ole niisugune tihedas rahvamassis seistes ootamine kuigi mugav.

KJ: See on rohkem sadama probleem. Aga me saame sadamaga hästi läbi.

TN: Sadam saab iga reisija pealt vist 10 marga ringis. Ega ta seda muidu saa – peab asja parandama.

Enn Pant on rõhutanud firmaideoloogia tähtsust.

KJ: Mida rohkem firma sees info liigub, seda parem.

TN: Ja oma leht on üks selle informatsiooni andmise viisi.

Personalipoliitika on samuti oluline. "Hansatees" käib väga palju kursusi, meil on oma koolituskeskus; ka töötajate atesteerimine toimub pidevalt. Infoliches avaldatakse tulemused, miski ei toimu salaja.

Toivo Ninnase lemmiklaev on aastaid olnud "Georg Ots". Aga missugust teie, Kalev Järvelill, eelistate?

KJ: Ehk "Fantaasiat".

TN: See on armas sellepärast, et sinna on übertege-

misel firma oma know-how sisse pandud. N.õ. oma käte järgi on näha.

"Fantaasia" oli teil Balti Laevaremonditehases, nüüd on seal "Kapella", kuidas suhtute laevade remontimisse selles tehases?

TN: Selle tehasega olen palju aastaid kokku puutunud, esimest korda siis, kui see taheti 80. aastate lõpu poole Eesti Merelaevandusele anda. See oli äärmiselt nigel tehas. Aga viimati puutusin sellega kokku eile. Tehas on tohutult arenenud. See on Eesti tööstuse üks paremaid näiteid.

KJ: Et kindlustusselts valis just Balti Laevaremonditehase, näitab selle ettevõtte taset. Nema ei vali mitte odavuse pärast, vaid tahavad ikka garantiid. Nad ei taha riskida.

TN: Tehas töötab tütarettevõtete kaudu, ja seal on olemas väga tugev tehasesisene konkurents. Seal on igalt poolt laevu sees, hiljuti näiteks Soomest – soomlastel endil on küllalt tehaseid, aga tulid siia.

Kui tähtsa tegevusalana näeb "Hansatee" kiirlaevandust?

KJ: See sõltub ka sellest, mis saab tax-free'ist. Ja sõltub turust. Aga sellega peab muidugi arvestama, et näiteks jaanuarikuus ei liigu ükski kiirlaev. Ei usu, et firma saab olla väga edukas, kui tal on ainult üks kitsas tegevusala – näiteks kui Eesti Merelaevandusel oleksid ainult konteinerlaevad.

TN: Peamine konkurents on lennufirmadega. Ja kiirlaevadel on kindlasti suur tulevik. Hommikul teisele kaldale asja ajama minnes valib inimene kindlasti kiir-, mitte tavareisilaeva. Kahtlemata täiendavad kiirlaevad üldist pilti.

Kuidas "Nordic Jeti" tulek on teie kiirlaeva tööd mõjutanud?

KJ: Sel laeval on natuke teistsugune tegevusala ja võtab peale natuke teistsugust seltskonda. See veab autosid, meie laev mitte.

"Hansateel" on silmatorkavalt sõbralikud suhted ühe pangaga. Kas see annab firmale midagi?

TN: See pank on ju üks "Hansatee" omanikke.

Mis te arvate, kuidas teie laevatöötajad end tunnevad?

KJ: Arvan, et päris mugavalt.

TN: "Hansatee" omadel peaks olema päris rahulik, ei näe eriti probleeme, mille üle nad peaksid muretsema. Inimlik on muidugi, et tahaks palga juurde, see küsimus jääb ikka. Aga kellegi ei tohiks olla kartust, et jääb tööst ilma, sest firma on raskes majanduslikus olukorras. Võib-olla et tahetaks laeva rohkem töötajaid. Siljas näiteks on põhimeeskonnad, ja laupäeval-pühapäeval pannakse inimesi juurde. Meil on niisugused manöövrivõimed kõik veel tegevata. Töö intensiivsus on varasema ajaga muidugi tunduvalt kasvanud.

Kas teil oma paat on?

KJ: Ei.

TN: Ei ole ka kunagi olnud.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Kalev Järvelill: Tahaksin soovida, et inimesed oleksid natuke rõõmsamad. Igas mõttes. Nii teenidajad kui kliendid.

Toivo Ninnas: Uue sajandi lähenedes sooviks suuremat koostööd laevaomanike ja meremeeste vahel. Et laevaomanikud saaksid aru meremeeste vajadustest ja meremehed saaksid aru laevaomanike võimalustest, et säilitada huvi sõita Eesti lipu all.

Selleks aastaks on mereurism hooaeg peaaegu läbi, väike-laevaga merdpidi sõitjaid on veel vaid üksikuid, kes talvist ilma trotsivad.

On aeg vaadelda möödunud hooaega. Statistikast näeme, et sel aastal külastasid nii meie inimesed kui ka väliskülalised oma väikelaeval – kaatritel ja purjelaevadel – kokku 39 Eesti ranniku väikesadamat. Andmed pole küll päris viimase aluse ja inimeseni täpsed, sest mitte kõikides väikesadamates pole veel töötajat, kes peaks sadamaraamatut, kuid olemas on kõik meile kättesaadavad andmed.

On palju rõõmustavat. Vaatamata paadisõitjate jaoks erakordselt ebasoodsale suvele ületas külastuste arv tunduvalt 1996. aasta näitajad, ehkki polnud võrreldav 1997. aastaga. Eriti tahaks juhtida tähelepanu sellele, et uued külalissadamad on oma esimesel hooajal populaarsed. Seda näitab kujukalt Vergi sadama külastuste arv 1998. aastal, samuti eelmise aasta Lohusalu sadama külastused. Meeldiv on tõdeda, et ka väikesed Kaberneeme ja Tapurla sadam on kaardilt üles leitud. Ja veel üks aspekt: panus sadama heakorrasusse tasub end. Seda tõestab Roomassaare näide. Sadam on teinud tõsiselt pingutusi oma heakorrasandamisega ja teenuste hulga suurenemisega ning see kajastub ka külastuste arvu suurenemises.

Enamik külalisi oli tänava Soomest, järgnevad rootslased ja sakslased.

Turismiameti majandusülevaatest saadud andmeil on need 50 180 väikesadamate kaudu Eestit külastanud turisti jätnud meile ligi 200 miljonit krooni! (Siinjuures on arvestatud ka "Baltic Stariga" Veere sadamas-

se sõitnud turiste ja autoturiste saarte parvlaevadelt – toim.) See raha on jäetud kohalikesse väikesadamatesse (väiksem osal), valdade asustatud punktide – alevite ja külade – ning linnade kaubandusse, kultuuriasutustesse, transpordiettevõtetesse, bensinijaamadesse ja mujale. Seepärast tuleb merdpidi saabuvalt turisti oodata ja talle ka edaspidi kenasti naeratada ning pakkuda järjest paremat teenindust, lugeda tema soove silmist.

Ka selleks on viimasel hooajal mõndagi tehtud. Koostöös Soome TKK/Ühiskonnaplaneerimise teadus- ja koolituskeskusega sai teoks kolmest osast koosnev koolitusprogramm, sihtgruppideks Soome ja Eesti paadisadamate projekteerijad ja ehitajad, omanikud ja töötajad, valdade usaldusmehed ja ametnikud, samuti ühiskondlikud organisatsioonid. Peateemad on paadisõidukultuur ja rannamiiljöö, paadisõit hobina ja tööna, paadisadama säästev projekteerimine ja ehitamine.

Koolituse esimeses osas tutvustati osalejale Helsinki väikesadamaid. Need on üsna erineva suurusega ning nende omanik on Helsinki Linna Transpordiamet. Muide, Helsinki pole külalissadamat, vaid on kodusadamad, jahtklubid. Järgnes seminar teemal "Ehituskultuur – milline on hea paadisadam?" Kolmanda osa teemaks oli "Sadamategevus – keskkonnamõjud, sisetulekuallikas ja võrgustiku teke". Ettekanjad olid nii Soomest kui Eestist. Meilt – Tiina Tallinn Tallinna linnavalitsusest, Helle

Mereturismist

Eesti mereturismi statistikat seisuga 20. oktoober 1998

Sadam	Paate	Inimesi
Narva	16	96
Narva-Jõesuu	34	94
Toila	0	0
Mahu	0	0
Kunda	18	47
Vainupea	0	0
Vergi	434	1625
Võsu	3	62
Käsmu	1	5
Loksa	4	14
Hara	2	4
Kaberneeme	21	76
Tapurla	22	54
Prangli	72	314
Naissaare	203	805
ESS Kalev	498	1510
Pirita TOP	3047	11 204
Lohusalu	340	1002
Nõva	11	39
Dirhami	164	513
Paldiski	18	63
Haapsalu	706	2418
Sviby	49	186
Rohuküla	42	157
Virtsu	148	621
Pärnu Jahtklubi	201	578
Kihnu	264	1368
Kuivastu	3	6
Kõiguste	73	209
Roomassaare	283	1079
Nasva Jahtklubi	95	369
Mõntu	3	16
Veere	52	205
Triigi	49	87
Orissaare	108	397
Seanina	15	61
Kalana	3	11
Orjaku	26	90
Lehtma	433	1474
Heltermaa	0	0
Suursadam	27	60
Ruhnu	45	397
Sõru	8	36
Kokku	7541	27 352

Helle Hallika,
Eesti Mereturismi
Assotsiatsiooni tegevdirektor

1997. a. 8316
1996. a. 5279

Kiri Pärnust

Hilissügis hakkas hambaid näitama

Pideva kirdetuule ja üle kümne kraadise külma hakkab Pärnu lahele jää tekkima. Vahepeal on tuul muutnud suunda ja puhub lõunast, edelast, kust iganes. Pärnu Kesklinna sadama kaidele kuhjuvad vastavast Paikuse saeveski plangu- ja lauavirnad; Tootsi bricketivomasinad on õuel ammu enne rivis, kui laev silduda jõuab. Tuleb ka paberipuud.

