

Ilmub  
(vaheagadega)  
alates 1950. aasta  
21. juulist

# M E R E M E E S T E

Nr. 8-9 (958-959)

Teisipäev, 19. aprill 1994

Hind 2,5 krooni

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Eesti Laevaregister lk. 2
- ☛ Mis uudist? lk. 3
- ☛ Kuidas saadakse kapteniks? lk. 5
- ☛ Tallinna Sadamas lk. 6
- ☛ Eesti Merelaevanduses lk. 8-9
- ☛ Paneuroopa konverents lk. 10
- ☛ Insener-laevajuhid lk. 11
- ☛ Sadama tänav III lk. 14
- ☛ ESAG V lk. 15

29. märtsil said tegeliku alguse Eesti merejõud. Tähepääl lk. 4-5.



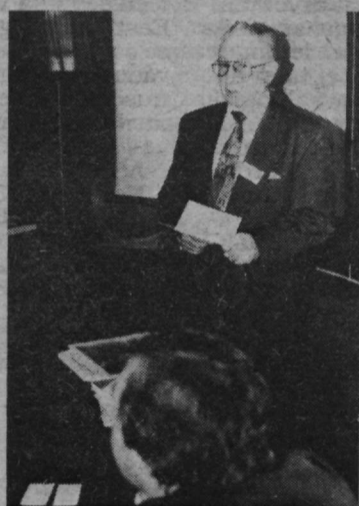
## BIMCO seminar Tallinnas

12. aprillil toimus Tallinnas Eesti Merelaevanduse korraldusel teine BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) seminar. Sellel käsitleti laevanduse arengut maailmas viimase paarikümne aasta jooksul, põhjalikumalt praktilisi prahtimise ning ohustusala-seid probleeme. Kuulajaid oli Eestist, Lätist, Leedust, Kaliningradist. Lektoriteks olid kapten Michael Grey, Lloyd'i kirjastuse esindaja Londonist, ja BIMCO koolitusdirektor Ryszard Kotlinski.

Reet Naber

Sakala keskuses esineb kuulajatele parasjagu Ryszard Kotlinski.

Isi Trapido fotod



## Eesti Meremeeste Liidu

üldkogu koosolek toimub 23. aprillil 1994 kell 13  
MEREKLUUBIS

Tallinn, Uus-Sadama 14

Palume kõiki Liidu liikmeid koosolekust osa võtta

Eesti Meremeeste Liidu juhatus

## Kas on juba asja kokku tulla?

Paar nädalat tagasi kutsus plakat ühe reisilaeva masinaruumis soovijaid Eesti Meremeeste Liitu astuma. Kas astutakse? «Oo, hulganisti, see on ju nii odav!» vastati. Plakatil vahetustehingu tingimused: astuja poolt 25 krooni sisseastumise- ja liikmemaksuks, liidu poolt liikmepilet ja -märk. Kas veel midagi?

Kaptenikajutis pöördus vestlus Eesti Meremeeste Liidu esindajaga järjest enam kapteni monoloogiks. Et see paistis küllalt täpselt väljendavat meremeeste ootusi ja praegusmeeleolu, toome kapteni monoloogi siinkohal ära.

Eesti Meremeeste Liidu jaoks on lipuga vehkimise aeg möödunud, see kujuneb kas parteiks või ametiühingute liiduks. Aga enne peab liit selgeks tegema, milline on ta tulevik. «Töestage, et olete elujõulised, töestage, et oskate oma varaga (mõeldud on Mereklubi hoonet — M. V.) ümber käia.»

Kas Meremeeste Liit oleks katusorganisatsioon või ametiühing? Nn. Štšekotini ametiühing on ju olemas. Olen seal konserveeritud liige — liikmemaksu ei maksa, aga liige olen. Kuid ka see ametiühing pole veel saavu-

tanud usaldusväärst.

Ometi vajab olemasolev merepublik ametiühingut. Ka siis, kui liikmemaks oleks 500 krooni või veelgi enam. Võib-olla annaks asja ajada annetustega — kui on teada, milleks raha kulutatakse ja eesotsas on fanaatik. Üleskutsetega lehes ei saavutata midagi, konkreetne asi tuleb tuua konkreetsete sponsori- te ette.

Sinu potentsiaal ei ole am-mendatud — reisilaevade uued meeskonnad ei ole kus- kil liikmed. Ometi tuntakse, et olukord võib muutuda.

Kui on olemas organisat- sioon, mis võib oma liikme eest välja astuda, kui too raskustesse satub, on sul kündmata maad küll. Kui tahad olla eeskujulik propa- gandist, tahad tulla konk- reetsete ideedega — kutsume meeskonna kokku. Praegu astuvad nad liikmeks seetõ- tu, et 25 krooni eest pole see kallis.

«Tallinki» ja «Georg Otsa» meeskonnad on kogenumad ja tunnetavad paremini probleeme, sest on näinud koondamisi. See, kes esin- dab Meremeeste Liitu, peaks ise laevaperele autoriteediks olema. Enne, kui ta tuleb ini-

mestega rääkima, peab ta väga täpselt teadma, mida ta tahab öelda. See sõltub ka muidugi kaptenist, kuipalju teda kardetakse ja millised on ta suhted laevaperega. Aga kui Meremeeste Liit hak- kab ametiühinguks, siis kel- le omaks?

Sedalaadi jutuajamist kuulda polnud esimene kord. Paraku kipub nii olema, et need jutud jäävad laevades- se ja sõidavad merele ega jõua Eesti Meremeeste Liidu koosolekule. Liidu asju aja- vad aga need, kel rohkem võimalusi kokku tulla, s.t., kes on juba kaldale jäänud. Nii nad ei saagi omavahel kokku. Ehk jõuab seekord rohkem pärismeremehe koha- le?

Madli Vitismann

Meremeeste liidu volikogu oli koos 13. aprillil ja otsus- tas üldkogu koosoleku päe- vakorda pakkuda järgmised küsimused: liidu vanema ja revisjonikomisjoni aruanded ning meremeeste ametiühin- gu, Meremeeste Kodu ja Me- remeeste Seaduse teemad. Arvati, et arutlusele võiks tulla ka riiklik kaadripoliiti- ka (selle puudumine) meren- duses.



## Eesti Laevaregister

Eesti Veeteede Ameti märgi all kenas traditsioonilises kujunduses on valmis saanud **Eesti Laevaregister**. See ilmub pärast 53-aastast vaheaega, sest enamik merendusse-laevandusse puutuvat muudeti nõukogude ajal saladuseks. Nüüd on võimalik saada ülevaade meie registrisse kantud laevadest, nende omanikest, kutsungist, pardatähistest, ka registrisse ajutiselt kantud laevadest ning kustutatutest. Registriraamatusse kandmise kriteeriumiks on laeva kuulumine rahvusvaheliselt tunnustatud klassifikatsioonitüüpi järelevalve alla, klassifitseerimata laevad kantakse laevaraamatusse. Raamatu lõpust leiab huviline hulga statistilisi tabeleid laevaregistrisse kantud laevade kohta.

**Laevu on kokku 558:** klassifitseeritud laevu (välja arvatud kalalaevad) on 200, klassifitseeritud kalalaevu — 214, tähtajaliselt registriraamatusse kantud laevu — 14, teisaldatavaid laevu — 21, laevaraamatusse kantud laevu (välja arvatud kalalaevad) — 55, laevaraamatusse kantud kalalaevu — 55, riigilaevu — 31.

Nii nad seal koos on — "Aabla", "Aal", "Abaja", "Aburka" nimekirja astumas ning "Äge" ja "Äksi" lõpetamas. Registrereimise numbrit 1 ja registritähist 001 kannab muidugi muuseum-laev "Suur Tõll", selle järele on oma laevu hakanud registreerima Eesti Merelaevandus, 002 on "Viinistu" (ex "Vassili Kutšer") ja 003 "Torma" (ex "Teriberka").

Laevade kohta võib leida järgmised andmed: nimi, registritähis, kutsung, kodusadam, laeva tüüp, ehitusaasta, -maa ja -materjal, peamasinate arv ja võimsus (kW), laeva peamised mõõdud, bruto- ja netotonnaaž, dedveit, klassifikatsioonitüüp ja registreerimisnumber, omanik.

Ainuüksi nimede lugemisest võib tükiks ajaks põnevust leida. Nii on "Skulptor Matvejevist" saanud "Aleksander Kolmpere", "Viktor Kingissepast" "Gustav Sule", "Komsomolets Petrozavoda" maskeeritud end "Leigeri" nime taha, "Tšernomoretts-33" on muutunud "Viikingiks", "Fr. R. Kreutzwaldist" on saanud Tartu "Pegasus". Ka "Karl Ristikivi" on osutunud sobivamaks kui "Johannes Semper" "Ookeani" kultuurilembeste laevanimede seas. (Praegu on laevad enamasti kurvalt kriimud nagu meie kultuuripalegi.) Ja kustutatudki on laevaregistris hulk kultuuritegelasi: "Jaan Koort", "Johann Köler", "Juhan Liiv", "Juhan Smuul", "Marie Under", "Mart Saar". Seda, et "Vana Tallinn" tuleb, selles raamatus veel pole.

Leiame, et 1994. a. 1. jaanuari seisuga oli meil **103 laevaomanikku**, kõrvuti nii need, kel üks väike, kui ka need, kel palju ja suuri. Suurim arv laevu on RAS-il Eesti Merelaevandus (78), RAS-il Ookean (46) ja kalandusfirmal "Pärnu Kalur" (33). Edasi tulevad RE Tallinna Sadam (28), Eesti Veeteede Amet ja OÜ Viru Rand (mõlemal 26 laeva.) Ühelaevaoma-

## Eesti laevaregistrisse kantud laevade vanuseline koosseis

Seisuga 7. veebruar 1994

Raamat	Laevade vanus						
	kuni 5a.	5—10a.	10—15a.	15—20a.	20—25a.	25—30a.	üle 30a.
1. Registriraamatusse kantud klassifitseeritud laevad (v.a. kalalaevad)	5	18	17	28	37	20	18
2. Registriraamatusse kantud klassifitseeritud kalalaevad	—	2	13	17	43	22	3
3. Tähtajaliselt registriraamatusse kantud laevad	1	4	2	—	5	2	2
4. Teisaldatavad laevad	1	4	3	1	1	2	9
5. Laevaraamatusse kantud laevad (v.a. kalalaevad)	—	—	—	—	—	1	7
6. Laevaraamatusse kantud kalalaevad	—	3	2	1	1	4	5
7. Riigilaevad	7	22	8	5	5	6	2
	4	4	6	1	2	6	4

**Märkus:** 1) Joone peal on laevad kogumahutavusega 100 ja üle selle.  
2) Joone all on laevad kogumahutavusega alla 100.

Allikas: Eesti Laevaregister (EVA)

## Soome laevade vanus

	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	üle 30
Veeremilaevad	11	5	5	4	5	—	—
Tankerid	3	3	8	5	3	—	—
Reisi- ja parvlaevad	4	7	1	2	1	1	5
Muud	9	15	8	7	9	2	1
Kõik kokku	27	30	22	18	18	3	6
brt	484695	436207	187028	161207	47143	11632	7579
%	36,2	32,7	14,0	12,1	3,5	0,9	0,6

Allikas: Soome Meresõidumet

nikke on 50, nende hulgas nii E-Liini AS, Hansapank, N-Terminal kui Orissaare Keskkool, Pärnu Maavalitus, Torgu valla aktsiaseltsid "Traal", "Vint", "Taurus" ja paljud teised. (Torgu valla laevaomanike leidmine registrist andiski julgust käesolevat väga asjalikku ja informatsioonitulist lugedes lasta mõtled järgima Torgu kuninga Kirilli soovitus: asju tuleb võtta naljaga po-

leks, muidu muutub elu liiga kurvaks.)

Eesti Laevaregister moodustati 29. novembril 1991 ja seda peab Eesti Veeteede Ameti Laevaregistri büroo. Nemat ka selle raamatu kokku seadid.

Kes soovib, võib "Eesti Laevaregistris" saada Veeteede Ameti (Tartu mnt. 13, tel. 42 38 43).

Esialgu telliti 250 raamatut, müügiks läheb 100 rin-

gis. Hind on 75 krooni, see tuleb üle kanda Eesti Veeteede Ameti arvele Põhja-Eesti pangas a/a 0122030064, kood 420101784.

Veel on trükist tulnud "Eesti Veeteede Ameti Klassifitseerimata laevade tehnilise järelevalvate kord", mis on kinnitatud 19. jaanuaril 1994.

Ka see on laevaomanikele kasulik trükis.

Reet Naber

## Meremehed, hoiduge difteeriast!

Möödunud aastal haigestus Eesti Vabariigis difteeriasse 11 inimest. Kaks neist, üks täiskasvanu ja üks laps, surid. Kummalegi polnud kaitsepookimist tehtud.

Kõik haigusjuhud olid seotud nakatumisega Venemaal, kus 1993. aastal järsult kasvas haigestumine difteeriasse. Tänavu jaanuaris-vebruaris on seal difteeriasse jäänud 4124 inimest ehk 4,5 korda rohkem kui möödunud aastal samal ajavahemikul. Ka difteeria pisikukandlus on tõusnud ligi 5 korda. Selle haiguse levik ohustab ka meie elanikke, sest inimestevahelised sidemed on tihedad.

Difteeriat kirjeldati juba IV sajandil e.m.a. Enne antibiootikumide ja antitoksiinide kasutuselevõttu suri umbes 60% haigestunuteist. Nüüd on seda haigust palju vähem, ent suremus on umbes 10%, ning enamasti on need immuniseerimata isikud.

1964.—1990. aastal ei registreeritud Eestis difteeriasse haigestumist. 1991. aastal algas see jälle.

Difteeria on piisknakkushaigus, mis levib inimeselt teisele kõhmisel, avestamisel ja kõnelemisel. Nakkusallikas on kas haige või pisikukandja, kelle haigusnähud puuduvad. Nakatuvad difteeria vastu vaktsineerimata või mingil põhjusel vaktsineerimisjärgselt vajaliku immuunsustaseme kaotanud inimesed (korduva immuniseerimistähtaaja möödumine, haigus, alatoitumus jm.). Difteeria peiteaeg — ajavahemik nakatumisest haiguse sümptomite ilmumiseni — on 1—7 päeva. Tavaliselt algab haigus angini ja intoksikatsiooni nähtudega, temperatuur tõuseb, kurk valutab, enesetunne on halb jne.

Difteeriasse haigestumist ja selle raskeid tagajärgi saab vältida. Selle haiguse ärahoidmise vahend on kaitsepookimine ehk immuniseerimine. Alates eelmisest aastast on meil tänu Soome abile kasutusel Euroopa standardile vastavad kvaliteetsed tasuta vaktsiinid. 1993. aastal immuniseeriti Eesti Meremeeste Haiglas difteeria vastu 4613 inimest. Neil oli eelmisest kaitsepookimisest möödas viis või enam aastat ja puudusid vastunäidustused immuniseerimiseks.

Kogu riigis immuniseeriti difteeria vastu Venemaaga suhtlevaid inimesi: kaugrongide töötajaid, stjuardesse, lendureid, meremehi, kaubavijaid ja —hankijaid, Eestis sissesõitnud teenindavaid isikuid, meditsiinitöötajaid ning koolide ja lasteasutuste personali.

Mida suurem on difteeria vastu kaitset omavate, s.o. immuniseeritud inimeste protsent elanike koguarvust, seda vähem peame kartma selle eluohtliku haiguse epideemilist levikut. See viimane on praegu vähetõenäoline, kuid haigestumise üksikjuhud on võimalikud. Kui ollakse immuniseerimata, võib nakatuda nii Venemaal viibides kui sealt saabunud inimestega suhtlemisel.

Kaitseüstimised vähendavad oluliselt haigestumist, haiguse rasket kulgu, tüsistusi ja suremust. Difteeriavastaseid kaitsepookeid tehakse kõigis elukohajärgsetes raviasutustes. Jälgige, et ka teie lapsed ja lapselapsed oleksid immuniseeritud. Ärge riskige enda ja oma lähedaste elu ning tervise!

**Eesti Sanitaarkarantiinitalituse arst-epidemioloog**  
Lembi Tamm

## Eestis on oma arveldusarve

Seoses sellega, et endise NSV Liidu Sideminsteeriumi arvelduskeskus rahvusvahelise arvelduskoodiga SU01; mida N. Liidus kasutasid kõik laevandusettevõtted, lõpetas 1993. aasta novembris oma tegevuse pankrotiga, on paljud Eesti laevaomanikud hakanud omavoliliselt kasutama Venemaa arvelduskoodi SU04, mis kuulub RE Morsvjazspuunik arvelduskeskusele, ilma nendega lepingut sõlmimata. Aga et laevaomanikud ei tasu arveid SU04-le, siis ei tasu too kaldaraadiojaamadele. Nõupidamisel Moskvas pööras RE Morsvjazspuunik sellele tõsist tähelepanu ja näitas mitmeid kaldaraadiojaamade pöördumisi selles küsimuses paljude riikide ja arveldusorganisatsioonide osas. Sedalaadi "piraatlus" viib selleni, et raadiojaamad ei hakka vastavalt "mustale nimekirjale" teenindama alguses teatud laevakompaniide laevu ja hiljem, halvimal juhul, kõiki Eesti raadiokutsungiga laevu.

Eesti Veeteede Amet tegi ettepaneku teha selles küsimuses koostööd Riigi Elekterside

Inspektsiooniga ja Mereregistri Inspektsiooniga Eestis (endine NSVL Register). See tähendab seda, et laevale ei anta välja raadioluba ja mereregistri dokumente või ei pikendata neid enne, kui laevaomanik ei esita lepingut mingi arvelduskeskusega. Omalt poolt teeb seda ka Veeteede Amet oma iga-aastasel Eesti laevaregistris olevate laevade ülevaatusse ja uute laevade registreerimise ajal. Laevaomanikel on aeg aru saada, et iga sideteevõtte eest tuleb maksta. Teatame Eesti arvelduskeskuse andmed:

AS RSTA  
Narva mnt 38, p/k 512.  
EE0010 Tallinn  
tel. 31 20 82  
faks 43 12 22  
teleks (64)613918 SFSIN (valida nagu välismaale)

**Veeteede Ameti mereside ja navigatsiooni osakonna juhataja**  
Kaarel Aare

## Eesti Kaardikoda

6. aprillil loodi Tartus Eesti Kaardikoda. Võeti vastu põhikirja, valiti 8-liikmeline juhatus eesotsas AS Regio tegevdirektori Teet Jagomägi-ga.

Miks on vaja järjekordset ühendust, seekord Kaardikoda? Üksi tegutsedes on tekkinud mitmeid probleeme: Eestis on üldsusele, valitsusele ja seadusandjale teadvustamata geodeesia, kartograafia ning ka neid ühendava geoinformaatika tähtsus riiklikul tasandil, tihenevad kaartide väljaandjate hõõrdumised autoriõiguse küsimustes, välisabi kasutamise viis tekitab küsitavusi ja selle efektiivsus jätab soovida, pole kokku lepitud digi-

taalandmete vahetuse standardideid, lahendamist vajaks riiklikult ning omavalitsuste poolt finantseeritud kartograafilise info kasutamise kord, korraldamist vajaks eestikeelne erialane terminoloogia jne. Loodud Kaardikodajast loodetakse abi nende ja muude esilekerkivate probleemide lahendamisel. Kaardikoda liikmete tegevusalade nähaakse geodeesiat, kartograafiat, digitaalkartograafiat, geoinformaatikat jm. Tegevuseks loetakse nii tootmist, müümist kui ka kasutamist.

Põhikirja järgi on Kaardikoda tulu mittetaotlev üksikisikute ja juriidiliste isikute vabatahtlik ühendus, mis

aitab kaasa oma liikmete ühishuvil põhinevale geodeesia, kartograafia- ning geoinformaatikaalasele tegevusele Eesti Vabariigis.

Kaardikoda põhieesmärk on eelnimetatud tegevusalade ja neil aladel tegutsevate isikute ühendamine ning nende tegevusele kaasaaitamine, liikmete huvide esindamine ning kaitse riigi- ja omavalitsusorganites, ettevõtetes ja organisatsioonides.

Tuletame meelde, et esimesed Eesti merekaardid on valminud Eesti Veeteede Ameti ja AS Regio koostöös.

Tänane EVA kartograafiaosakonna juhatajat **Toomas Kivimägi** toimetusele kasutada antud materjalide eest.

# Mis uudist?

## "Estline'is"

Esimene Eesti meremees andis ära Stockholmi lootsieksami.

"Estonia" kapten **Arvo Andresson**:

Ma olevat olnud koguni esimene välismaalane väljastpoolt Põhjamaid. See oli pretseedenditu soov, seetõttu taheti esialgu, et oskaksin rootsi keelt E-kategooria ulatuses ning annaksin eksami Stockholmi ülikoolis. Kuid seadus nõuab raadio- ja telefonijutust arusaamist ning vastamist, seetõttu loeti hiljem piisavaks keeleoskuse C-kategooria. Sealed riigikeele oskuse kategoorianõuded on umbes samasugused kui meil.

Rootsi keelt õppisin alates 1. novembrist iga päev 12 tundi, poolteise kuu järel käisin Stockholmsi eksamil ja sain erinevate ülesannete keskmisena C-kategooria. Tööpäeviti kella 9-15 õpetas mind Jorma Virén, ülejäänud aja õppisin ise, kõrvalklapid peas. Ega see keel mul väga selge ole, kuigi... Kui kõik venelased oskaksid niipalju eesti keelt, siis saaks

Eestis eesti keeles asju ajada.

Lootsieksamiks tuleb teha oma lootsiraamat, kus on märgitud kõik kursid, pöörded, kaugused. Eksamil tuleb 3 tunniga 3 suurt merekaarti täita — kontuurkaartidele tuleb märkida tuled, nimetused, sügavused, kursid jms.

See nõue on väga hea, sest sellel liinil sõites peab kapten olukorda valdama. Kuigi loots on roolikambris, ta ju ei vastuta. Lootsidelt on palju õppida.

Co-pilot-süsteem nõuab, et kogu aeg oleks radari ees kaks inimest. Näiteks "Amorellal" on kaks korda, tõsi küll, 10-aastase vahega, õnnetus juhtunud just selle nõude eiramise tõttu — Stockholmi saarestikus on nii kitsaid kohti, et tähelepandamatuse tõttu juhtunud viga ei jõua enam parandada. Omal ajal arvati, et "Baltic Star" on suurim reisi-laev, mis sealt läbi võib sõita. Aga nüüd sõidab ka näiteks "Silja Europa".

Sellise suurusega laeval peab olema tingimata kaks

inimest, kel on nii kapteni- kui ka lootsipaberid. Üks on kapten ise, ja peab olema teinigi lootsitunnistusega inimene, kel on ühtlasi ka kaptenidiplom. Juhuks, kui on vaja laeva juhtimine üle võtta. Meie laeval sõidavad kaasa rootsieestlased Jüri Aavik ja Karl Karell.

Lootsieksam on tehtud Sandhamni tee kohta, aga õppimata on veel teekond Söderarmi kaudu. Seda põhjapoolset teed on meil tulnud halva ilmaga kasutada, oleks vaja ka see eksam ära teha. Aasta peale on meil lootsikulusid 2,5 miljonit Rootsi krooni — võib ette kujutada, kui suur on kokkuhoid, kui lootsi ei vajata. Kuid ka siis, kui poleks saanud eksamit ära anda, oleksin pidanud asja selgeks õppima, sest vastutus on ju minu peal.

Nüüd, pärast Rein Erlachi lahkumist "Georg Otsale" on meil uus kolmas kapten — Alar Kask.

Rootsi abina Eestile korraldati kursus Arlandas SAS-i lennuakadeemias. Selles Eesti kaptenite ja tüürimeeste rühmas õppis juhtimis-meetodeid roolikambris "Estonia" vanemtüürimees **Juhan Liiv**.

Küsis **Madli Vitismann**

## "Tallinkis"

Peadirektor **Ülo Kollo**: "Corbiere'i" rendileping on pikendatud, laev jääb liinile aasta lõpuni.