19. novembri paiku ulatus jääpiir Liu-Tahkuranna jooneni ja oli kohati kuni 30 cm paks. Lootsikaater suudab sellisest rüüstist veel läbi tungida. Kui külmemaks läheb, tuleb lootsil asuda pukserile "Arno" või mõnele teisele alusele, et laevu sadamasse sisse ja välja tuua-via. Lootside endi elugi muutub karmimaks ja ohtlikumaks, nagu meil kõigil

siin Pärnu Kesklinna sadamas.

AS-1 Pärnu Sadam juhtkond pole veel otsustanud, millist pakutavaist jäälohkujaid vastu võtta – kas Soomest või Venest. Siinmail tuttav "Kapitan Moškin" töötavat kaugel Siberis. Temast jäid head mälestused.

Tugevate masinatega laevad murravad probleemideta kaideini välja; nõrgemal, madalamal ja laiadel "Volgo-Baltidel" ning nendesarnastel tuleb juba lähel raskusi. Pukseril "Arno" on käed-jalad tööd täis. Mõnevõrra on abiks pisipukser "Hermann". Üldiselt on aeg kõik vähemad vennad remondikaile tösta. Teisalt, ega keegi ei tea, milline see talv tuleb. Kuid tema tulekuks peab sadam valmis olema. Edellatuuluga on Pärnus võimaliku suured jääkuhjatid muu-



Saematerjaliga lastitud «Christopher» hakkab kai äärest ära minema.

lide taga, muulide vahel ja kus iganes tuul jää liikuma sunnib.

Valgeranna joonel ja muuli otste traaversil töötavaid Pärnu rannakalureid seirab ning julgustab piirivalvelaev "017", et

iga-aastasi jäälejäamisi ja muid surmaga lõppevaid õnnetusi vältida.

22. november

Ott Taul



Rootsi «Domar» tuleb läbi jää bricketi järele.



Pukser «Argo» püüab «Domari» ahtris vindiveega jääd kai ja «Domari» ahtri vahel liikuma saada.

Reederijutt

Meri ja tuul on osa meie ärivaldkonnast

E-Liini AS-i juhatuses esimees ANDERS WEHTJE

Selle, et alles hiljaeagu ei saanudki iga päev laevaga Rootsi sõita, on paljud inimesed juba unustanud. Jah, selleks palju aega ei kulu.

Nüüd lõpuks on Eesti ja Rootsi vahel normaalne laevaliini. Kas see tähendab, et "Estline'ile" on saanud stabiilsusperioodi?

Meil on nüüd regulaarne igapäevane liiklus, see on kolm aastat olnud meie suur eesmärk. Selles asjas oleme jõudnud küll stabiliseerumisperioodi, kuid kauba veos ei saa me päris rahule jääda laevade mahutavusega. Meil on suur "Regina Baltica" ja väiksem "Baltic Kristina", kuid igapäevast liiklust oleks parem korraldada kahe enam-vähem ühesuuruse laevaga. See on siis meie järgmine eesmärk.

Järelikult vajate teist suurt laeva?

Jah.

Kas saate konkretiseerida järgmise aasta kavasad?

Väga täpselt konkretiseerida ei saa, aga üks eesmärk on muidugi leida laev, mis sobiks paremini "Regina Baltica" paari. Ja et meil on juba igapäevane liiklus Stockholm-Tallinna liinil, siis kaalume muid võimalusi. Me ei mõtle maha istuda ja öelda: "Okei, nüüd oleme õnnelikud!", selle asemel et edasi minna.

Õeldakse, et teenindustaset hoida on palju raskem kui seda algal tõsta.

See on meie igapäevane töö, aga arvan, et edaspidi peame selleks enam valmis olema. Meil on inimesi, kel on juba kogemust ja meie personal on pea kõigis firma osakondades kompetentne ning teeb head tööd. Seetõttu ei muretse ma väga sellepärast, et laseme end lõdvaks. Igapäevane liiklus on meil alles 1. maist, vara on veel rahulolevalt öelda, et nüüd on meil kõik hästi.

Mullu enne aastavahetust oli "Nordström & Thulin" teatanud, et loobub reisilaevandusest. Te olite mures, et E-Liini AS saaks asjast huvitatud omaniku. Kas praegune omanik on ettevõtte tegevusest piisavalt huvitatud?

On küll. Eesti Merelaevandus ostis veebruaris välja teise poole "Estline'ist" ja varsti pärast seda algas igapäevane liiklus. Võib küll öelda, et praeguse omanikuga on olukord liikluse kohapealt positiivsem kui enne oli kahe omanikuga.

Üks eesmärk oli "Estline'i" Eesti ja Rootsi poole kokkuõmblemine. Kas võib nentida, et see on tehtud?

See on olnud küsimus, millega maadleme tegelikult liikluse algusest peale - Rootsi ja Eesti vahel on suuri kultuurierinevusi. Arvan, et me ei pea sel puhul silmi kinni pigistama, vaid olema avameelsed. Kuid see on valdkond, millega võime ja kavatseme edaspidi aktiivsemalt töötada, et muuta mõlemad pooled paremini integreerituks.

Kas "Estline'il" on oma personalipoliitika?

Seda, millega pole seni tegeldud, aga hakatakse tegelema, nimetatakse *human resource planning* - kuidas me arendame oma tööjõudu. See töö pole ju lausa teadus, aga on vaja firma personali analüüsida: kes meil on, millises valdkonnas on nad tugevad ja millist valdkonda oleks neil vaja paremini tunda. Seejärel tuleb välja töötada abinõud koollituseks ja arenguks valdkondades, mida tuleb paremini tunda. Ei saa teha natuke üht ja natuke teist, tegemata analüüsi ja otsustamata selle põhjal, mida on öieti vaja.

"Baltic Kristina" on sel sügisel kohanud purustavaid laineid.

Ilm ja ilma mõju, meri ja tuul on osa meie tegelikkuusest ja osa meie ärivaldkonnast. Meil tuleb alati ette reise kohutavalt halva ilmaga. Siis, kui juhtusid need asjad "Baltic Kristinaga" - need kaks juhtumit olid väga väikesed juhtumid - siis ei saa seda käsitada millegi



väga isearalikulena. Juhtus meil ja juhtus teistelgi meie tegevusharus, nii et see pole mingi "Estline'i" spetsiifiline probleem. See on miski, mida meie tegevusalal ette tuleb ja me peame õppima seda üle elama nii hästi kui saame.

Kuni juhtus "Gabriellaga", käsitles Rootsi ajakirjandus juhtunut "Estline'i" probleemina.

Selle küsimuse peaks õigupoolest esitama Rootsi ajakirjandusele.

Kuid laine pühkis "Baltic Kristinalt" ka kapteni.

Mitte just laine. Muidugi me uurisime ka seda juhtumit, see on tõsi. Sest juhtus ka, et osa Rootsi turust kaotas usalduse "Estline'i" vastu. Meil on Rootsi reisiturul usaldatavusprobleem, aga me oleme tõsine operaatorfirma. Alati, kui midagi juhtub, vaatame väga tähelepanelikult, mida saame teha, et sedalaadi juhtumeid edaspidi vältida.

Mitte just selle juhtumiga pärast, aga kapten Elmet Eker ei ole praegu tõesti "Baltic Kristina" kapten. Me töötame välja abinõusid, ja kui need on rakendatud, peaksid asjalood olema jälle normaalsed.

Milliseina paistab teile tänava Rootsi ajakirjanduses "Estonia" huku kohta loetu, samuti Põhjamaade Transporditöötajate Föderatsiooni korraldatud kohutamiselt arutatu?

Kohtumise kohta olen lugenud vaid lühikest kokkuvõtet.

"Estonia" lõpparuande kohta leidsime selle avaldamise järel, et meil ei ole mingit põhjust mõnes lõpparuande raskemaski punktis olla teistsugusel seisukohal kui laevahuku uurimiskomisjon. Sellele seisukohale oleme kindlaks jäänud. Ka peamiste järelduste asjus pole meil mingit põhjust midagi muud arvata.

Kuid tänava loetust võib järeldada, et see kõik on rakendatud konkurentsivankri ette.

Need on hoopis eri asjad, mida tuleks lahus hoida. Peab küll kõrdsilmne olema, et näha selles turundusvahendeid.

Meie ettevõtte on küllaltki traagiline ajalugu, paljud inimesed on "Estonia" huku tõttu kannatanud. Paljud inimesed on kaotanud lähedasi sugulasi, nad on väga mures ja ärritunud. Tuleb muidugi aru saada, et seda jätkuvalt arutatakse, et asjaolusid ka kritiseeritakse - arvan, et tuleb aru saada sellest otsekohesusest. Kuid et see võiks olla turundusvahend, seda ma küll ei usu.

Kuidas suhtute sellesse, et "Estoniaga" juhtunu seostati veel ka Eesti kui võimaliku mugavuslipumaaga?

See küsimus ei peaks meid tegelikult puudutama - me sõidame ju Eesti ja Rootsi vahet. Mugavuslipuprobleemata meid ei riiva: meil on Eesti laevafirma ja me sõidame Rootsi Eestist, nii et see peaks olema hoopis teine asi.

Mida arvate Rootsi analüüsirühma soovitusete kohta?

See on kompleks küsimusi, milles on väga palju eri arvamusi. Need arvamused tuginevad paljus tunnetele. Seetõttu arvan, et meie kui ettevõtte, kes me kannatame samuti tunnete pinnal - hukkus meie laevapere, hukkus ka meie kontoritöötajad - ei avalda selles küsimustekompleksis oma arvamust.

Kuidas "Estline'i" meremehed end tänava tunnevad?

See on samuti küsimus, mis puutub tunnetesse ja saadab meid kui ettevõtet kogu aeg. Peame selle küsimusega alati elama, sest juhtunu oli nii suur katastroof.

Argitõos võime siiski arvata, et tänaseks kuulub see minevikku, mis on jäänud seljataha. Kuid ikka ja jälle tõuseb see esile, laevaperes töötavad inimesed reageerivad sellele, kuid tunnevad end erinevalt. Osa inimesi ei reageeri sellele enam, osa reageerib aga endistviisi väga tugevalt. See on väga individuaalne, kuidas keegi end tunneb.