"St. Patrick II" rendiaeg lõpeb mai keskel. 15. mail asub Tallinn—Helsinki liinile "Vana Tallinn", eestlastele tuntud endine "Nord Estonia". Vahepeal ära olnud pea poolteist aastat on see laev kandnud nime "Thor Heyerdahl".

Miks "Vana Tallinn"? Need, kes näevad selle nime taga tuntud liköörimarki, on ise rikutud. See nimi meeldis eriti soomlastele, ning "Tallinki" Suome kontoris ja sealsetes turismifirmades tehtud küsitlus näitas suurt poolehoidu. Seda seostati meie kauni vanalinnaga.

See on nii suur väärtus, et müüb ka kaugemal Euroopas. Sellega loodame ligi meelitada mitte *voikaturiste*, vaid tõelisi kultuurihuvilisi.

Tiiburilaevad ootavad ilma, täpsemini jää kadumist. Sõidavad tänava ikka Linnahalli juurest, loodetavasti saame alustada pärast 20. aprilli.

"Eestinlinjat OY" — ei usu, et see firma peatselt siia jõuaks. Sõiduhinna allalõmme praegustes sadamaksude ja muude hindade juures pole tõenäoline, see tähendaks kahjumiga töötamist.

Plaanitud **Saksa liini** avamine lükub praegu sobiva laeva puudumise tõttu sügisse.

Küsis **Madli Vitismann**



"Saint Patrick II"

Isi Trapido foto

## RAS-i Eesti Merelaevandus juhatuses

7. aprilli koosolekul arutati Saaremaa, Hiiu- ja Vormsi parvlaevaliiklust. Seda teemat on kaua arutatud, põhjuski teada — veod saartele on majanduslikult kahjulikud. On proovitud saarte liiklust mitmel eri viisil dooterida. Nüüd kavatakse luua teede- ja sidemisteenistuse haldusalas uus riiklik aktsiaselts "Saarte Liinid", mille bilanssi antaks niihästi parvlaevad kui ka saarte liinide sadamad. Nii RAS Eesti Merelaevandus kui ka RE Tallinna Sadam vabaneksid niiviisi kahjumit tootvast osast, esinedes seesuguse ühistoaotlusega, mida toetavad ka kõigi kolme maakonna maavanemad. Kuid edukatelt riigiettevõtetest oodatakse ka stardiabi: sadamaehitiste lõpetamist ning parvlaevade remondi korraldamist ja algul ka laevade mehitamist.

Arutati RAS-i Eesti Merelaevandus kontorihoone ja rendipindade edasist kasu-

tamist. Kavas olnud peakontori kolimist merehariduskeskuse Luise tänava hoonesse ei peetud otstarbekaks, sest remont oleks läinud väga kulukaks. Seetõttu leiti lahendus sel teel, et asenduspinda pakutakse teistele Estonia puistee majas paiknevatele asutustele, misjärel asutakse maja Estonia pst. 3/5 ümber ehitama.

Kõneks olid RAS-i Eesti Merelaevandus osalemine ettevõtluses, ka RTV-s, kus merelaevandusel on nüüd 45 aktsiat; lisalepingu alusel garantiid andmine Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupangale, kust saadi laenu "Estonia" ostmiseks; laevandushaigla ja meremeeste haigekassa.

Hoonetele ja maadele, kus paiknevad RAS-i Eesti Merelaevandus raadiokeskuse saatjad ja vastuvõtjad, pretendeerivad endised omanikud. See sunnib lahendust otsima ammusele riiklikule probleemile. Peeti vajalikuks

pöörduda teede- ja sidemisteenistuse poole taotlusega luua Eesti mereside keskus, sest raadiosid ei vaja merelaevandus üksi.

Eestis väljaantud meresõidutunnistust mõnel pool ei aktsepteerita. Seetõttu leiti, et veeteede ameti asemel peaks sellega tegelema kodakondsus- ja migratsiooniamet, kellega peetakse sel teemal läbirääkimisi. Et see dokument mõnes riigis küllalt usaldusväärne ei näi, on tingitud arvatavasti foto puudumisest.

Keerulistel aegadel on jäänud lõpuni ehitamata elumaja Maardus. Osa sealseid kortereid oli eelnevate juhatuste otsustega määratud Eesti Merelaevanduse pensionäridele, osa jäetakse nn. ametikortereiks. Nüüd otsustati moodustada maja haldamiseks elamuühistu.

Selle hulga eripalgeliste probleemide läbiarutamiseks kulutati neli tundi.

**Madli Vitismann**

## Piirivalves

Piirivalveametis on moodustatud struktuuriüksus **valvelaevade divisjon**, mille ülem on kaptenleitnant **Ants Toomepuu**. Piirivalve staabi koosseis on **merejaoskond**, mille ülem on vanemleitnant **Jüri Kreek**.

"Ameerika Ühendriikide Sõjalaevastiku Euroopa peakorterit esindajad käisid meie oludega tutvumas 17.-18. märtsil. Tutvuti Piirivalveameti, Päästeameti ja Veeteede Ameti sadamate ning laevastikega. Põhjuseks: me oleme maailmastandardist maas, meil olemasolev ei vasta rahvusvaheliste lepingutega ettenähtule. Põhiliselt huvituti pääste- ja tuukriasjanduse seisust.

Meie oludes oleks kõige olulisem uue tehnika ja tehnoloogiaga tutvumine ning väljaõpe, mida sealtpoolt organiseerida saaks. Praegu

peaks tehtama nähtust kokkuvõtteid ja mõeldama tulevasele koostööle.

Arvame, et Eestis peaksid tuukri-laevad olema, võib-olla sõjalaevastiku alluvuses. Piirivalvel võiks ja peaks igas laevas olema paar-kolm meest, kes oleksid võimelised kergetuukriarustusega töötama.

Samuti olid Tallinnas Rootsi Rannakaitse tehnilise teenistuse ning Leedu ja Läti kolleegid. Käisime Merehariduskeskuses, et tutvuda väljajõppevõimalustega. Meil kolmel on kõigil Rootsist saadud laevad ja saame koos töötada. Rootsi insenerid jäid Eesti meremeeste poolse laevade ekspuaterimise ja korrashoiuga rahule. Kohtumise lõpuks pandi kirja konkreetne nelja riigi vaheline koostööplaani," informeeris **Jüri Kreek**.

## Merehariduskeskuses

1. aprillist kinnitati Eesti Merehariduskeskuse rektori tehnikadoktor professor **Valdur Aret**.

Prof. Aret on sündinud 20. novembril 1940 Tallinnas. Ta on lõpetanud keskkooli Tallinnas, Tallinna Polütehnilise Instituudi mehaanikateaduskonna täppismehaanika erialalt suunati ta 1961. a. Moskva Toiduainetööstuse Tehnoloogia Instituudi mehaanikateaduskonda, mille lõpetas 1964. a. toiduainetööstuse masinate ja aparatuuride mehaanikainseneri diplomiga. 1967. a. lõpetas ta ennetähtaegselt aspirantuuri Moskvas Toiduainetööstuse Tehnoloogia Instituudi tugevusõpetuse kateedri juures. Ta on töötanud Tallinna Polütehnilises Instituudis õppejõu ja prodekaanina 1968-1972.

1973. a. suundus Lääne-Siberisse, et ühte liita repressioonide läbi lõhestatud perekonda. 1973-1990 on ta töötanud Kemerovo Toiduainetööstuse Tehnoloogia Instituudis, algul tugevusõpetuse kateedri juhatajana,

hiljem teadusprorektorina ning üheksa aastat rektorina. 1990-1991 töötas V. Aret Kaliningradi Kalatööstuse ja Kalamajanduse Tehnika Instituudi Kertsä filiaalis teadusprorektorina. 1991. a. tuli ta tagasi Eestisse ning asus tööle Tallinna Pedagoogikaülikoolis professori ja Eesti Merehariduskeskuse õppeprorektori ametikohale.

Tema eriala on mehaanika, kitsamalt reoloogia ja reomeetria.

Teadustöö tähtsaim teoreetiline tulemus on reomeetrias üldise teooria aluste väljatöötamine pidevkeskonna mehaanika ja kujundite identifitseerimisteooria baasil.

1967. a. kaitses Valdur Aret tehnikakandidaadi, 1984. a. tehnikadoktori väitekirja. Ta on 1974. aastast tugevusõpetuse dotsent ja 1985. aastast teoreetilise mehaanika professor.

Valdur Areti teadustööde hulgas on üle saja publikatsiooni, sh. kolm monograafiat, ning tal on 17 leiutist.



**Rektor Valdur Aret** — käed töös täis.

Osalenud aktiivselt Eesti merehariduse reformimises. Valdur Aret oli pärast eelmise rektori lahkumist Merehariduskeskuse rektori kohusetäitja.

Lisaks sellele on ta meistersportlane vabamaadluses ning kolmanda võõrkeelena oskab ungari keelt.

## "Justkui lapsepõlves nähtud pilt "Titanicu" hukkumisest,"

ütleb "Sally Albatrossi" väljanägemise kohta üks tuttav naisinimene, kes sõitis Helsingist koju "Saint Patrick II" selle reisiga, mis õnnetusse sattunud laeval olnud inimesed peale võttis.

"Oli üsna vapustav taibata, et nii suur laev meil siinsamas ukse all niisugusesse olukorda võib sattuda. Helikopterid sebisid ringi, prožektorid heitsid valgust... "Sally" reisisid toimetati kõigepealt jäälõhkujale, sealt tulid siis meie aparelli mööda "Patrickule". "Sally" käis ju pidu — mida ühel lõbureisil siis veel peaks tehtama! — ja rahval olid asjad muidugi kajutites, kuhu enam eriti ei pääsenud. "Sally" reisisid ei lubatud pakke kaasa võtta, kui nad need ka oleksid kätte saanud. Kuigi — ühel oli küll kõik seitse kompu näha. Pidukleitides naised värisid, tekid ümber. Ei dokumente, ei rahakotte. Ega nemad siis kõike seda igal pool laevas kaasas kannu, nagu meie harjunud oleme. Nagu ikka alati juhtub, oli mõnel ka kolm tekki...

Meie laeva reisisid paluti minna oma kajutitesse, kel see oli, et natukegi ruumi teha. Aga osa meie soomlasi, kes ootas oma mereröövli-show'd, ei tahtnud sõõgikohtadest sugugi ära minna, oldi pahased: nemad on maksnud ja tahavad oma raha eest kõik kätte saada.

Õnnetuse ohvritel lubati meie laeva poest kilekotiga võtta, mida täitsid: küpsiseid, jooke, konjakit, kes mida arvas vajavat. Hirmsad järjekorrad olid. Ja kes neid kahe laeva reisisid nii väga üks teisest eraldas — üks oli seal saamas ka meie omi.

Pärastpoolt käis muidugi üks suur enese ülesturgutamine, ja selge see, et õnnetuse läbiteinud seda ka vajasid. "Saint Patrick" sõitis ju tagasi Helsingisse, et merel korjatud lisakoorem maha panna, aga vähemalt üks uutest reisisidest oli küll Tallinnas veel ilusti alles."

Üles kirjutas **Mari Vamba**

## Eelinfo

"Pange tähele, märtsi lõpuks peaks kapten Leidve Taanist laev tulema," teatas "Meremehe" "uudisteagentuur".

Tähelepanemiseks soovitud päeva eelõhtuks oli põhjatuul importjää Eesti vetesse toonud. Tallinna lahes võis näha jääpankadel ukerdavat hüljest ja sadamas soojemat kohta otsivaid luiki. Seetõttu polnud imeks panna, et Taanist toodav laev seati jäämurdja ootamise järjekorda ja arvati sadamasse jõudvat alles vastu hommikut. Leiti aga siiski varsem võimalus ja oodatu jõudis veel enne keskööd Tallinna. "See peaks üsna väike ja aeglane laev olema, kapten Leit paistis ise kaasas olevat," teatas "agentuur". Nimi kostis huvitava kõlaga, aga polnud päris selge, kuimitu tähte selles peaks olema.

"Üleandmistseremoonia on homme kell 11.25. See algab täpselt, katsuge varem kohal olla," vastati pärijale kaitseministeeriumist.

Samal õhtul teatas BNS-i eelinfo Taani kaitseministri Eestisse saabumisest.

## Paraad

29. märtsil kell 11.25 oli Sadama tänaval pärast lammutusi tekkinud platsile rivistatud kaitsejõudude vahipataljon, kõrval lipp ja orkester. Eesti sõjaväel on rivi juba sirge, püssid kolksusid ja täägid kõlisesid üsna ühes taktis. Ajakirjanikud uudistasid platsi kõrval seisvat halli "Mallempükki". Platsile vurasid autod, kõrged ametiisikud astusid laeva, trepi ette seisis ihukaitse. Kõlasid Taani mootorlaeva meelõulised, kindla viisiga vilesignaalid ning käsklused. Hünni saatel langetati Taani lipp. Heisati Eesti lipp, ja keegi ei pannud õieti tähele, kuidas võeti ära "Mallempükki" nimetatav. Selle asemele pandi uus — "Kaupo". Eesti laeva kutsuti juba ka ajakirjanikud. Salongis kirjutasid Taani kaitseminister Hans Hækkerup ja Eesti kaitseminister Indrek Kanik alla üleandmislepingule, ajakirjanikud uudistasid sel ajal ühiskajutus sõdurilõulmet. Kitsas oli seal küll ja 14 meeskonnaliiget pidid olema üsna lühikasvulised, et koisse magama mahtuda ning suuremate muhkudeta laevas liikuda. Ent kuigi laev on ehitatud 1960. aastal, on ta nii seest kui väljast piisavalt hästi säilinud.

Vahepeal võis kaitseministeeriumi ametnikelt kuulda, et Taani ei keela laevale relvi peale panna. Eesti oma püsi- ja vahivabrikust esialgu juttu ei ole, küll aga moonavabrikust, sest laskemoon on maailmaturul väga kallis. Oma tuleks odavam ja anaks tööddki oma inimestele. Seda on vaja teha nii kiiresti kui võimalik — kes Balti riikidest esimesena jõuab.

Pärast lühikest vestlust ruttas Hans Hækkerup pingelist programmi täitma. Kahe päeva jooksul oli vaja kohtuda Eesti presidendi, Riigikogu esimehe, pea-, välis- ja kaitseministri, kaia Kalevi pataljoni ja esineda ajakirjanikele.

## Paraadi järel

Pärast ametiisikute lahkumist paistsid lõpuks muu rahva hulgast välja need 6 meest, kes Eesti merejõudude esimese laeva esimese meeskonna rivi seisid. Rivi vasakpoolseim, ohvitser Arvo Seeberg ütles, et on seni kaitsejõudude Peastabi mereosakonnas palgal ol-

## Pärast paraadi

nud, aga merestaaži kogunud kalurikolhooside laevadel. Kaitsejõududesse tõi teda muidugi mitte palk, vaid miski muu. Nimetatagu seda siis eneseteostuseks, kohusetundeks või kutsumuseks. Taani meeskond pakkis asju kokku, et hotelli ümber kolida, Eesti meeskond asus end sisse seadma. Äsja tekkinud laevastiku ülemjuhataja, Kaitsejõudude Peastabi mereosakonna juhataja kapten Roland Leit soostus "Kaupo" ja Eesti Vabariigi merejõududest üksikasjalikumalt rääkima.



Eesti merejõudude juhataja kapten Roland Leit, missugune laev on "Kaupo"?

Pikkus on 27 m, laius 6,4 m, süvis 2,9 m, parda kõrgus 3,6 m. Peamasina võimsus on 378 hj, kiirus 10 sõlme. Jääklass on tal 1A.

Käisite ise laeval järel. Kui kaua tulite?

24. märtsil tulime Frederikshavnist välja, 27. õõseks olime kohal. Jääd oli vähe. Aga sisemaal on neil veel lumi, lumetormi oli.

Laev oli neil kolm ja pool aastat konserveeritud, nad hakkasid seda alles siis ette valmistama, kui me 16. märtsil sinna jõudsime. Meeskondi võeti siis peale, lahti konserveerima. 23. märtsil tegime käiguproovi ja see näitas, et vaatamata vahepealsele konservatsioonile töötab hästi. Ning üleminek tormi ja jää tingimustes näitas sama, ühtki rivist väljaminekut ei olnud.

Laev on tore, ehkki väike. Temaga võib tööd teha.

Kus ta teil seisma hakkab ja missugune on laeva tulevane rakendusala?

Seisma hakkab Bekkeris, piirivalveameti peadirektor oli lahkelt nõus andma osa kaist kasutada, kuni me ei saa Miinisadamat kätte. Seal on ka hea võimalus toitlustada poisse, kes laevas teenivad. Aga üldiselt tahaksin nii teha, et nad harjuksid laevas sööma, seal on hea kambüüs.

Rakendusala on raskusi. Meil ei ole relvi — Taani neid meile ei müü — ja sõjalaevana on teda raske kasutada. Arvan, et algul kasutan miinigrupi töös. Me ei traali miine välja, vaid tegeleme nendega, mis tulevad juhustlikult kaldale või kalavõrkudesse jne. Niisugusel laeval peaks olema tuukrigrupp — ette nähtud on 3 inimest — ja kerge mootorpaat. Selle me saime.

Ja teine ülesanne on laeval mehi kasvatada. Need poisid,

kes tulevad ajateenistusse ja enne midagi merelist on õpinud või mere ääres kasvanud — need saadetakse mulle mereväkke. Aga sellega on praegu raskusi, korraga tuleb 3–5 meest, tekib nagu individuaalväljaõpe. Praegu laevas olevad poisid on sõduritevalmistuse juba saanud — 4 kuud Kalevi pataljoni. Relvad ja rivi on enam-vähem selged. Aga merel ei ole kõige tähtsam mitte see, vaid mereettevalmistus, ja rivi peaksid nad saama sellega koos. 1. aprillist peaksin juba natuke rohkem mehi saama, ja kuni ei ole oma õppekeskust, saab neid kokkuleppel piirivalvega nende juures ette valmistada. Seal on ettevalmistus kuus kuud, meie teeme kolm. Neist saavad siis esimesed sõjalaevamadrused.

Suvel saame Saksamaalt 2 sõjalaeva, neile tuleb järgi minna. Loodan, et sinna mul on juba mõned mehed võtta.

I grupp on patrull-laevad. Kui saame relvad, siis "Kaupo" kuulub sinna. Saksamaalt saadavad alused lähivad II gruppi, mis võiksid minne traalida.

Räägitakse teie ülisuurtest huvist Merehariduskeskuse vabaneva õppehoone vastu Vabaduse väljakul, mis on endine Tütarlaste Kommertsgümnaasium?



Mitte minu huvi. Mitte minul! Minu huvi on Miinisadama vastu. Oma ajutise staabi teen Erika tänavale. Remont on lõpetatud, lähemal päevil peaksin ümber kolima. Aga kes tunneb huvi Merehariduskeskuse hoone vastu? Need on juba teised ringkonnad, mitte mina. Mitte merevägi.

Kas siis Kaitseministeerium?

No kas Kaitseministeerium või peastaap või kes — ma ei ole kursis. Kas nad tunnevad huvi või on niisuguseid ettepanekuid tehtud — ma ei ole sellest isegi kuulnud.

Mina olen huvitatud lihtsalt Merehariduskeskuse tööst. See on ainus koht, mis hakkab ette valmistama mehi, kes tulevad mereväkke, s.t. ohvitseri.

Meie keskus tuleb Miinisadamasse: staap, ettevalmistuskeskus ja võib-olla mõned hooned Miinisadama kõrval, Küti tänaval Lennusadamaga poole minna. Seda siis, kui õnnestub natuke raha saada. Seal on kõik lõhutud ja väga raskest olukorras, ei tea, mis saab.

Kahjuks seal Miinisadamasse suhtlemine ei edene. Olen mõne korra kohal käinud, aga pole heade kontaktideni kahjuks jõudnud. Nad on pakkunud mõned hooned



maikuuks üle võtta, aga ma kardan, et kui korraga kõike ei saa, viib see vastupidiste tagajärgedeni. Keegi peab ju valvama, aga kui venelased seal ka sees on, siis kuidas ma võin valvemeeskonda välja panna?

Kas peate töönaoliselt, et veel märtsi lõpus võeti seal ajalehefotograafil aparraadist film välja ja valgustati ära — nii ühes lehes kirjutati.

Nojaa, see oleks siis olnud nende territooriumil... Mina olen ametlik isik, minuga pole muidugi konflikti olnud.

Mis teid kallutas pensionicas sõjaväkke minema?

Minu jaoks täiesti ootamatult kutsus kindral mu välja — kust ja mis informatsioon tal oli, see on mulle siiamani teadmata. Ta küsis mu käest: "Kas te olete aus mees ja kas te olete tõeline eesti mees?" Ütlesin: "Ma olen tõeline eesti mees. Kuivõrd aus ma olen, seda ütlevad teised. Püüan olla." — "Siis ma pakun teile tööd Eesti mereväe loomisel." Ma pole mereväes kunagi teeninud, mul pole isegi mereväeohvitseri auastet nagu teistel vene kaubalaevastikus teeninud meestel.

Mul oli isa välismaal ja minul ohvitseriaustet ei ole. Aga kindral ütles, et sel pole tähtsust: admiral Pitka oli ka kaubalaevastiku mees ja tal polnud sõjaväelist auastet.

sel puhul kõigub, on isegi raske ette kujutada, sest ta on ju lühikene. Ja Läänemere laine on lühikene, laev kõigub nagu see laine, nii piki kui põiki. Jaa... Anti käsk, ja mehed läksid ilma igasuguse ohutustehnikata raiuma. Ei pannud päästeveste, ei teinud päästeliine. See oleks ju ometi võimalik olnud. Küsisin, et miks nii. "Nad on sõjaväelased, nad peavad." Ma mõtlen, et nii ikka ei tohiks. Ma ei tea, kas nii on Taani sõjalaevastikus üldse või oli vaid sel laeval. Mõnised aastat tagasi oli see võib-olla loomulik, kui inimese elu ei olnud tähtis. Aga ma arvan, et nüüd peaksime teisiti suhtuma.

Meil niisugust asja muidugi ei ole!

Sõjaväeteenistus on ju vaid üks episood inimese elus, mis ei tohi teda, ta elu ega tervist kuidagi kahjustada.

Jaa muidugi, see episood ei peaks olema rohkem ohtlik kui teised ta elu episoodid. Aga kui tuleb vajadus sõjaväe tarvitada, siis on olukord ohtlik kõigile, ka tsiviilelanikele.

Kuidas te näete merejõudude ja merepiirivalve laevastiku tööjaotust?

Kuidas see tulevikus tuleb, on raske öelda. Aga praegu osutab piirivalve sündivale mereväele igakülgset abi. Lähemas perspektiivis näen väga head koostööd. Äsja ütlesin Prantsuse mereväe delegatsioonile, et meie üks esimesi ülesandeid on piirivalveteenistuse toetamine. See laev siin on rohkem merekolbulik kui piirivalvekaatrid, kuigi need on kiire käiguga. Hiljem saame toetada ka oma tulejõuga — loodetavasti tulevad meie laevadele siiski suuremad relvad kui piirivalvekaatritel.

Kuigi... Kuigi... Taani sõjalaevastik näiteks teeb omal nii meie piirivalve kui Veeteede Ameti laevade tööd. Seal pole ei rannavalvet ega merepiirivalvet. Taani mereväe ülem võttis mind, muide, Arhusis oma staabis väga hästi vastu ja meie jutuaajamise tagajärjel kingiti meile täna mobiiltelefon — sidevahenditega on meil väga suuri raskusi.

Taani merevägi arvab, et peab kogu riigi kaitseküsimustega seotud tegevuse merel võtma enda õlgadele. Alates jäälõhkujatest — seal on peal mereväemeeskonnad — ja lõpetades piirivalve, merereostuse, päästetööde, hüdrograafia, kalakaitse, kontrabandi ning narkootikumide vastu võitlemisega. Nii saab merevägi populaarseks, sest mõistetakse, miks seda vaja on.

Alguse asi on alguse asi. Kunagi tuleme ka meie mingisuguse sellele sarnase lähenemisviisi juurde. Hr. Kõuts on väga energiline ja väga perspektiivikas mees, hr. Ojamets on täpselt samasugune tubli mees. Nad teevad oma tööd hästi, ja kunagi võib-olla kõik see ühineb ning tuleb normaalne asi. Mitte midagi halba meie praeguses alguses ei ole. Ja ega nad ei tarvita praegu palju rahva raha, nad võtavad peamiselt seda, mida niimoodi antakse nagu meilegi siin täna.