Kuid kas arvate, et laevapereid on oma tööga rahul?

Mul pole põhjust arvata, et nad poleks oma tööga rahul ega sedagi, et nad ei võiks rahul olla.

Kas inimesed vahetuvad sageli?

Päris täpselt kaardivoolavuse statistikat ei oska kohe öelda, kuid üldjoontes jäävad inimesed pikemaks ajaks "Estline'i" tööle.

Kas jätkate teenindusvõistlusega "Mare Balticumi Trofee"?

See siht meil on - arvame, et see on hea üritus, mis võimaldab teiste laevaliinidega võistelda ja end nendega võrrelda.

Tänava oli "Estline'i" laevadel kaks korda vaja haiget transpordiks kopterit. Kuidas on see korraldatud Rootsis ja kes lendude eest maksab?

Rootsis on sel juhul vaja helistada merepäästekeskusse. Kui selle eest ei maksa maksumaksja, siis teeb seda pigem haigekassa.

Kas teil on ka oma paat?

Mul ei ole aega selleks, et mul võiks oma paat olla. Tahaksin küll, aga aega pole.

Madli Vitismann

Tahaksin kõigepealt meremehi tänada mõõduva aastast eest - meie jaoks oli suur asi alustada igapäevast liiklust. Loodan, et jätkub tänavune positiivne areng. Arvan, et "Estline'i" töötajad võivad vaadata helgesse tulevikku.

Reisijaid Tallinna Sadamas aastail 1990-1998

Aasta	Väikseim arv	Suurim arv	Kokku	Kordi rohkem
1990	jaanuar 24617	juuli 74658	634076	
1991	veebruar 37824	november 102 420	936583	-1,5
1992	jaanuar 69799	mai 142 466	1 336 398	-1,4
1993	jaanuar 130 518	detsember 205 017	2 243 933	-1,7
1994	märts 125 277	juuli 262 353	2 313 556	-1
1995	jaanuar 149 649	august 383 973	3 561 957	-1,5
1996	jaanuar 282 704	aprill 440 975	4 340 826	-1,2
1997	jaanuar 282 704	juuli 601 658	4 840 471	-1,1
1998	jaanuar 299 328	juuli 675 257	5 021 396	-1,1

Tänava sõitis üksnes juulis Tallinna 41 000 reisijat rohkem kui terve 1990. aasta jooksul. Viis miljonit reisijat - arv, millele mullu väga lähedal oldi - täitus tänava juba aasta eelviimasel kuul. Ent juba 1990. a. jaanuaris sai Helsingisse sõita kahe laevaga, juuni algul alustasid esimesed tiiburid ning juuni teisel poolel "Estline".

Järgmine märgatav reisijate arvu suurenemine - ligi 12 000 reisijat lisaks - on olnud novembris 1991, kui alustas "Corbiere". Reisijate arv on hüppeliselt kasvanud ka veebruaris 1993 - 33 000 lisareisijat - kui Rootsi hakkas sõitma "Estonia". Isegi "Estonia" huku järgse-

Poollest miljonist viie miljonini

tel kuudel on reisijate arv kuust kuusse suurenenud, üksnes novembris 1994 on olnud ligi 2000 reisijat vähem kui novembris 1993.

Vähim reisijaid on viimaseil aastail jaanuaris - siis käivad reisilaevad plaanilises remondis ja sõiduvõimalusi on vähem. Ent reisijate maksimumarv langeb eri aastail eri kuudele aprillist detsembrini, nii et tippaeg polegi tingimata suvel.

Kasv on olnud tormiline - poolteist kuni 1,7 korda rohkem kui eelmisel aastal. Alles 1996. aastast peale on reisijate arv kasvanud veidi üle kümne protsendi aastas. Tänavugi on iga kuu võrreldes eelmise aasta sama kuuga olnud reisijaid 104-120% rohkem.

Esimest miljonendat reisijat kohati Tallinna Sadamas 1992. a. septembri viimasel päeval, tänava aga juba märtsi viimasel päeval. Teine miljon, milleni jõuti 1993. a. novembri lõpus, täitus tänava juuni algul. Kolme miljonendat reisijat kohati Tallinnas esmakordselt 1995. a. novembri keskel, tänava aga juuni lõpus. Nelja miljonini jõuti esmakordselt 1995. a. viimasel novembripäeval, tänava juba augusti keskel.

Kuue miljonit reisijani võib seniseid kasvuprotsente

Reisijaid Tallinna Sadamas 1998. a. 11 kuuga

Kuu	Reisijate arv	Kokku aasta algusest
jaanuar	299 328	299 328
veebruar	342 412	641 740
märts	369 122	1 010 862
aprill	429 936	1 440 798
mai	488 120	1 928 918
juuni	489 233	2 418 151
juuli	675 257	3 093 408
august	588 866	3 682 274
september	427 584	4 109 858
oktoober	486 049	4 595 907
november	425 489	5 021 396
1. detsembriks 1997		4 429 072

arvestades jõuda juba tuleval aastal. Selline hulk reisijaid, nagu oli Tallinna Sadamas terve jaanuari jooksul 1990. aastal - 24 617 - läbib tänava sadama kahe päevaga, tippkuul juulis oli keskmiselt ligi 22 000 reisijat päevas.

Madli Vitismann

"Otsustasin merejõudusid korraldama hakata"

"Nähes, milline korraldus ainukese sõjalaeva peal valitseb, otsustasin merejõudusid korraldama hakata," kirjutab Johan Pitka oma 1921. aastal välja antud mälestuste-raamatus. "Mina sain sõjaministrilt, peastaabi ja operatiivstaapide ülematelt järgmised volikirjad merejõudude organiseerimiseks:"

Tunnistus

Kapten Pitka on määratud laevade "Lembitu" ja "Laene" ülemjuhatajaks. Kõik ohvitserid, ametnikud, komandod ja asutused nii laevadel, pordus kui ka sadama tehastes peavad täpisealt tema käskusid täitma.

Sõjaministri abi Jürine Peastaabi ülem kindral-major Larka.

Ajutine Valitsus, Sõjaministeerium, 17. detsembril 1918. a., nr. 913

Tunnistus

Kapten Pitka on määratud sõjaministeeriumi volinikuks laeva "Lembitu" üle. Tema käskusid peavad kõik sellel laeval täpisealt täitma. Käsu täitmatajätajaid on kapten Pitkal õigus sõjaväljakohtu kätte anda.

Sõjaminister K. Päts Sekretäär Schipai

Ajutine Valitsus, Sõjaministeerium, 21. detsembril 1918. a. nr. 1089

Tunnistus

Kapten Joh. Pitka on määratud Eesti Vabariigi sõjalaevade "Lembitu" ja "Laine" ülemjuhatajaks ja tema on voli laevu, mis tema sõjatarbeks tarvilikuks leiab olevat, nimetatud sõjalaevadele lisaks määrata.

Kapten Pitkal on täielik voli ohvitserisid ja laevamehi oma juhatuse all olevate laevade peale määrata ja neid teistelt laevadelt võtta.

Laevade varustamiseks on

kapten Pitkal voli igast vabariigi ladustarvilisi varustusi oma allkirjaga välja võtta.

Kõik ohvitserid, ametnikud, komandod ja asutused nii laevadel, pordus kui ka sadama tehastes peavad täpisealt tema käskusid täitma.

Kõik vabariigi asutused on kohustatud kapten Pitka tegevuse juures abi ja toetust andma.

Sõjaminister K. Päts Operatiivstaabiülem Laidoner

Nende tunnistuste väljaandmise ajaks oli kapten Pitka juba tõsist tööd teinud vastupanu organiseerimisel, nii organisatsioonilist poolt korrastades kui ka praktilises sõjategevuses

osaledes. Oli pandud alus Kaitselelidule, tegevusse rakendatud soomusrongid, kontakteeritud inglasega ning jõutud admiral Sinclairi laevastikuga Kundas, Aseris ja Purtses "vaenlase se-sukohti pommitamas" käia.

Mis siis "Lembituga" lahti oli? Et suurtükkipaat "Lembit" oli esimene sõjalaev, mille tõsteti Eesti lipp, tasuks lühidalt ta lugu meenutada.

1908. aastal toimusid Vene suurtükkipaadi "Bobr" katsetused ja novembris 1908 tuli laev (veeväljasurve 875 tonni) Tallinna. I maailmasõda lõppes talle sakslaste kätte minekuga ja ujutöökojaks ümberseadmes-tamisega.

Kui 1918. a. Saksamaal revolutsioon puhkes, nõrgestas see loomulikult sõjalist võimsust



Pärg asetatakse Johan Pitka mälestuskivi juure. Pärjakandjate järel (paremalt) Tallinna linnaeape Ivi Eenmaa, kaitseminister Andrus Öövel, riigikogu riigikaitsekomisjoni esimees Peeter Lorents ja mereväe ülem Jaan Kapp.

21. novembril tähistas Eesti Merevägi oma 80. aastapäeva. Sellest kaheksakümnest on iseseisva Eesti merejõud saanud areneda vaid aastail 1918-1940 ja pärast taasloomist 1993. a.

Eesti mereväe esimesed üksused hakkasid tegutsema Vabadussõja alguses, kui Eesti Sõjavägede Staabi juurde loodi Mereväe jaoskond ja moodustati Mereväe Pataljon. Merejõudude organiseerimisel ning lahingutegevuses rakendamisel oli peainitsiaatoriks hilisem mereväeülem aastail 1918-1919, kontradmiral Johan Pitka (VR I/1).

Eestis mereväe aastapäeva tähistamise kuupäeva osas on diskuteeritud pikemalt 1930. aastatel. Lõpuks sai tavaks tähtpäeva pidada 21. novembril, päeval, mil 1918. a. moodustati Sõjavägede Peastaabis Mereväe osakond (Valitsus) ja selle ülemaks määrati 2. järgu kapten Rudolf Schiller.

Esimeseks Eesti sõjalaevaks sai 1918. aasta 13. novembril Tallinna sadama komandandi korraldusel sakslastelt kaitselelidu poolt üle võetud "Lauterbach", mis hakkas kandma nime "Laene". 18. novembril heisati Eesti riigilipp esimese sõjalaevana sakslastelt üle võetud endisel Vene suurtükilaeval "Bobr" ("Biber"), mis sai uue nime "Lembit". Merejõudude lipp heisati laevadel esmakordselt 1928. a.

1940. aastaks oli välja arenatud Merejõudude struktuur, moderniseeritud laevastikku, rannakaitseüsteemi ning tagalabaasi; oli käivitatud mereväelaste ja ohvitseride väljaõppe-süsteem.

15. juunil 1940 algas Eesti õhu- ja mereblokaad Nõukogu-

Eesti Merevägi 1918-1998

de Lildu relvajõudude poolt. Eesti NSV Rahvakomissaride Nõukogu otsusega 29. augustist 1940 oli muuhulgas määratud ka Merejõudude saatust:

Punkt 2: Anda üle Eesti mere-sõjajõud, seehulgas ka rannakahurvägi, Tõllis-Talupoegade Mere Sõjalaevastiku koosseisu;

Punkt 7: Kõik mere-sõjajõudude rannakaitse relvastus, varandus, hooned ja ehitused anda üle Punalipulisele Baltimere laevastikule.

Otsus jõustus selle väljakuulutamise päevast. Merejõudude Juhataja viimane päevakäsk kandis kuupäeva 30. 09. 1940.

Mereväe pidupäeva tähistamist



Kaitseministrile näidatakse paberil, kus miski käib.

mist alustati hommikul paraadiga Mereväebaasis. Mereväelasi olid teritama tulnud kaitseminister Andrus Öövel, Kaitsejõudude juhataja kindralleitnant Johannes Kert, Tallinna linnaeape Ivi Eenmaa, arvukalt diplomaatilise korpuse esindajaid, kolleege meilt ja mujalt.

Sadamas olid lipuhtes Eesti Mereväe laevad, samuti Baltromi laevad "Vetra", "Imanta" ja "Viesturs". Pidulikule rivistusele järgnes pärjapanek mereväe rajaja kontradmiral Pitka mälestuskivile ja seejärel suundusid kolm mereväe laeva, "Sulev", "Kalev" ja "Olev" koos külalistega merele, et lasta merre pärjad hukkunud meremeeste mälestuseks. Pärgade vettelaskmise koht oli Naissaarest läänes, kus 1924. aastal sai miinitraalimisel miini plahvatuse läbi vigas-

ning Eesti Kaitse Liit kasutas selle kiiresti ära: sakslastele avaldati survet, nii et nood laevalt lahkusid (enne purustades kõike, mida vähegi andis) ja laeva Tallinna sadama Eesti-poolsele komandandile üle andsid.

18. novembril alustati laeva mehitarvitamist, nimetati kergerist-lejaks ja sel heisati sini-must-valge lipp. Et meeskonda veel ei olnud, pandi vahti kaitselelitlaste-

Esimestel päevadel ei saanud laevas elada, alles 21. novembrist saadi esimesi katlaid kütma hakata. Madrused võtsid laeva kaitselelitlastelt üle 22. novembril. Detsembrikuus oli aga sadama poliitiline ässitustöö lahti läinud. Oli neid, kes pidasid kihutuskõnesid enamlaste poolt ning sellesse tõmmati ka "Lembitu" meeskonnaliikmed. Selleks ajaks, kui Pitka laeva käima tuli, oli seal kord täiesti käest ära, komandör ei suutnud meeskonda juhtida ning sõjalaeva ettevalmistamine ja relvastamine käis aeglaselt, et mitte öelda vastumeelselt nii mõnelegi.

Pitka kirjutab oma mälestustes, et "Lembitul" olid enamlasted ja nende poolehoidjad teinud otsuse punane lipp üles tõsta ning linna korrasolevatest suurtükkidest pommitama hakata. Koos esimese soomusrongi komandandi kapten Irvega otsustati tuua Suure Rannavärava ette soomusrong, et hoida sadam ja sadamatehased kontrolli all.

"Rongi kohalejõudmisel lahkusin mina rongilt, kaasa võttes kaks kuulipildujat ja paarkümmend meest. Nendega läksime tehastesse. Kuulipildujaid risti teede peale üles seades läksime

tööliste hulka, kes mittingut pidasid, ja nõudsimene nende vana- maid ja mässule õhutajaid välja. Kui olin korralduse teinud kurjategija ülesotsimiseks, kes sadamatehastes ehitusele antud soomusauto rehvid oli läbi lõiganud, ja käsu andnud tööd viibimata jätkata, ähvardades igasuguse vabariigivastase väljaastumise katse veriselt maha suruda, lahkusime sadamatehasest, ühte meest kaasa võttes, kes teisi üles kihutas sõjariistu meie vastu tarvitusele võtma," meenutab Pitka.

"Lembitul" käis agiteerimine ja Kaupmehesillale oli laeva juurde kogunenud inimesi, kes nõudsid laevalaskmist ja punalipu ülestõstmist. 18. detsembril tuli Pitka laeva relvastatud meestega. Vahtetas välja komandöri, arreteeris mässuleasitajad. Vabadussõda kestis juba mõnd aega, kuid merejõude polnud liikvele saadudki.

See kõik sundis Pitkat täie energiaga asja enda kätte võtma.

23. detsembril 1918 algas Eesti sõjalaevastiku esimene lahinguretk: Tallinna sadamast väljusid dessandile Kundasse "Lembit", pardal Merejõudude juhataja Johan Pitka, vahilaev "Laene" ja hüdrograafia laev "Lood".

"Esimese reisi siht oli Port-Kunda, kus ma dessanti teha tahtsin, et vaenlast ootamatult heidutada ja paanikat sünnitada," kirjutab Pitka.

See ka õnnestus, dessant saadeti maale, võeti kanakuudist vangid enamlaste Kunda sadama komandant ja teisi vange, löödi tagasi vastase pealetung (seda toetas ka Inglise laevastik).

Esimene operatsioon õnnestus hästi, kaotusi polnud, võitlejate meeleolu oli tõusnud ja hakati valmistama uuteks operatsioonideks. Eesti merevägi oli tegelikkuseks saanud.

21. novembril tähistas Eesti Merevägi oma 80. aastapäeva.



Johan Pitkale annetatud Mereväe Rist on Meremuuseumis hoiul.

pelmann ja Eesti Mereväelaste Kogu.

Samal ajal oli Eesti Meremuuseumis avatud väga huvitav ning hariv näitus, mille oli üles seadnud Kaitseleiti oma 80. aastapäeva tähistamiseks. Oli väga sisutähtne ekspositsioon, kus järjepidevus organisatsiooni tegevuses välja toodud ja Kaitseleidude tegevuse põhimõtted igakülg-selt valgustatud.

Äärmiselt huvitava osa ekspositsioonist moodustas aumärkide väljapanek. Kaitseleidul on olnud kadestamisväärne järjekindlus ja läbimõeldus oma liikmete tunnustamisel.

Reet Naber

Küllike Roovälja, Urmas Saksa ja Madli Vitismanni fotod



Eesti Merevägi – 80

Rahuaja merevägi

Oma aastapäevakõnes märkis kaptenleitnant **Jaan Kapp**, et mereriikide ajaloo käiku jälgides leiab tõestust see, et vaid need riigid, mis energiliselt on korraldanud oma merekaitset, on säilitanud oma iseseisvuse.

Samas tõdes ta, et kuigi me oleme tänaseks suutnud panna aluse taasiseseisvunud Eesti Vabariigi Mereväele, on merevägi ikkagi alles loomisstaadiumis, rinnutsi nii teoreetiliste kui ka praktiliste küsimuste lahendamisega.

- Mereväe rahuaja kohustuste hulgas on:
- ette valmistada mereväe ja teiste riiklike relvastatud organisatsioonide isikkoosseisu sõja- ja kriisiaja ülesannete täitmiseks, et garanteerida pidev valmisolek Eesti riikliku iseseisvuse kaitsmiseks;
 - tagada laevasõidu vabadus ja ohutus Eesti vetes, see tähendab kümnete tuhandete meremiinide ja teiste lõhkekehade kahjutukstegemist Eesti vetes;
 - korraldada riiklikult tähtsate objektide valve ja kaitse merelt;
 - täita rahvusvahelised kohustused, arendada koostööd tegetsemiseks riikidevahelistes formatsioonides, samuti vajadusel osaleda otsingu- ja päästetöödel õnnetusjuhtumite ning inimelude ohtu-sattumise korral merel.

Merevägi on tänulik selle hindamatu abi eest, mida on andnud meie kolleegid nii Läänemere riikidest – Saksamaalt, Taanist, Rootsi ja Soomest, kui ka Norrast, Hollandist, Inglismaalt, Prantsusmaalt, Ameerika Ühendriikidest. See abi ei ole olnud üksnes materiaalne, vaid kõik need riigid on toetanud meid ka moraalselt, aidanud täiendada meie teadmisi ja omandada uusi oskusi ja kogemusi õppustel, ühisharjutustel ja -operatsioonidel.

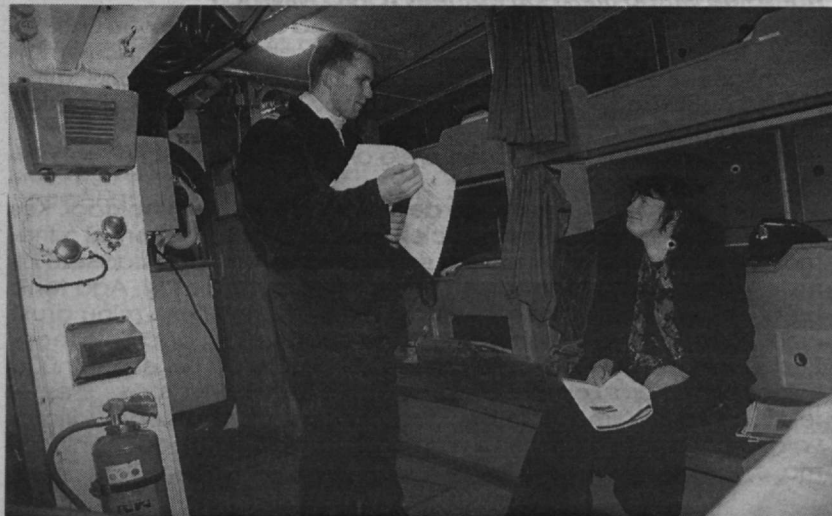
Alates 1995. aastast on Eesti Mereväe laevad osalenud rahvusvahelistel õppustel "Baltops", "Amber Sea", "Open Spirit", "SAREX", "Co-operative Banners", "Baltic Challenge", "Co-operative Jaguar", "MCOPEST".