Kuidas teil palgad on?

Nagu sõjaväes ikka. Mitte kõrgemad kui teistes väelüksustes. 30% on merelisa, aga praegu keegi veel ei söida. Söögira on sama mis sõduritel, 20 krooni ringis.

Saada on kõike muidugi väga raske. Staabi jaoks sain kolm taburetti, neist üks on kolme jalaga... No aga pole viga. See on arengu asi, küll me saame kõik korda.

Mari Vamba Madli Vitismann

# Diplomeerimise korrast

Korduvalt on kõne all olnud uued Eesti Vabariigi meresõidudiplomide väljaandmise eeskirjad. Arvamusi on mitmesuguseid ja mõned asjad vajavad selgitust.

Eesti meresõidudiplomide ja kutsetunnistuste määrustik on välja töötatud IMO "Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvahelise konventsiooni" 1978. a. ja "Madruste kutsetunnistuste väljaandmise rahvusvahelise konventsiooni" 1946. a. sätete alusel.

Määrustikku töötati välja poolteist aastat, selles osalesid peale Eesti Veeteede Ameti peaspetsialistide veel Eesti Merehariduskeskuse, Eesti Merelaevanduse, Eesti Kalandusliidu ja RAS-i Ookean esindajad.

Kõikide osalejate ettepanekutega on arvestatud. Kuid kahjuks ei ole võimalik koostada sellist suuremahulist ja erinevaid elukutseid käsitlevat määrustikku, mis kõiki meremehi rahuldaks.

Peab mainima, et konventsioonides esitatud nõuded on minimaalsed, iga riik võib

oma diplomeerimise määrustiku väljatöötamisel nõudeid suurendada.

Meie oleme põhiliselt jäänud miinimumnõuete juurde, nii et meremeestel ei tohiks pretensioone olla.

Ise olen olnud nõuete karmistamise poolt. Minu arusaamade järgi liiga kerge ja kiire diplomite saamise korral langeb meie meremeeste kvalifikatsioon banaanivabariigi spetsialistide tasemele. Seoses sellega väheneb tunduvalt meie meremeeste võimalus leida tööd välisriigi lipu all sõitvatel laevadel. Aga lähiaegadel suureneb tööd otsivate meremeeste arv seoses paljude kauba- ja kalalaevade mahakandmisega.

Ja mulle tundub ka, et viimastel aastatel on langenud ka õpetamise tase Eesti Merehariduskeskuses, kuigi see on muudetud rakenduslikuks kõrgkooliks. Uue ja endise NSVL diplomeerimis-määrustiku peamine erinevus on, et laevajuhtide diplomite põhimõtteliseks aluseks ei ole laeva sõidurajoon, vaid laeva kogumahutavus. Igal diplomil on konkreetne ame-

tinimetus, kellena spetsialist võib laeval töötada; ära on märgitud ka laeva suurus ja peamasinate võimsus.

NSVL diplomite nimetustes oli välismaalasel võimatu orienteeruda. Kõige suuremat probleemi tekitas meremeestele välismaal see, et mingi ajani olid väljaantud NSVL diplomid vaid venekeelsed.

Tuletan Eesti kodakondsust omavatele meremeestele meelde, et nad on kohustatud oma olemasolevad NSVL diplomid vahetama Eesti diplomite või kutsetunnistuste vastu hiljemalt **31. detsembriks 1998**.

Lohutuseks võin öelda, et vana diplomi jätkame neile kätte, kui nad esitavad sellest notariaalselt kinnitatud ärakirja.

Viimasel ajal on meie büroosse pöördunud palju eestlasi — meremehi, kes peale pikki kaldaelu-aastaid soovivad jälle laeval tööd leida. Arvatavasti, et tingimused on muutunud inimlikumaks ja teenistus on suurem kui kaldal. Loomulikult soovitakse ka vahetada diplomit või

hoopis saada kõrgema astme diplomit.

Uueks ja ebameeldivaks üllatuseks on mõnele endisele meremehele olnud määrustiku punkt 10, kus on kirjas, et meresõiduspetsialisti meresõidustaaži hulka diplomid vahetamisel kõrge-ma kutseastme diplomid või kutsetunnistuse vastu ei arvata tööd laeval rohkem kui 15 aastat enne dokumentide esitamist diplomid vahetamiseks. Selle piirangu põhjus on lihtne — pika aja jooksul spetsialist kaotab oma kvalifikatsiooni ja kogemused. Raskusi võib tekkida ka laeva munsterrollide leidmisega sadamakaptenite teenistuste arhiivides, aga nende alusel arvestatakse ja vormistatakse meresõidustaaži tõendid.

Uued vormikohased meresõidustaaži tõendite blanketid on saadaval meie büroos. Kuigi see nõue ei ole uus, peavad meremehed arvestama sellega, et järgneva kõrgema diplomid saamiseks peavad nad sooritama eksami Eesti Merehariduskeskuses, Eesti Merelaevanduses või RAS-i Ookean vastavas teenistuses.

Kaptenite ja vanemmeremehade diplomite saamiseks tuleb lõpetada täiendõppe-

kursused. Merehariduskeskuses, kuid seda mitte varem kui üks aasta enne diplomid saamist.

Kõikide laevamehaanikute diplomite saamisest on eelmainitud konventsioonist tulenev nõue, et laevamehaanikud peavad läbi tegema praktilise tuleohutuse kursused õppelaeval. Need tuleohutuse kursused viiakse läbi õppelaevadel "Arzamas" ja "Korall".

Siia pean lisama selgituse. Kui mehaanikul on olemas tunnistus inimelude päästmise praktiliste võtete kursuse lõpetamise kohta neil õppelaevadel, antakse talle selle tunnistuse alusel tõend esitamiseks diplomid saamiseks, kuid ainult sel juhul, kui kursused on lõpetatud peale 27. novembrist 1992, sest enne seda läbi viidud praktilise tuleohutuse kursuste programm ei vastanud diplomeerimiskonventsiooni nõuetele.

Põhjalikumalt informatsiooni saate Eesti Veeteede Ameti merenduspersonali büroost, mis asub Sadama t. 21 või "Riigi Teatajast" nr. 5, 11. jaanuar 1994.

**Eesti Veeteede Ameti merenduspersonali büroo juhataja Eino Ots**

## Kuidas saadakse kapteniks?

12. oktoobril 1990 esitlesime "Eesti Meremehes" viit uut kaptenit. Neist üks oli eestlane — Kalle Juurik. Tookord ei olnud teada, et need viis jääd viimasteks Moskvas kohale määratud Eesti kapteniks.

"Tallinki" kapten **Kalle Juurik** kolm ja pool aastat hiljem:

Uued kaptenid tulevad juba Eestist, aga tookordne Moskva-sõit oli ka omalaadne eksootika. Muidu on praegu minust nooremaid kaptenid küll. Aga ega juurdekasvu ole tulemas — paljud noored on läinud välislaevadesse tööle. Kui nad tagasi tulevad — aga palk takistab —, siis vast... Kahju on meestest, kes töötavad hästi, aga on

kogu elu olnud näiteks saarte liinil ja välissõitu saaksid alles nüüd, kui nad on juba viiekümne ringis.

Noored peaksid sõitma, eriti nooremata, kui pere vähem takistab, kõikvõimalike laevadega. Peaksid nägema teisi maailmajaguseid, hankima sõidutsensused ja diplomid.

Väikelaevaomanikke, kel pole mehe haigestumise korral talle asendajat võtta, peaks aitama Eesti Merelaevanduse kaadriosakonnast kujunev *maning*-firma. See võtaks oma hooleks kogu kaadritöö, sh. kursused, diplomid ja dokumentide vormistamise. Ning kui sealt saadetud mees ei meeldi, saadaks uue asemele.

Meil peaks hakkama kehtima tegelik tööaja arvestus. Kui ikka leping on 10,5 tundi peale päevas, tuleks ülejäänut tasustada kui ületunde. Oli meil siin see jääaeg, üksnes ülesõitu oli 12 tundi päevas. Kell 2 öösel saatsime reisijad maale, kell 6 hommikul pidime jälle valmis olema, aga vahepeal oli veel ju vaja kajuteid koristada...

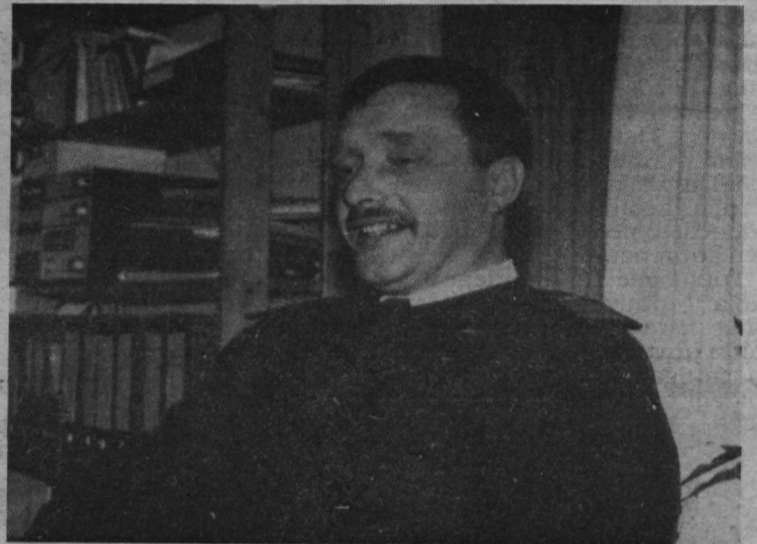
Kui meil on vanad laevad, ei saa me sõita sama väikese meeskonnaga kui need firmad, kel neidsamad laevad olid uuena. Vanas laevas võib alatasa midagi juhtuda. Reisilaevas peetakse küll reisijateruumid puhtad ja korras, aga sageli unustatakse masinapool. Kuni seal miski märku annab, et laevasõiduks on ka masinat tarvis.

Remonti osatakse meil hästi teha Balti Laevaremonditehases. Nad jäävad näiteks Kotka tehasele alla vaid selle poolest, et soomlastel on olemas kõikvõimalikud riistad ja abivahendid. Ka Balti tehase mees teeks, kui tal need oleksid: tuleb ja küsib, kas teil laevas ei ole seda-ja-seda. Kahjuks meil ei ole, pole kuskil hoida ega saa kaasa vedada. Muidu ei ole Balti Laevaremonditehase meestele küll midagi ette heita.

*Kapten Juurik on olnud "Tallinkil" laeva Eesti lipu alla tulekust, 1992. aasta suvest peale. Mis on muutunud?*

"Eminre" loomises on tunda majanduslikku mõtlemist. Kaldateenindus on juba "Tallinki" ajast hea, eriti tänu sellele, et säilitati "Tallinki" Soome kontor. Kui veel arvutid mõlemal pool lahte ühte süsteemi seatakse, oleks kõigil kogu aeg ammendav teave reisijate, piletite, lasti, kaubavarude ja muu vajaliku kohta.

"Georg Otsal" pidime omal ajal ise oma asjadega tegelema, kaubad tellima ja muud kaldaasjad ajama. Selliseid muresid enam pole, aga siiski on jäänud hulk tööd, mida peaks saama kaldalt tellida. Näiteks meremehed ei peaks küll enam laeva värvima.



Üks kohustuslike detaile tollases iseloomustuses oli... on seltsiv, sõbralik...

Praegu on segadust nende meremeeste dokumentidega, kes pole Eesti kodanikud. Kui Itaalia passipolitsei lappab laeva vormistamisel läbi neli paksu "Interpoli" raamatut, siis Soome passikontroll ei lubanud neid viimati üldse maale.

Helsinki sadama passikontrollis on nüüd uued mehed. Kui Nõukogude piirivalve tihe sõel ära kadus, pidi Soome enda oma tihendama. Siis leiti, et lihtsam on uusi mehi välja õpetada kui vanu

ümber harjutada. Oleme meiega põgenikke Soome toonud. Aga ka laevast leidnud ja Tallinna tagasi viinud.