Nüüdseks on koostöös toetajasriikidega käivitatud Balti riikide mereväeskaadri "Baltron" tegevus. Eestile on suureks auks, aga ka kohustuseks, olla selle rahvusvahelise miinilaevade eskaadri võõrustajarühiks.

Mereväe ülem tänas seoses Mereväe ümmarguse tähtpäevaga kõiki mereväelasi, kes on kitsastes oludes püüdnud anda oma parima kodumaa teenimisel; samuti kõiki koostööpartnereid, sõpru ja toetajaid, kelle toetus on aidanud üle saada mõnikord lahendamatu tundenud probleemidestki.



Noorte mereväelaste töö- ja puhkepaik laevas.



Kroonika

Eesti Meremeeste Misjon – 2

21. novembril tähistas Eesti Meremisjon 2. aastapäeva meremeestekodus Muugal ja merendusõhtuga – piduliku õhtusöödiga "Carinas". Merendusõhtu peakõneleja oli Eesti Meremuuseumi direktor Urmas Dresden, kelle lühiettekanne "Suurest Tõllust" äratas eeskätt väliskülaliste suurt huvi ajaloolise jäämurdja taastamise vastu.

Eesti Kaptenite Klubis

25. novembril alustas kaptenite klubi kohtumiste sarja Eesti merendusametuste juhtidega, et võimaldada kaptenitel saada merendusuidiseid otseallikast. Esimesena kuulati Eesti Vee- teede Ameti peadirektori Kalle Pedaku ettekannet. Üle paarikümne kapteni huvi selle võimaluse kasutamise vastu näitas seegi, et 20-minutilisele ettekannele järgnes terve tund küsimust-vastuseid.

Järgmisena on kavas kuulata 4. jaanuaril Eesti Merehariduskeskuse rektorit Peeter Veegenit.

Jõululõuna

4. detsembril kutsus merendus- ja turismitegelased "Nordlandiale" jõululõunale "Eckerö Line". Firma turundusjuht Håkan Nordström rääkis kokkutulnuile, et uue laeva tulekuga on nii reisijate- kui ka kaubahulga kasv olnud tuntav. Kuid tulevikku nägi ta võimaluses mitte piirduda passi ja hambaharjaga turu-turistiga, vaid püüda tutvustada Soome reisijale peale Tallinna ka muud Eestit, mida nad õieti ei tunne.

Pakuti glögi ja laevaköögi hõrgutisi.

Eesti Merelaevandus – 7

10. detsembril tähistas AS Eesti Merelaevandus 7 aasta möödumist riikliku aktsiaseltsi moodustamisest ettevõtte juhtide pressikonverentsiga, millel esinesid nõukogu esimees Olev Schults, juhatuse esimees Felix H. Tschudi, tegevdirektor Tom Stage Petersen ja finantsdirektor Sergei Debel. Ajakirjanike küsimuste vastasid ka kommertsdirektor Jaan Kalmus ja arendusdirektor Viktor Palmel.

1323 meremehe ja 218 kalda-töötajaga ettevõtte keskmine kuupalk on tänava merel 9 816 ja kaldal 9 887 krooni. Teistest esitatud andmetest edaspidi.

Samal õhtul korraldatud vastuvõtul "Estonia" kontserdisaalis tervitas publikut ettevõtte juhtide Olev Schultsi ja Felix H. Tschudi kõrval ka teede- ja sideminister Raivo Vare, taustaks videoklipid Eesti Merelaevanduse laevadest. Vastuvõtul osales Eesti Merelaevanduse välispartnereid, Eesti (merendus)etevõtjaid, poliitikuid, merendusega tegelevaid riigiametnikke ja Eesti Merelaevanduse laevade kapteneid. Hõrgutiste kõrval pakuti kuulata "Arsise" kella-de ansambli ja keelpillikvarteti; villitud oli ESCO-sildiga vein.

Luutsinapäev Rootsi moodi

11. detsembril korraldas Laevaliikluse Juhtimiskeskusele lootsikaatrit valmistav "Info-Auto" oma müügisalongis "Volvode" taustal luutsinapäeva Rootsi moodi. Tavakohast glögi ja luciakattenit (erikujulist rootsi safransiaia) proovivale külalistele mängis ajaloolistes kostüümides plokkflöödi ansambel.

President Mallorcal

7.-9. novembrini külastas Mallorcat Eesti president Lenart Meri perega. Sellest kirjutatakse toimetusele ja saatis foto Erik Schmidt. Presidendipere oli külastanud tähetorni ja uurinud Bernhard Schmidt'i aparate ning veetnud õhtu kunstniku kodus, vesteldes vanast Idrise kaardist, millest Erik Schmidt on raamatu kirjutanud.

Madli Vitismann



Meremisjoni õhtusöögilauas paremal Jaan Jaani, vasakul Lauri Soone. Kõneleb Erwin Gerlach.



Aastapäeva tähistas Eesti Merelaevandus pressikonverentsiga (vasakult): Tom Stage Petersen, Felix H. Tschudi, Olev Schults ja Jaan Kalmus...



...ning vastuvõtuga «Estonia» kontserdisaalis. Vastu võtavad (vasakult): Tom Stage Petersen, Felix H. Tschudi ja Olev Schults.



Merenduses kanda kinnitav Rootsi päritolu «Info-Auto» tähistas rootsi kombe kohaselt luutsinapäeva, aga kohalike Luciadega.



Eesti Vabariigi presidendi perekond Erik Schmidt'i ateljees.

Laupäeval, 21. novembril väljus "Baltic Kristina" Tallinnast harilikul ajal, õhtul kell 7. Edasiseist jutustas vanemtüürimees **Tarvi-Carlos Tuulik**:

"Ainult poolteist tundi saimegi nelja masinaga sõita. Kell 20.30 tuli kõik maha võtta ja edasi sõitsime 4-5 sõlmega, lugedes laineid nagu kalalaevuke – suur laine mattis võõri enda alla. Võtsime kursi otse Söderarmi poole, külgrüüv oli 10° ringis. Tuul oli SW 240°, 25 m/s, puhanguki 30 m/s. Ilmateade lubas tuule vaibumist, aga hommikul anti Turkust tormihoiatust tuulega 22 m/s.

Sõitsime terve pühapäeva, kuni kell 20 võtsime Söderarmis lootsi, ja jõudsim kella 24 Stockholm. Kell 2 õösel tulime uuesti välja, tagasitee oli alla lainet, ja esmaspäeval kell 14.45 jõudsim kuni kaardeni."

Esmaspäeval enne väljasõitu askeldasid "Baltic Kristina" võõris keevitajad: umbreeling oli jälle mõlksis. 6,5 mm paksuse umbreelingu taga vajus võõri kontrafors 5-20 mm teki sisse.

Sõidu ajal ühtki löögiheli (pauku) ei märganud, Tarvi-Carlos Tuuliku sõnul nägid nad õösel prozektorivalgel lainete järgi paremat kurssi valides, et võõris on värv ära tulnud. Et laine käis üle võõri, sai pragunenud ja maha tuleva värviga koh-

"Baltic Kristina" pikk sõit

ta vaadelda vaid binokliga. Seestpoolt vaadati üle visiri.

Õösel kuigi palju laevu merel ei kohatud, päeval oli aga näha ka triivivaid palke. Laine hakkas vaibuma pühapäeva pärastlõunal kella 16-17 paiku.

Stockholmi hilinevaile reisi-jaile broneeriti uuesti, kellele vaja, lennukipiletid ja muretseti

hotellikohad ning telliti bussid. Kolm üleplaanilist sõõgikorda parandasid samuti reisi ajate juu. Eriti tänulikud oldi aga selle eest, et laevapere oli laevas nähtaval ja käis ringi – oli näha, et laevas on elu ja 300 pikal reisel olnud inimest ei tundnud end hüljatuna.

Olukorra tegi kergemaks, et



Enne, kui «Baltic Kristina» Tallinnast uuesti väljus, parandasid keevitajad võõri umbreelingu tugesid.

Kõigest veerand tundi

"Kapella" oli novembri lõpul Balti Laevaremonditehase dokis. Ülateki oli hulk keevitajaid korraga ametis, vahetati tekiplaadistust. Peamine töö käis aga masinaruumis.

"Kapella" II mehaaniku sõnul puhkes 2. novembri õhtul masinaruumis tuli tihendi purunemise tõttu. Torustikus surve all olnud õlist paiskus umbes 400 liitrit peamasinale ja süttis. Leekide puhkemise hetkel seisis umbes nelja meetri kaugusel masinaruumis vahetust lõpetav motorist ja pesi parajasti käsi...

Vanematel laevatuupidel kustutatavat tuld auruga, aga "Kapella" näidati heldimusega elu-

päästjat, tekiehitist selles rivis seisva 36 musta süsihappegaasiballooniga. Kogu operatsiooni kestus oli ainult 15 minutit, seejärel seisti tunde avariigeneraatori antud valgustusega, aga kütteta laevas puksereid oodates.

Too veerandtund pööras laevaliini kõik pahupidi. Reisid jäid ära, kuni asenduslaev saadi. Laevaomanikul tuli suuri ettenägematuid kulusid laevaremondiks ning asenduslaeva rentimiseks ja liinileseadmiseks. Meremeeste isiklikud plaanid said kannatada, sest töö- ja puhkepäevade graafik läks sassi: pärast puhkepäevi tööle tulnud laevapere asus ren-

ditud "Apollole", vabu päevi oodanud laevapere veetis selle aja remonditaval laeval Balti Laevaremonditehases.