Mul endal on kasu olnud sellest, et töötasin omal ajal mitut sorti laevades. Aga ka praegused noored on tublid, haaravad kiiresti uut ja tulevad kergesti kõige kaasa. Vanemast peast on raskem, ei lülitu nii kiiresti ümber.

**Madli Vitismann**  
**Isi Trapido fotod**

## Kaldakommentaari

Eesti Veeteede Ameti merenduspersonali büroo andmeil on üks nooremaid kaugsõidukapteneid sündinud 1962. aastal. Lõpetanud Tallinna Kalatööstusliku Merekooli 1983. aastal, on ta septembris 1993 saanud kaugsõidukapteniks ning töötab nüüd aktsiaseltsis «DAGOMAR».

75-aastaseks säilitamiseks mõeldud toimikut «1600 ja suurema kogumahutavusega merelaeva kaugsõidukapteni diplomid» alustavad «Ohtulehe» ja «Meremehes» numbrid, milles kirjeldatakse Eesti diplomite pidulikke kätteandmist «Estonial» tänavu 6. jaanuaril.

Ent ka 1990. ja 1994. aasta vahel on kaptenidiplomeid saadud.

**Kopli sadama kapten SERGEI HOROHONOV:**

Kalalaevastiku kaugsõidukapteni diplomid ja märke on alati Tallinnas välja antud, seetõttu meil täpsemat iseseisvuspiiri justnagu polnudki. Kümme aastat tagasi korraldati kalurite päeval diplomite pidulikkätteandmine Raekojas.

Tuletasite meelde, kuidas kaptenid enne kohale ei määratud, kuni nad polnud NLKP-sse astunud. Mina sain 1958. aastal 26-aastasena kapteniks veel NLKP-sse kuulumata. Samuti 1962. aastal «Evald Tammlaane» kaptenidirektoriks. Aga siis küsiti küll, miks ma pole parteilane. Vastasin, et ei pea end veel vääriliseks parteisse astuma. Teine küsimus, mis mulle esitati, oli kõrghariduse puudumine. Vastasin, et küll ma jõuan veel. Ent kui olin juba kaptenidirektor, tuli laeva esimene abi, kes ütles: «Kuidas siis nii, aeg oleks parteilaseks saada.» Püüdsin küll soovitatavate puudumise jm. taolise taha pugeda, aga ta ütles, et on kõik ette valmistatud. Kolme tunni pärast võisimegi tähistada minu saamist NLKP liikmekandidaadiks. Ent olin tahtnud veenduda, et suudan karjääri teha ka parteita.

1965. aastal, kui tähistati esimest korda kalurite päeva, sain esimese käskkirjaga «Eesti NSV teenelise kaluri» aunimetuse.

EVA merenduspersonali büroo andmeil on vahepealselt iseseisvusaastail kaptenidiplomeid välja antud 1991. aastal 22, 1992. aastal 64 ja 1993. aastal 37. Seega on üksnes viimase kolme aastaga lisandunud 123 uut kaptenit. Kes ütles, et kaptenid ei jätku? Võib-olla ei jätku Eestis laevu nii paljude kaptenite jaoks?

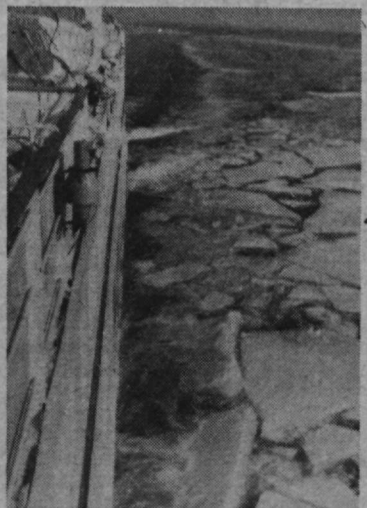
**Madli Vitismann**

## Kaldakommentaari

"Tallinki" peadirektor **ÜLO KOLLO:**

Kahel pool lahte veel arvu-tivõrku kokku panna ei saa. Laevakohtade jagamine käib praegugi arvuti abil, aga pole veel piisavalt täiuslik. Meie unistus on see ühtne süsteem võimalikult pea toimima panna, aga põhiline takistus on sideliinid.

Laevaperel on kaks tööandjat. Meie palgal on teenindav personal, laevamaniku palgal sõidumeeskond. Jäaaeg kestis poolteist kuud, arvan, et ülejäänud aasta jooksul ei kulu tegelikuks tööks 10,5 tundi — see kompenseerib tööaja ülekulu. Laevapered on piisavalt suured, et iga üksiku töötaja koormus mõistlikuks reguleeri-



da — seda saab laevas kohapeal korraldada.

# Üheskoos paistame paremini välja

Nii ütles Läänemere Sadamate Ühenduse (Baltic Ports Organization — BPO) juhatuse esimees **Peeter Palu**, pidades silmas märtsis toimunud BPO konverentsi **Stockholmis**. Seal ilmnis, et organisatsioon on küllalt elujõuline, s.t. liikmel endil on huvi sellesse kuuluda. Ning teiseks, huvi selle organisatsiooni vastu väljastpoolt on ka küllalt suur. Seegi, et konverentsi avas Rootsi kuningas, näitab sadamate tähtsust. Ühtlasi suunab maailmas sadamatega tegelevate organisatsioonide huvi BPO vastu osa tegevust väljapoole. See on ka üks taotle-tavaid eesmärke, sest iga sadam omaette ei jõua kõigi institutsioonideni maailmas. Ent Tallinna Sadam omaette esitles end **israelis**, sest presidendi delegatsiooni kuulus ka Peeter Palu.

## Milles võiks olla niisuguse reisi konkreetsem kasu?

"Reisi kasu tuleb hiljem välja, sellest saavad alguse mitmesugused läbirääkimised. Olgu näiteks Muuga puuviljaterminali kasutamise võimalus koos israeli suurima puu- ja juurvilja ning lilled ekpordifirmaga "Agrexco". Töös on mitu varianti koostegutsemiseks teiste firmadega, kus on esialgu väikesemad kogused kaupa. Lootuses, et koostöö edenedes need kaubakogused suurenevad.

Tutvusime Tel Avivi lennukäru puuviljaterminaliga ning israeli suurima, küllaltki huvitava Ashdodi sadamaga. Igas sadamas on alati midagi õpetlikku, aga firmadega, kes selles sadamas

töötavad, on meil kokkupuutepunkte.

Meie ärیدهlegatsioon oli 16 inimest. Oli normaalne ja vajalik reis, aga kui edukas, seda saab öelda hiljem. Palju oli israelis juttu puidu veost läbi Tallinna sadama, ent see on rohkem minu kolleegidest."

## Kas võiks arvata, et Tallinna sadamaid ümber kujundades on teil mõni eeskuju silme ees?

"Ükski sadam ei saa olla teise moodi, ent parim konteineriterminal, mida olen näinud, on Singapuris, head aga ka Rotterdamis ja Antwerpenis. Sõeterminal on hea Austraalias Newcastle'is. Kui Tallinnas reisisadam valmis saab, võib-olla on see siis parim. Ma ei ole kahjuks näinud Göteborgi ja Malmö reisisadamaid. Aga Helsingis, Stockholmis ja kaugeimaist Miami on need üsna head. Paljus on meile eeskujuks olnud Rotterdami sadam kui tervik.

Iga sadam on omaette huvitav, ka seesama Ashdod. Tasub vaadata võimalikult paljusid sadamaid ja püüda aru saada neis rakendatud loogikast, sest kuigi iga sadamal on oma eripära, saab nähtust nii mõndagi ka meil kasutada."

## Milles seisnes Ukraina huvi?

"Ukrainas oli huvi sadama vastu suur. Väliskaubandus- ja majandusministri huvi tekitasid need kaubad, mida saab läbi Eesti Euroopasse vedada. Meid huvitab aga Ukraina metall, vajame seda sadamaehituses. Loodame mai algul koh-

tuda koostöö läbirääkimisteks Tallinnas.

Kuigi Ukraina pole majanduslangusest üle saanud ja vahetult Venemaaga pole kõige parem, ning raha sөөb inflatsioon, on selle suure maa väiskaubanduse võimalused piiramatud. See on Tallinna Sadamale sobiv tagamaa oma metalli, sөө jm. kaupade veoga."

## Märtsis käisite ka Rotterdamis.

"Seal arutasime Rotterdami sadama ja mitme operatörfirmaga konteineriterminali majandusliku põhjenduse koostmist. Selles osalesid Rotterdami sadama juhtkond ja firma ECT (Euroopa Ühendatud Terminalid) ning suur konteineriterminal "Unicenter". Leppisime põhimõtteliselt kokku, et ehituses löövad kaasa niihästi Rotterdami sadam ja "GEM Consultants" kui ka suured konteineriterminalid. On kokkulepe majandusministri teemaga: kui kõik paberid õigel ajal laekuvad, võib Hollandi valitsus finantseerida majandusliku põhjenduse koostamist, et selles projektis hiljem osaleda.

"Rotterdam huvi Läänemere vastu on suur. Oleme meiega nendega koostööd teinud ja seal väljaõpet saanud."

## Nagu näete, oli küsitav sihiga teada anda, miks nad muudkui sõidavad.

"Ega ma tahagi niivõõ sõita. Hea meelega laseks seda kellelgi teisel enda asemel teha."

Madli Vitismann



Märtsi lõpul toimus Stockholmis Läänemere Sadamate Ühenduse (Baltic Ports Organization — BPO) korraline konverents ja ühenduse täiskogu plenaaristung. Samal ajal korraldati ka mitme komitee (töörühma) koosolekud. Üldse on viis komiteed.

Konverentsi avaistung oli raekojas. Avakõnega esines Tema Kõrgeausus Rootsi Kuningas, Stockholm aselinnapea Mats Hulth ja BPO juhatuse esimees Peeter Palu. Konverentsi motoks oli "The Baltic Sea — Ocean of the Future".

Ettekanded tegid Rootsi kommunikatsioonide minister Mats Odell, Taani teedeminister Jan Trøjborg, Euroopa Meresadamate Ühenduse (ESPO) korraldaja-direktor D. J. Jeffery ja teised merendusorganisatsioonide esindajad. Ettekanded selgitasid sadamate osatähtsust üldises ja Euroopa transpordisüsteemis, omavahelisi suhteid ja koostöövõimalusi.

Täiskogu plenaaristungil esitasid komiteede juhid oma aruanded. Järgmiseks kaheks aastaks valiti uus juhatuse. Taas sai esimeheks RE Tallinna Sadam peadirektor Peeter Palu. Tehti mõningad muudatused põhikirjas. Järgmine täiskogu istung otsustati pidada 1996. aasta märtsis Rostockis.

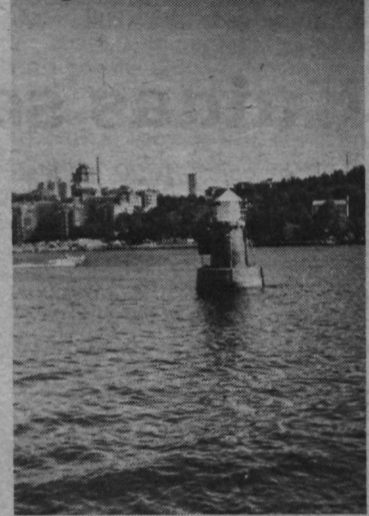
Eraldi on mõtet peatuda Rostocki sadama esindaja väga huvitaval ettekandel suurte purjekate regattidest ja sellest tulenevatest tuludest linnale. Ettekandja jõudis järeldusele, et selliste regattide vahesadamana osalemine kutsus esile turistide juurdevoolu linna ja see omakorda võimaldab linna kaubandus- ning toitlustusteenuste teenida. Mõni aasta tagasi oli Tallinn **Cutty Sarki** regati vahesadam. Minu teada andsid selle korraldajad Tallinnale hea hinnangu. Võib-olla tuleks Rostocki kogemusi arvestada ja veel kord proovida.