Tol õnnetul reisel oli "Kapella" Rootsi laevainspektor, et laeva seisukorda ja õppusi kontrollida. II mehaaniku sõnul olnud see inspektorilgi esimene kord laevatuulekahju näha. Ent võibolla just tema sealoleku tõttu Rootsi ajalehed "Kapella" juhtumi kohta midagi halba ei kirjutanudki.

Tulekahju olevat "Kapella" olnud ka 6 aastat tagasi. "Kahju, et te ei näinud, kui korras meil siin enne oli," kahetseti laeval. Laev oli Eesti lipu all jõudnud olla vähem kui kolm kuud.

Pärast juhtunut tuleb vahetada 20,6 kilomeetrit juhtmeid. 41 elektrimootorit demonteeriti – see on klassiühingu nõue. Hiljem tuleb need uuesti kohale monteeri. Peamasinatelt võeti ära silindripaad, kolvid ja kepsud – pärast seda, kui kuumad masinad said külma, tuleb kõik üle kontrollida. Kõikvõimalikud tihendid vahetatakse.

Masinaruumis, kus niigi kitsas, ripnesid lahtivõetud kaablid laes. Seal ei mahu kuigi palju tehasetöölisi korraga töötama, seetõttu võtab remont aega. Remont on plaanis lõpetada aasta vahetuse paiku, ning et plaaniline remont tehakse koos üleplaanilisega, tehti ka jäävõõ ja "Kapella" värvitakse "Hansatee" värvidesse.

Madli Vitismann

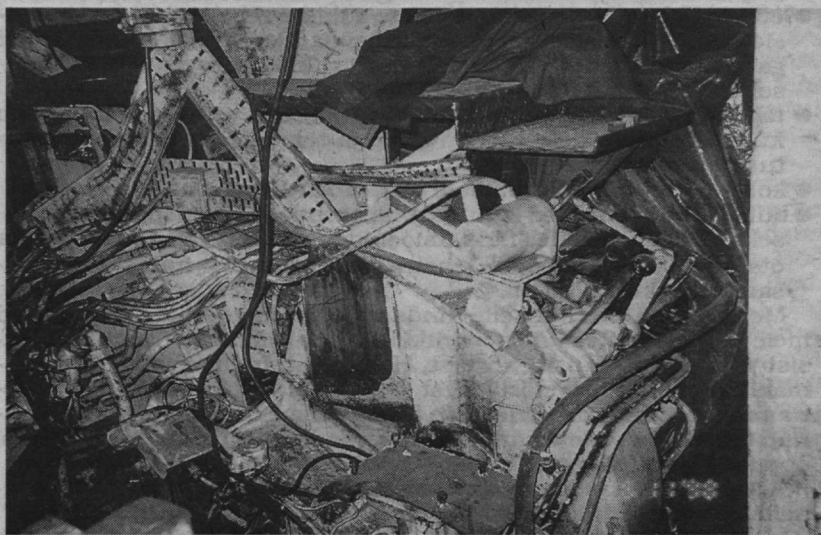
tegu oli pikikõikumisega, külkõikumist ei olnud. Reisi ajal suhtusid asjasse mõistvalt. Tegime kõik reisi ajate heaoluks, aga seda ei anna kokku viia õigeaegse kohalejõudmisega," ütles Tarvi-Carlos Tuulik. "Ent firma poliitika on, et reisi ajal peab hea olema."

Tallinnast Stockholmisse sõidu kestus oli 29 tundi. Südaõõl said reisi ajal laevast maha, laev tehti puhtaks ja võeti õösel teised reisi ajal peale. 181 broneeritud piletist hoolimata tuli kohale vaid 99 reisi ajal, aga kogu kaup oli kohal. Tagasitee alla laineid kulus 13 tundi.

Samal õõl pörkas Maarianhaminas vastu kaid "Silja Europa". Ent veel esmaspäevalgi nähti teda, auk ahtris, liinireisi tegemas. Mistõttu Eesti meremehed arvasid, et kuigi kõigi kohta kehtivad samad seadused, on neil vist eri maades eri vorm.

Esmaspäevase väljasõidu ajaks parandati iluviga "Baltic Kristina" "näos". Ent teistkordne juhtum sama laevaga lühikesse aja jooksul pani mõtlema metalli pehmusele või kaarestiku nõrkusele. Ilmaprognosis nii kõrget laineid ei ennustatud.

Madli Vitismann



Novembris jättis masinaruum masendava mulje,...



...aga kiidetud elupäästjad CO₂-ga olid jälle täies valmiduses.

"Silja Europa" juhtum

Pressiteade

"Silja Europa" sõit Turkust Stockholmisse katkes mõõdunud õõl Maarianhaminas, kui laev tugeva tuule tõttu pörkas vastu kaid ja vigastas laevakülge. Õõsel inspekteeriti ja remonditi laeva ajutiselt. "Silja Europa" väljub tagasi Turkusse hommikul kell 9 ja väljumisajaks Stockholmisse arvestatakse kell 20. Päeva jooksul laeva inspekteeritakse ja remonditakse edasi.

Ristlusel oli vähemalt 2600 reisi ajal, kellest 200 sõitsid hommikul "Rosellaga" Stockholmisse. Soome ristlusreisi ajal jätkavad "Silja Europa" sõitu Turkusse. "Silja Line" pakub reisi ajal uue ristluse ärajäänu asemel.

22. novembril kell 8

Silja Line AB

Spetsialisti arvamus

Näinud telepilti ja vigastatud laevakülge fotot "Postimehes", tekkis arvatavasti paljudel küsimus, kuidas oleks niisugust juhtumit käsitletud, kui juhtunud oleks Eesti laevaga. Näiteidki pole vaja kaugelt otsida.

Kas võiks arvata, et Eesti laev ei sõidaks tuhandete reisi ajal edasi? Sellele küsimusele vastanud spetsialist kostis kindlalt: "Ma ei arva, ma tean." Ning selgitas, et edasisõiduks oli vaja kokkulepet mereadministratsiooni ja klassiühinguga. Klassiühing ("Silja Europa") on see "Bureau Veritas" peab oma arvamuse kirjalikult esitama. Sel juhul võib ajutise remondi järel sõita kuni kau aega.

Spetsialist selgitas, et oleneb, kui kõrgel laevakere vigastus oli: kui see on ülalpool laevakere veekindla osa joont, tehakse ke-

reavaus ilmastikutiheadaks, panes peale ajutise plaadi. Oluline on seejuures, et oleks tagatud võimaliku laeva sattuva vee ära-vool. Laeva mitte ohustava väikese vigastuse korral lubab klassiühing piirduda väikese remondiga.

Lisateavet laevafirmalt

"Silja Line'i" informatsioonidirektor **Seija-Riitta Laakso** selgitas, et laevakere vigastus pakpoordis oli tingitud löõgist vastu kaid, mille põhjustas tuuleil. Viga sai laeva vendervõõ, laevakere sai mõlgi ja seoses sellega väikese prao ülalpool veeliini.

Sellele kohale keevitati uus plaat ja tehti eraldi tugevdus ümberringi. Seda kontrollisid mõlemad ametivõimud, nii "Bureau Veritas" kui ka Soome Meresõidumees.

Madli Vitismann

Konkurendikommentaari

Kul tele laevaga oleks juhtunud samasugune asi kui "Silja Europa", mis pörkas vastu kaid – siis kuidas oleksite pidanud laevaga edasi toimima? Kas oleksite sealt ligi 2500 reisi ajal edasi sõitnud, AS-I Hansatee Grupp nõukogu esimees **TOIVO NINNAS**?

Eks oleks tohtutud palju lämmi olnud. Aga ma ei ole ju näinud ühtki sel puhul tehtud tehnilist akti, et teaksin, mis täpselt oli, nii et lihtsalt emotsiooni pinnal ei taha midagi arvata. Aga nad on seal profid, mitte mingid põlsikesed, loomulikult mõtlesid nad järele, ja järelikult tehniline olukord lubas edasi sõita. Kindlasti ei olnud siis riski.

Vilmasel ajal näib, et Läänemerele on tekkinud mingid erilised lained, mis laevu kimbutavad.

Ei ole päris nii, et lähed väga aeglaselt, ja siis ei juhtu midagi. Kes teab, võib-olla "Baltic Kristina" oleks pidanud hoopis kiiremini minema. Oleks ehk vaja teha uurimusi erinevate laevade optimaalsete kiiruste kohta. Peaks tõenäoliselt tegema mudelkatsetusi. Aga teha umbreelingu kortsuminemise puhul hirmsat lämmi pole minu arust õige. Auto poritiiva mõlkimine on väga ebameeldiv, aga pole tegelikult ju mingi probleem. Ega "Estonia" õnnetuse pärast ei pea nüüd kõiges hirmus arad olema. Mingit reaalselt ohtu sellest mõlkimisest ei tekkinud. Laevafirma ei tohi muidugi niisugust informatsiooni varjata, vaid ta peab selle esimesena välja andma, aga asja reaalselt hindama, et lolli paanikat ei tekiks.

Ähvardus tehti teoks

AS-i Eesti Merelaevandus Taani ja Soome sadamate vahet sõitvat "Rakveret" tabas boikott 11. detsembril Helsingis.

Kapten **Albert Hudžašvili** sõnul jõudis "Rakvere" Helsingisse 10. detsembril õhtul veerand seitse ja lossiti kohe. Alustati ka laadimist, aga enne vahetuse lõppu jõuti peale tõsta paar konteinerit; hommikul tööd jätkati. Laevale jõuti laadida veel konteinerid, nii et laadruum oli täis ja üks treiler jõudis ka vaheteks. Kella 10 paiku, kui saabus "Donata", läks laadimisbrigaad, nagu tavaliselt, "Donatale", sest tolle seisuaga on lühem, et pärast "Rakvere" laadimist jätkata.

Ent lõunavaheajal, kell 12.15 saabus "Rakverele" Simo Nurmi, kes esitles end ITF-i esindajana, ning ütles, et nad on augustis saatnud kirja Eesti Merelaevandusele Euroopa Liidu sadamate vahet sõitmise kohta. Et vastust polevat tulnud, kuulutavad nad "Rakvere" vastu boikotti. Kapten püüdis

astuda läbirääkimistesse, kuid Simo Nurmi helistanud sealtsamast laeva agendile ning teatanud, et on boikott ja see korraldatakse ka "Caliburile". Simo Nurmi oli mõõnnud, et *neil* ei ole pretensioone konkreetse laeva, s.t. "Rakvere" laevaperele, vaid aktsioon on korraldatud AS-i Eesti Merelaevandus vastu. Kui kapten oli omakorda Eesti Merelaevandust ja laeva agentu olukorrast teavitatud, saabus appi Eesti Merelaevandust Soomes nõustav advokaat.

Rohkem "Rakverele" kaupa ei laaditud. Kui oli selge, et lasti ootama jäädes ei õnnestu sõiduplaanist kinni pidada, asuti välja selgitama võimalusi ärasõiduks. Lootsid riigiteenistujaina boikotis ei osalenud, ent kaimadrused osalesid. Lubatud oli vaid ümberhaalimine, kuid see osutus niigi tarvilikuks, sest kaikohta oli vaja juba järgmisele laevale. Kui "Rakvere" reede õhtul Helsingist lahkus, jäi umbes 60% Soomest Taani saadetavast kaubast kaile.

Reederikommentaar

AS-i Eesti Merelaevandus arendusdirektor VIKTOR PALMET:

11. detsembril peale lõunavaheaga teatas meie agent FI-MAG, et Helsingi stividorfirma "Finnsteve" katkestas ITF-i Soome esindaja Simo Nurmi instruktsioonide kohaselt "Rakvere" laadimise.

Boikotti alustati kell 12.50: kui laadimisbrigaad oli lõunavaheajale läinud, saabus "Rakverele" Simo Nurmi ja teatas kaptenile, et brigaad peale lõunavaheaga laadimiseks tagasi ei pöördu, sest ITF alustas "Rakvere" vastu boikotti. Põhjuseks tõi ta, et laevapere liikmete töötasu on väiksem kui Soome laevapere liikmel samal laevaliinil – seal sõidab "Finn carriers".

Sellele järgnes "Rakvere" kapteni protestikiri Soome Meremeeste Unioonile, alla kirjutas ka agent. Kõik laevapere liikmed kirjutasid alla deklaratsioonile, milles väidavad, et ei ole boikotiga nõus ega kiida heaks Soome ITF-i ja Meremeeste Uniooni aktsiooni ning märgivad, et käesoleval ajal toimib Eesti Merelaevanduse ja meremeeste ametiühingu kollektiivleping, mis neid praegu rahuldab, ning et ITF-il ja Soome Meremeeste Unioonil ei ole õiguspärast alust nende nimel aktsiooni ette võtta.

Et tegu on liinilaevaga, jätkas "Rakvere" tööd liinil – sõitis Muu-

gale ja sealt edasi Århusi. Osa Soome eksportkaupa Taani jäi kaile, nii võib öelda, et boikoteeriti kaubasaatjaid.

Tegelik olukord on selline: kuigi väidetakse, et Eesti laevad on turul *dumpinguga*, rakendatakse Soome laevadel toetust riigieelarvest. Toetus aga kujuneb nii: näiteks Eesti Merelaevandus ja eriti "Hansatee", kust käiakse iga päev mitme laevaga Helsingis, maksavad navigatsioonitasu ja sadamatasu täies mahus (mida Soome laevaomanikud ei tee). Et navigatsioonitasu läheb Soome riigieelarvesse, siis seeläbi tagastatakse Eesti laevaomanike makstud tasu Soome laevaomanikele. Läbi riigieelarve, mida osalt on täitnud Eesti laevaomanikud.

Kui Soome laevad tulevad Eesti sadamasse, siis navigatsioon- ja sadamatasu makstakse Eesti laevaomanikega samadel alustel. Soome laevaomanike raha Eestis riigieelarve kaudu Eesti laevaomanikele ei anta. Veel enam, neist (sadama)tasudest ehitatakse Vanasadamas ümber lõunabasseini, et tagada Soome "Silja Line" ja "Viking Line" suurtele reisilaevadele paremad sildumisolud. See tähendab, et Eestis maksavad ka Eesti laevaomanikud Soome laevade, oma konkurentide sildumise

parandamiseks, Soomes aga maksavad oma konkurentide toetamiseks.

Enamgi veel: näiteks "Hansatee" maksab Soomes faarvaatritasut (selles sisalduv ka jäämurdetasut) ning selle abil subsidieerib kaudselt *Siljat*, *Vikingit* ja "Finn carriersi". Soome ametiühing aga väitis enne boikotti alustamist, et oleme äris *dumpinguga* Soome firmade suhtes.

Kasutades ITF-i poliitilisi dokumente ja arvestamata tegelikkuse olukorda, s.t. subsiidiume Soome laevaomanikele, võitlevad Soome ametiühingud tegelikult ainult selle eest, et tagada oma laevaomanikele paremad komertstingimused Läänemere veosektoris. Konkurent on ka muudes veosektorites, näiteks reisilaevateenistuses.

Tagasi "Rakvere" juurde tulles – streikide puhul kasutatakse sageli võtet, et osa kaupa lossitakse, seejärel seisatakse töö äkki just sellises staadiumis, et laev ei saaks ära minna. Kuid "Rakvere" kauba saab peale võtta mõni teine mehe laev.

Sokeerivaks võib pidada, et selline juhtum leidis aset mõni päev pärast seda, kui Eesti ja Soome valitsusdelegatsioonid parafeerisid Eesti ja Soome meretranspordialase kokkuleppe. Niisugused boikotiaktioonid lähevad vastuollu selle kokkuleppe mõttega.

12. detsember

Madli Vitismann

Skandinaaviamaade ametiühingud viljelevad kõlvatut konkurentsi

18. novembril toimus Stockholmis külje all Arlandas NTF-i – Põhjamaade Transporditöötajate Föderatsioon, ITF-i liikme – korraldatud laia kõlapinda taotlenud konverents, millel arutati "Estonia" huku rahvusvahelise uurimiskomisjoni lõpparuanne ühe sõltumatu inglise ekspertfirma ja ennekõike ITF-i ning sealhulgas Rootsi Laevajuhtide Ametiühingu vaatevinklist.

Asjaosalisi, s.t. ennekõike eesti meremeeste esindajaid sinna ei kutsutud. Leiame, et sellega rikuti jämedalt rahvusvahelist ametiühingute solidaarsuspõhimõtet ja kõigutati tugevasti edasise vennaliku (ametiühingute omavahelises suhtluses pööratakse teineteise poole tiitliga "Dear Brother") koostöö alustalad. Kohal olid nii Islandi, Venemaa kui ka teab kust tulnud *vennad*.

Inglaste ekspertrühma koostatud ettekanne ei sisaldanud midagi uut ega ka otseselt kriitiseeritavat. Meie vana tuttava, Rootsi Laevajuhtide Ametiühingu peasekretäri kapten Christer Lindwalli sõnavõtt sisaldas rätget ja põhjendamatut, kuid meie juba tuttavat kriitikat "Estonia" meeskonna kohta. Nii, nagu septembris Taani merendusajakirjas "Navigator", nii ka Arlan-

das rõhutas see mees, et meie meeskond oli oskamatu ja hooletu, et laev oli väga halvasti hooldatud ja see oligi üks olulisi katastroofini viinud tegureid.

Siinkohal tahaks mõtisklusainet pakkuda Andi Meistri "Lõpetamata logiraamatust". Tsiteerides kahe rootslase, Anders Jörle ja Anders Hellbergi teost "Katastroofikurss – "Estonia" tee hukule" ja lisades oma mõtled, lausub Andi Meister:

"... oli moodustunud surmav kombinatsioon alaväärtuslikust, kuid heaks tunnustatud laevakonstruktioonist ning madalalpalgalisest eesti meeskonnast /.../ Kombinatsiooni saab ju muuta inimsõbralikumaks, vaja on vaid heaks tunnustatud laevale panna peale korralik kõrgepalgaline meeskond ja sõit läheb edasi, nüüd juba õigel kursil. Võib-olla tuleks hakata mõistatama, kelle meeskond?"

Poliitika teenib alati kellegi huve ja alati teenib kellegi huve ka poliitiline kohtuotsus. Kas selle otsuse langetanud kohtunikud sooviksid järgmise õnnetuse eest ise vastutada? Ei usu. Kohtunikud mõistavad vaid kohut, vastutama peavad need, kes sõidavad merele laevaga, mis kardab merd." (lk. 15).

Kaldun arvama, et oma järel-

duste eest, mida tegi Christer Lindwall Arlandas, ei soovi ta vastutada Andi Meistri väljatoodud kontekstis.

Kahju, et selles rāpases mängus ja NTF-i õhutatavas kampanias leidub kaasamängijaid ka Eestis. Paljudele meie hulgast on kindlasti mõistetamatu sellise suuremahulise ja intrigeeriva kirjutise ilmumine, nagu 20. novembri "Sõnumilehes" – "Estonia" viis põhja hoolimatus". Ainuüksi artikli pealkiri ei jäta kahtlust, et tegu on tellimustööga. Samuti pole võimalik täie mõistusega ja eeldatavasti algkooli füüsikakursuse läbinud, elusa peatoimetaja ametisoleku korral juhtumit teisiti seletada. (Tsiteer artiklist: "... peamasinate tagasikäigul ... oleksid veemassid kogunenud ahtrisse ...")

Loodan, et mõnigi sai siit õige ma suuna oma mõtetele ja kõhklustele. Et meie meremeeste vastu suunatud propagandasõda ei näi niipea lõppevat, siis jätkame ehk järgmises lehenumbris õigluse jaluleseadmist, võttes esmalt vaatluse alla laevad, mis me oleme rootslaste käest üle võtnud ja mis kuni ülevõtmiseni seilasid Rootsi lipu all.