Eduard Hunt

## Toimetusel

Tallinna Sadam on esindatud kõigis viies Läänemere Sadamate Organisatsiooni töörühmas. **Aare Kiising** kuulub sadamate planeerimise ja ehitamise töörühma, **Anatoli Kanajev** kuulub liikmesadamate vahel liikluse arendamise töörühma. Selles rühmas on ka Karlshamni sadama direktor, eestlane **Jüri Sellling**. Üldsussuhete ja teabe töörühma kuuluvad **Eduard Hunt** ja **Emilia Konstantinova** Tallinnast, samuti **Jüri Sellling** Karlshamnist. Koolitusrühma kuulub **Mati Sööt** ning iga riigi ja rahvusvaheliste seadusaktidega tegelevasse töörühma **Rein Raudsalu**.

Stockholmis võib sadam olla tänava ääres ja mere-märgid seista keset linna.



## Rohkem kui 40 litsentsi

on veeteede amet välja andnud agendifirmadele. Litsentside peetakse vajalikuks selle ärilõigu korraldamiseks, kuidu võib juhtuda näiteks nii. Tuleb laevale vastu lipsuga küla mees ja teatab: tere, ma olen teie agent. Maksud on meil siin — ja loeb kokku — lootsi-, tuletorni-, kai- jne. maks. Kokku 50 dollarit, aga palun sularahas. Välismaa kapten selle sularahas seifist ikka leiab. Saadab mees laeva ära, paneb raha tasku ja läinud ta ongi. Miskipärast ei laeku hiljem ei lootsi-ega tuletornimaks, ka sadam ei saa midagi... Ometi on agenditasu selles reas kõige väiksem number.

Üks rohkem kui 40 agendifirmast, "Esagena", on oma tegevuse rajanud praegu ajutiselt äraolevale "Sally Albatrossile", E-Liini AS-i ja RAS-i Eesti Merelaevandus liinilaevadele. Poolteist aastat tagasi, 1992. aasta oktoobris alustanud firmas on nüüdseks 15 töötajat Tallinnas ja filiaal Pärnus. Töötatakse kõigis Tallinna sadamates ning ka Saaremaal.

Ainsana rohkem kui 40 Eesti agendifirmast on "Esagena" astunud oma Soome partneri "FIMAG" soovitusel rahvusvahelisse agentide organisatsiooni "Multiport". See 80 riiki ühendav organisatsioon võtab oma liikmeks igast riigist vaid ühe agendi, kellelt nõuab organisatsioonile sobivat teenindustaset ja teiste "Multiport" liikmetele 2 tunni jooksul vastamist. Nii ongi selle 15-aastase organisatsiooni aastaraamatus

nüüd Egiptuse ja Eritrea järele Eesti lipuga leheküljel, mille pakutakse teenindust Tallinnas, Muuga, Pärnu ja Saaremaa sadamais. Järgmisel leheküljel pakub "Esagena" Soome partner "FIMAG" teenindust 31 Soome sadamas. Ent kuigi näiteks meist märksa suurem mereriik Suurbritannia hõlmab tolles raamatus tervelt 7 lehekülge, on seal asjatu otsida Rotterdami sadamat, kus paiknebki "Multiporti" peakorter. Ju suhtutakse eri maades sedalaadi ühinemisse erinevalt.

Majas Tuukri tänaval paikneb ühe katuse all koguni kolm agentuuri: tänava ääres "Inflo", öue pool "ESSA" ja "Esagena". Viimase tegevdiriitori **Eduard Meindoki** arvates leiduvat tõelisi spetsialiste Eestis vaid paarikümne ringis, sest agente ei õpetata kuskil mujal kui tegelikus töös. Nii on esimesed "uued" alustajad saanud väljaõppe "Inflois", hiljem ka teistes agentuurides; Eduard Meindoki enda eelmine töökoht oli Eesti Mereagentuur. Sealne lahkumistordi juurde öeldi toona, et Eesti Mereagentuur on uhke, kui suu-

dab nii tugevaid töötajaid koolitada, et keegi neist iseisvalt firmat juhtima asub.

Peale praktiliste tööoskuste saadakse õpetajalt-juhendajalt tavaliselt ettekujutus ärikultuurist. See ettekujutus võib eri firmades küll erinev olla. Ühiste arusaamade põhjal asuti aga looma ekspeditoorite liitu, sest ekspedeerimist ei litsentsita. Liitu vajatakse aga selleks, et kehtestada kindlad reeglid ja tõrjuda eemale "salakütte", ühustada hinna- ja teenindustase. Eduard Meindok rõhutas: "Kui tahame olla Euroopa riik, tuleb töötada Euroopa tasemel." Ning hoida turgu ühetehingufirmade eest, et kaitsta nende huve, kes tahavad kaua ja soliid-selt töötada.

Küsimusele, kas tema lähisuguluse ühega Eesti Merelaevanduse juhtidest "Esagena" ei mõjuta, vastas Eduard Meindok, et vastastikku külas käies töösju ei arutata. Eesti Merelaevanduse liinilaevu teenindatakse aga lepingu alusel — "Esagena" olnud pakkuda lihtsalt parem teenustus.

Madli Vitismann



## KALURI LEHT

EESTI KALAKAPITALI VÄLJAANNE

Kevade hakul sai valmis esimene "Kaluri Leht", Eesti Kalakapitali väljaanne, mis ilmub moto all: "Jõuliselt, lühidalt väljendatud mõtted aitavad elu parandamisele soodsalt kaasa. Cicero"

Kalaameti peadirektor **Lauri Vaarja** kirjutab Kalaameti esimesest kahest aastast, Kalakapitali nõukogu esimees **Taidus Linikoja** Kalakapitalist, **Toivo Orgussaar** on teemaks võtnud "Kaks aastat kalapüügi-vabadust". Üleminekust turumajandusele ning sellega seotud probleemidest kirjutab **Robert Aps** ning kalavarudest Mereinstituudi direktor **Ahto Järvi**. On juttu Peipsist ja "Pakkhoone" kalapoest. Viimasel küljel on Meremuuseumi teaduri **Tõnu Kase** kirjutis Eesti kalanduse ajaloost.

Lehe esimene number on tasuta. Toimetajaks on ETA-s merendusest kirjutamisega kätt proovinud ajakirjanik **Helle Mets**.

Luges **Reet Naber**

## Valik on suur

Eesti ajal olid "Laevandus" ja "Kalandus", nii nagu nüüd on "Meremees" ja — neli korda aastas selle sees — "Kalamees". Kunagi oli "Abiks Kalurile", millest hiljem sai "Eesti Kalandus". Stockholmis ilmus kaudu aega "Eesti Kalur".

Nüüd on meie ees "Kaluri Leht". Enne veel, kui "Sirbist" "Kultuurileht" sai, ilmus seal "Pikri"-meeste tõsine teade, et nemed valmistuvad muu huvitava hulgas ka kalandusajakirja välja andma, ilus nimi välja mõeldud — "Kalamees". Mõte on hea, aga nimi mitte: see on meie lehe kalanduslisa all juba kinni. Aga midu — jõudu tööle!

## Sadamakommentaari

Tallinna Sadama kapten EDUARD HUNT:

Sadamates on konkurentsi tingimustes välja kujunenud juhtivad agendifirmad. Peale nende on ka väiksemaid, kes tegelevad kindlate laevallinide või laevaomanikega. Nende kontrolliks on muidki teid, litsentsimine pole see kõige õigem. Agendi valik on laevaomaniku asi.

Arvan, et "Multiport" on üks agendifirmade organisatsioon teiste samalaadsete kõrval. Võib juhtuda, et agent ei ole usaldatav — seegi on üks usaldusväärse tagamise ja kontrolli süsteem.

Tallinna sadamas on 5—6 usaldatavat firmat, kel on palju tööd, näiteks "Inflo", "Estma", "Esagena". Ka merelaevanduse tütarfirma "ESSA".

Selline oli Rahvusvahelise Tuletornide Assotsiatsiooni (IALA) 13. konverentsi lipukiri ja ettekannete põhisuunitlus.

IALA on mitteriiklik rahvusvaheline organisatsioon, mis ühendab organisatsioone ja teenistusi, mis vastutavad tuletornide ja teiste stantsioonide ning ujuvate navigatsioonimärkide ja süsteemide rajamise või paigaldamise ja hooldamise eest. IALA asutamisaastaks võib lugeda 1. juulit 1957, mil võeti vastu organisatsiooni põhikirj. Organisatsiooni põhieesmärk on aidata kaasa navigatsioonimärkide ja süsteemide arengule ja otstarbekamale kasutamisele ökonoomse ja ohutu laevaliikluse tagamisel. IALA-l on ca 80 tegevliiget ja 70 asotsieerunud ("industriaalset") liiget. Alates 1. jaanuarist 1994 on Eesti Veeteede Amet IALA täieõiguslik liige.

IALA konverentsid toimuvad iga 4 aasta järel. Järjekordne, kolmeteistkümnes, toimus 19. veebruarist 1. märtsini Honolulu (Oahu saarel, Havai saarestik, USA). Eurooplase seisukohalt on suuremat kaugust ja pikemat ning väsitavamalt reisi raske ette kujutada (on ju ajavahe näiteks Eestiga tervelt 12 tundi), kuid kõik siin maailmas on suhteline. Paljudele osavõtjatele Ameerika ja Aasia kontinendi riikidest on Honolulu käeulatuses ja IALA peakorter (asub Pariisi lähedal) ning Euroopas toimuvad üritused tõeliseks katsumuseks.

Konverentsi organiseerijate kiituseks peab tõdema, et konverentsi töö õnnestumiseks oli kõik põhjalikult läbi mõeldud ja ellu viidud. Läbi viimise paigas — Hilton Hawaiian Villages (Honolulu äärelinnas), kus osavõtjad majutati ja toitlustati ning toimusid konverentsi istungid, oli kõik tehtud selleks, et osalejatele oleksid minimaalse aja- ja närvikuluga tagatud maksimaalsed töövõimalused.

IALA 13. konverents oli pühendatud tuletorniteenistuste töö organiseerimisele ning navigatsioonimärkide ja süsteemide nüüdisaegsele seisukorrale ja võimalikele arengutendentsidele. Arvestades sellega, et selles vald-

# Teel XXI sajandisse



konnas on Eestil vaja alustada nullist või põhjalikest ümberkorraldustest, aitab seda laadi informatsioon vältida eelkäijate vigu ja valida kõige ratsionaalsema tee ohutu laevaliikluse tagamiseks meie vetes.

Millised olid siis põhilised nägemused navigatsioonimärkide ja süsteemide arengu alal lähemaks kümneks? Seoses satelliitnavigatsiooni (GPS) tehnika ja tehnoloogia tormilise arenguga viimasel aastakümnel on võrratult lihtsustunud laeva täpse asukoha määramine merel. Prognooside kohaselt jätkub areng selles valdkonnas ka lähitulevikus ja vastavate seadmete töökindlus suureneb ning hind alaneb oluliselt. Sellest tulenevalt on meresõidu praktikas vähenenud ja väheneb veelgi navigatsiooniliste ohtude ja asukoha määramise seadmete kasutamise osatähtsus. Ei ole enam otsest vajadust suure valgusjõuga tuletornide ja tulepaakide järele, on likvideerimisel või likvideeritud enamik kasutusel olnud raadiomaja-kaist jms. Seega on lähituleviku põhiline arengusuund valgustatud navigatsioonimärkide nähtavusulatuse (valgustugevuse) tunduvalt vähenemine, lateraalsüsteemi osatähtsuse suurenemine kardinaalsüsteemi arvel ja olemasolevate märkide töö-

kindluse paranemine.

Seoses teaduse ja tehnoloogia kiire arenguga on avanenud võimalused vähendada kehalise inimtöö osatähtsust navigatsioonimärkide ja süsteemide eksploateerimisel. Nii on paljudes arenenud mereriikides tuletornide ja teiste meremärkide töö täielikult automatiseeritud ja loobutud tuletornivahtide kasutamisest meremärkide eksploateerimisel. Normaalse majandusega riigis on see kahtlemata tunduvalt odavam. Seda teed kavatsevad minna ka arengumaad ja küllap on meremärkide täielik moderniseerimine ja automatiseerimine ainuke teaduslikult ja majandusli-



kult põhjendatud tee ka Eesti jaoks. Automatiseeritud meremärkide teenindamisel rakendatakse üldreeglina nn. mobiilbrigade, kes on varustatud autode, laevade ja helikopteritega, kusjuures operatiivsusest ja ökonoomsusest lähtudes on helikopterite kasutamine eelnimetatud eesmärkidel perspektiivne ja muutub ilmselt lähitulevikus igapäevaseks.