EMSA juhatuse esimees
Jüri Lember

Reisijaid Tallinn–Stockholmi liinil

Kuu	Reisijate arv	Osakaal Tallinnas
jaanuar	19 147	9,5%
veebruar	24 124	10,8%
märts	22 689	8,8%
aprill	26 904	8,2%
mai	34 231	9,1%
juuni	34 457	8,9%
juuli	50 921	9,5%
august	48 929	10,8%
september	25 707	8,3%
oktoober	33 141	9,9%
november	20 628	7,2%
Kokku	340 878	9,3%

Läänemeri on tänava tuuline olnud. Samuti on aasta alguse reisijate arv 19 000 suurenenud suvekuudeks üle kahe korra, 50 000-ni, ning langenud sügiskuudel jälle 20 000-ni. See ei pea just usalduskriis olema, kui "Estline" reisijate osakaal Tallinna Vanasadamaliinireisijate hulgas keerleb siia- ja sennapoole üheksat protsenti. Et võrreldes sadade tuhandete Tallinna-Helsingi liini reisijatega on Rootsi sõitjate hulk väike, pole niisugune protsendiarvutus just väga täpne, aga muutuste suundi näitab ehk siiski.

Teine Rootsi-liini, aasta algul 200 reisijat kuus vedanud "Hansaliin" on jõudnud augustis ja oktoobris tuhande reisija lähedale ning aastaks kokku sõidutanud 6 855 reisijat, peamiselt autojuhti.

Reisijaid Tallinn–Helsinki liinil

Ettevõte	Reisijate arv	Osakaal	Osatähtsus
Hansatee	2 137 730	45%	1.
Silja Line	1 121 395	24%	2.
Viking Line	602 517	13%	3.
Eckerö Line	559 646	12%	4.
Lindaliin	158 000	4%	5.
Nordic JetLine	152 787	3%	6.

Valmistatakse ette merepäästeleppeid

Riigi Piirivalveameti mereosakonna ülema asetäitja **Jüri Kreek** silmitses 1. detsembril Läti delegatsiooniga alanud läbirääkimisteks valmistudes Eesti kaarti, mille merepiirist kaugemal kaks erivärilist joont. Üks ümbristes majandusvööndit koos territoriaalmerega, teine lennujuhtimisvööndit.

Lennujuhtimispiir ei langedud kaardil kokku majandusvööndi piiriga merel. Väindloo kohal ulatus aga Venemaa lennujuhtimispiir Eesti territoriaalmerre. Nii kaotab Eesti lennujuhtimisraha ühelt poolt Lätile, teiselt poolt Venemaale.

Merepäästelepingu ettevalmistamisel olnuks hea, kui nende vööndite piirid kokku langeksid – Eesti merepäästelepiirkonna piir on majandusvööndi piir. Ning kui Eesti merepäästelepiirkonnas juhiks Eesti lennuüksusi Läti pool, muudaks see päästeoperatsioonid näiteks Liivi lahel tarbetult keerukaks. Lennuk või kopter peaks sel juhul Eesti majandusvööndi ko-

hal lendamiseks Lätilt luba küsima.

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO soovitus on, et merepäästelepiirkonnad, kui need ei lange kokku riigipiiridega, määratakse kindlaks lennujuhtimispiirkonna järgi. Ent merepäästelepiirkond määrati kindlaks varem, lennujuhtimispiirkonna kindlaksmääramisel võidi aga arvestada teisi asja-

olusid, kasvõi näiteks tehnilist suutlikkust.

Merepäästeleping Lätiga sai siiski valmis, ja selles sätestatud piirkondi saab arvestada teiste merepäästelepingute ettevalmistamisel. Järgmisena on see plaanis sõlmida Rootsiaga.

Ent merepäästega seondub teinigi merepiirivalvurite mure. Nimelt tahetakse erasadamais piirivalvelaevadelt kaimaksu

küside. Et elarve niisugust ku-luarkliti ei sisalda, siis neis sadamais piirivalvelaevu enam ei peeta. Kui aga laeva ei ole ja akvatooriumis korda ei saa pida-da, siis pidas Jüri Kreek otstarbekaks, et ka paar kaldal paiknevat piirivalvurit sellest sadamast ära viidaks. Nii oleks erasadam piirikontrolliks suletud.

Merepäästes aitaks aga piirivalvelaevade hajusam paiknemine pikki rannikut lühendada õnnetuspaigale jõudmise aega. Näiteks Stockholmis saarestikus on mitmes sadamas nn. teenistuskal, kus riigilaevadelt maksu ei võeta.

Madli Vitismann

Eelmises "Meremehe" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Ballast. 8. Krusenstern. 19. Eutanaasia. Ad. 10. BS. 12. Antipassaat. 13. 20. R.S. 21. Sb. 22. Omni... 23. LKA. 14. Sun. 15. Sorsa. 16. Oja. 26. Tejo. 28. Rebased. 29. Rae. 30. Naela pea. 32. Edevus. 34. Alarm. 35. DEM. 36. "Odüsseia". 38. A. Neo. 40. Adjunkt. 43. Lendliis. 44. EUR.

1	B	A	L	L	A	S	T	A	D	B	S
12	A	N	T	I	P	A	S	S	A	A	T
13	L	K	A	S	U	N	S	O	R	S	A
16	K	R	U	S	E	N	S	T	E	R	N
19	E	U	T	A	N	A	A	S	I	A	
20	R	S	S	B	O	M	N	I	O	J	A
26	T	E	J	O	R	E	B	A	S	E	D
29	R	A	E	N	A	E	L	A	P	E	A
32	E	D	E	V	U	S	A	L	A	R	M
35	D	E	M	O	D	Ü	S	S	E	I	A
38	A	N	E	O	A	D	J	U	N	K	T
43	L	E	N	D	L	I	I	S	E	U	R

ALLA: 1. Balkar. 2. Ankruseade. 3. L. Tauts. 4. Lissabon. 5. Apu. 6. Sannamees. 7. Tss! 8. Asotsiaalsus. 9. Darelos. 10. Basra. 11. Stan. 17. Eno Raud. 18. San Blas. 24. Jeeriku ... 25. Adam, A. 26. Tre. 27. Jeemen. 31. ... pae. 33. Vood. 35. Dal. 37. Üdi. 39. NE. 40. AL. 41. J. I. 42. Tr.

Südamlik kaastunne omastele

PEET PAJUSE

surma puhul.

Eesti Veeteede Amet

Tähelepanu!

Alkoholi- ja suitsetamissõltuvuse kvalifitseeritud ravi, liigse kehakaalu mahavõtmine, figuuri parandamine

Grossmanni Keskuses Tallinnas uuel aadressil:

Regati pst. 1 (hotell "Pirita"), kab. 229a, 230.

Info tel. (2) 639 8712 kell 10-18.

"Meremehe" kodulehekül

www.online.ee/~meremees

KUKU

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



LAUPÄEVAL KELL 8 - 9

MERETUND

14. detsembril seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Vanasadamas

"Kalana" (Eesti) - laadib konteinereid
"Kapitonas Daulgela" (Leedu) - laadib väetist
"Lihai" (Panama) - laadib malmi

Muuga sadamas

"Blue Star" (Malta) - laadib naftat
"Haugo" (Küpros) - laadib alumiiniumi
"Uniselva" (Antillid) - kohtu määrusega arestitud

Kaks alust ootavad reidil kaikohta

Paljassaare sadamas

"Alaska" (San Vicent) - laadib liha
"Bratsk" (Vene) - laadib ümarpuitu
"Barensee" (Holland) - laadib väetist

Paldiski sadamas

"Paula" (Saksa) - laadib vanarauda
"Wielun" (Marshalli saared) - laadib vanarauda

Õige pea on jõulud käes!

Parimaid võimalusi meeleolukateks koosviibimisteks hubases laev-restoranis privaatsete salongid 6, 10 ja 20 külalisele peasalong 40 kohta elav muusika ja tantsulava *fourchette* 70 külalisele

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



«Meremehe» ilmumist rahastavad:



TALLINK



Linda Line

EstLine



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 14. detsembril

"MILLENNIUM ELMAR" - Peterburis
"MILLENNIUM ALEKSANDER" - teel Bremenist Dakari
"PAUL KERES" - Riias
"KRISTJAN PALUSALU" - Rotterdams
"GUSTAV SULE" - Cartagenas
"ALEKSANDER KOLMPERE" - teel Duluth'ist Montreali
"HAAPSALU" - Peterburis
"VILJANDI" - teel Camdenist Kaliningradi
"RAKVERE" - Århusis
"NARVA" - Kaliningradis
"VALGA" - teel Camdenist Peterburi
"SAKALA" - teel Ghentist Halifaxi
"SOMPA" - Rouenis
"KUIVASTU" - Porto Praias

"RAKKE" - Dunkerque'is
"VALKLA" - Abidjanis
"PIHTLA" - Cotonou's
"VIIDU" - teel San Pedrost Casablancasse
"NAISSAAR" - Abidjanis
"VAINDLO" - Peterburis
"KASSARI" - teel Temast Gdyniasse
"MUHU" - teel Dakarist Abidjani
"ABRUKA" - teel Tunisest Gemlikisse
"VILSANDI" - Bremenis
"SOODLA" - teel Jeiskist Sevillassse
"KLOOGA" - teel Riias Motrilli
"MUUGA" - teel Stockholmist Rotterdami
"VIRTUSU" - Muuga sadamas
"KALANA" - Vanasadamas
"KURKSE" - teel Corkist Hundstedi

"DIRHAMI" - teel Antwerpenist Stockholmist
"KAPTEN KONGA" - teel Avonmouth'ist Paljassaare sadamasse
"KAPTEN VOOLENS" - teel Tallinnast Grimsbyse
"MEHAANIK KRULL" - teel Warrenpointist Peterburi
"LEHOLA" - Kroonlinnas
"LEMBITU" - Dartfordis
"VARBOLA" - Vlissingenis
"CALIBUR" - Helsingis
"TRANSESTONIA" - teel Hullist Århusi
"TRANSBALTICA" - Riias
"NEPTUNIA" - Vanasadamas
"DONATA" - Riias

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

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

Järgmine number ilmub jaanuaris

Toimetuse postiaadress: Toimetuse asukoht:
10133 Tallinn, Tatari 64
Pikk 70, "Meremees" tel./faks 6 461 318
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18
e-mail: meremees@online.ee

Mobiltelefon:
8-25-238 088;
peller 11454
(operaatorkeskus
8-25811 951)

«Printall»
Tellimuse nr. 5220

Toimetaja
MADLI VITSMANN