Kuna paljude navigatsioonimärkide ja -rajatiste osa meresõidu ohutuse tagamisel on tunduvalt vähenenud või täielikult minetatud, on paljud mereriigid seatud probleemi ette — mida teha ajaloolist tähtsust omavate

tuletornide jm. objektidega. Meresõidu organiseerimisel on nad oma tähtsuse kaotanud, mineviku mälestusmärkidenäga aga vastupidi — nende ajalooline väärtus suureneb iga aastaga. Kahjuks on selliste ajalooliste objektide korrashoid tavaliselt väga kulukas ja käib nüüdisaegsetel tuletorniteenistusega tegelevatel riiklikel talitustel üle jõu. Seetõttu soovitakse kasutada probleemi lahendamisel privatiseerimise teed, kusjuures privatiseerija rollis oleksid turismi- ja puhkemajandusega tegelevad firmad ja eraisikud. Sadamate territooriumil ja akvatooriumil paiknevad navigatsioonimärgid on soovitatav anda sadamate haldusse ja

resõiduohutusega seonduvad meremärgid ja süsteemid ning kohustus ja õigus kontrollida eravalduses olevate märkide vastavust riiklikele standarditele.

Navigatsioonitulede sõltumatu energeetilise baasi tagamiseks (väiksematel ja keskmistel laiustel, praktiliselt kuni polaarjooni väljast) on kõige perspektiivsemaks osutunud päikeseenergia kasutamine. Päikesepatareisid kasutatakse nii stantsioonide meremärkide kui ka ujuvpoide puhul. Kahjuks ei ole seni veel arvestatavaid väljatöötusi jääpoidele, kuid vastavateemaliste uurimise- ja projekteerimistöödega tegeletakse juba paljudes riikides. Arvestades päikesepatareiside töökindlust ja ökonoomsust klassikaliste patareisidega võrreldes saavad need suure tõenäosusega ka elektrivõrkudest kaugel asuvate tuletornide ja -paakide ning tulepoide põhiliseks energiallikaks Eesti rannikul ja vetes juba lähema paari aasta jooksul.

Kümne sisutiheda tööpäeva jooksul jõuti läbi arutada veel suur hulk navigatsioonimärkidega seonduvaid küsimusi, tutvuda USA Rannavalve (tegeleb ka navigatsioonimärkide teenindamisega) tööga ja külastada rahvusvahelist näitust navigatsioonimärkide ja -süsteemide teemal, mis oli konverentsi puhuks üles pandud.

Konverentsi plenaaristungil valiti IALA uueks presidendiks Kanada Navigatsiooniteenistuse peadirektor R. Kingstone ja viitsepresidendiks Saksamaa Tuletorniteenistuse juhataja dr. U. Klinge, peasekretäriks nimetati adm. T. Kruuse Taanist. Järgmine, 14. IALA konverents otsustati läbi viia 1998. a. Hamburgis.

**EVA peadirektori asetäitja**  
**Vaido Kraav**

hooldamisele, mis võimaldab ratsionaalsemat vahendite kasutamist ja kaitset. Riiklike tuletorniteenistuste valdusse ja hooldamisele on otstarbekas jätta vaid põhilised laevateedel paiknevad ja territoriaalmeres üldise me-



## Jäävangis

Merehariduskeskuse õppelaev "Linda" on Pirital jääs. Noored olid siiski praktilal, aga merele ei saanud. Üksluisuse peletamiseks on üht-teist ette võetud. 23. märtsil oli laeval endisest merekoolis õppimisest ning oma meremehete algusest rääkimas endine mehaanik Hamlet Tiits, raamatu "Taastatud logiraamat" autor.

Huvi vanade juttude vastu oli noormeestel olemas.

**Reet Naber**

**Hamlet Tiits (keskel) "Lindal".**



## Kevadise jäämineku ootel

Käib viimane võistlus talviste külmade kõrgrõhkkondade ja Atlandilt saabuvate soojade madalrõhkkondade vahel. Baromeeter on õõ jooksul langenud üle kahekümne millimeetri, hommikul puhuvad süüdi tuuled ja reidilt hakkab jäämass põhja poole liikuma. Kuid ainult Pirita muulide vahel on veel üle poolemeetrine jääkate, sulgedes sellega meie õppelaeva pääsu vabasse vette ja tundub, et veel niipea meie selleaastane navigatsioon ei alga.

Kuid laev elab oma igapäevast elu, käivad sisemised remonditööd, kadettide koolitus ja praktiline laevatöö. Veebruari algul saabusid laevale Karu tänava ametikooli 11 tulevast laevajuhti ja 9 mehhaanika eriala kadetti. Kahe kuu möödudes peavad nad sooritama nooremadruse ja motoristi ameti tundmise eksami.

Pühapäeval, 6. märtsil olid laevale kutsutud Eesti "Miss Estonia 94" üksteist missikandidaati, kes valisid Merehariduskeskuse kadettide hulgast endale väärilise saatja "missikarusselliks". Meie



**Missikandidaadid "Lindal"**

**Jaani Künnapu foto**

väike laevasalong oli pilgenitais noori kenasid missikandidaate ja pikki tugevaid tulevasi meremehi. Kahe tunni vältel kohvitassi ja küpsiselauga taga sõlmiti palju uusi tutvusi ja mine tea, võib-olla ka mõni tutvus kogu eluks. Ühiselt jäädvustati ka grupifoto ja tehti sissekanne laeva külalisraamatusse.

Pärastlõunal kogunesid laevale Eesti Vabariigi meresõidu veteranid seoses läheneva Eesti Merehariduskeskuse (Tallinna Merekooli) 75. aastapäevaga, et jäädvustada nende meenutused möödunud aegadest filmilindile.

Laeva salongis oli tunda tõelist piibutubaka lõhna, mida me lubasime erandkorras ühel vanemal osavõtjal, Elmar Annikol, kes alustas oma meresõite 1922. aastal ja lõpetas 1967. aastal merelootsina. Saime kokkuleppele ka Ants Pärnaga, et korraldada kadettide kohtumisi laeval endise Eesti meremeestega. Järgest lähemale jõuab laevale jäävaba veepeeri. Käivad viimased ettevalmistused uueks navigatsiooniks.

Märts 1994.

**Felix Hiimäe**

# NAVIGATOR

SISALTO

## "Eckerö" on eestlaste monopoli murdmas

Viimasel ajal hästi arenenud Ahvenamaa "Eckerö Linjen" peab läbirääkimisi Tallinna sadamaga kaikhohal pärast. Kui õnnestub kokkuleppe saavutada, on "Eckerö" esimese Soome laevaomanikuna end eestlaste poolt valitsetavasse parvlaevaliiklusesse vahele kiilunud.

"Meil ei ole veel mingit sõiduplaani, loodame ainult, et kevadel saame alustada oma liiklust Helsingi ja Tallinna vahel," on oma plaane avanud reederifirma juhataja Jarl Danielsson.

"Eckerö Linjen" autoparvlaev "Corbiere" on Tallinna vahet käinud alates 1991. aastast. Meeskonnas on vaid peamehaanik soomlane, teised on eestlased. "Corbiere" prahileping "Inrekoga" lõpeb aprillis.

"Eckerö Linjen" loodab edu saavutada ka sellepärast, et laev on registreeritud ajutiselt ka Tallinnas. Tõeline registreerimine on tehtud Bahamaal, kus laeva omanikuks on registreeritud "Eckerö Line Ltd".

Veebruari alguses ostis "Eckerö Linjen" tagasi kahe aasta eest müüdud m/l "Roslagen". See laev alustas liiklust Ahvenamaa lipu all 18. veebruarist.

Laevaomanik maksis "Roslageni" eest 6,7 miljonit USA dollarit ehk ca 37 miljonit Soome marka. Arvatakse, et see on soodus hind. Paari aasta eest müüdi m/l "Roslagen" välismaa firmale palju kõrgema hinnaga eest, kuid too kaotas huvi laeva vastu, kui see jäi seisma pärast võimaluste kaotamist reiseid jätkamiseks Tallinna ja Helsingi vahel.

"Meile on mõista antud, et on ebareaalne loota lähitulevikus kahe laevaga Tallinna liini pidada," on Jarl Danielsson kergitanud eesriiet läbirääkimiste kohta.

Kui "Eckerö Linjen" saab kevadest kaikhohal Tallinna sadamas, alustab "Corbiere" liiklust. Kõik seisab sadama otsuse taga," selgitab Danielsson.

Samal ajal läheb Stockholmiliiklus allamäge, aga huvi Tallinna vastu on tõusnud. Mõõdunud aastal kasvas liiklus Tallinna ja Helsingi vahel 49% ja reisirajate arv kasvas 2,14 miljonini. Tallinna-liiklust on valitsemas Eesti Merelaevanduse ja Inreko Laeva AS ühisfirma "Eminre". Nende käsutuses on parvlaevad "Georg Ots", "Tallink" ja "St. Patrick II" ning prahitud "Corbiere".

Helsinki Sadamavalitsuse andmeil künnab Tallinna vahet iga päev 4 laeva, 28 korda nädalas. Suvel, kui katama, raanid ja tiiburid käima panakse, tuleb tuleku-mineku kordi juurde. Tiiburilaevu on käimapaneekut ootamas pool tosinat. Slite Myrsteinid loodavad saada kaikhohal kata-maraanidele "St. Pietro" ja "Ullstein Surfer" Pirta sadamas.

"Eckeröl" on seljataga rekord aasta. 1993. aastal saavutati oma parimad tulemused. Reisirajate arv tõusis 600 000-le, kasv on 4,3%. Sõidukeid transportis "Eckerö" ligi 130 000, mis on protsendi võrra rohkem kui eelmisel aastal.

"Eckerö-Linjen" valitseb ligi poolt Rootsist Ahvenamaale tulevast parvlaevaliiklusest. Tal on 7000 Ahvenamaa-osanikku. 1992. aastal oli käive paarisaja miljoni margane.

Ajakirja "Navigator" 1/1994 materjalide põhjal Reet Naber

**RAS-i Eesti Merelaevanduse peadirektori asetäitja REIN MEINDOK, seoses teie ettevõttega räägitakse nüüd aina restruktureerimisest ja saneerimisest. Viimane pidi tähendama koondamist – kelle ja mille?**

See ei tähenda vast otsuses mõttes koondamist. "Koondatakse" ära laevad, mis pole laevandusele vajalikud ja kõlbulikud. Ühesõnaga, siin eraldatakse lammastest. Neist laevadest, mis tulu ei anna ja töötavad kahjumiga, peab lahti saama ja jätkama opereerimist nendega, mis end ära tasuvad. Mida vanem laev, seda rohkem nõuab see hooldamist ja raha sissepanemist. Kui on ikka vana, siis on ka moraalselt vananenud: aeg, kaubad ja turg on muutunud. Meie vanad laevad on ehitatud siis, kui olulistele asjadele üldse tähelepanu ei pööratud.

Laevas on kaks artiklit, mis kõige rohkem raha võtavad: kütus ja meeskonna palk. Palk ehk veel päris nii palju ei võta kui välislaevades, aga sinna lähedale on juba peaaegu jõudnud. Ja kütus ei maksnud endises Liidus ju nii-öelda mitte midagi ning paljud laevad töötavad diiselkütusega. Nüüd on see kaks korda kallim kui raskekütus ehk mootorkütus. Järelikult nende laevade hooldamine ei tasu end ära – prahirahad ei kata kulusid. Neid teiste laevade kulul n.-ö. üleval hoida ei ole mingit mõtet.

Saavutasime valitsuselt ja Riigikogult selle, et vanade laevade müügi eest laekuv raha läheb otse uute muretsemiseks. Pool sellest ei lähe riigile, vaid saame investeerida uute laevade ehitamiseks. Igaühele on selge, et kui me praegu seda ei tee, siis Eesti kui mereriik kaotab sellega väga palju.

Vana laeva eest uut osta muidugi ei jõua. Pangalaenu võtame 60% laeva väärtusest, 40% maksame kinni vana eest saadust. Laenu saamise protsess on niivõrd vaevaline, kuna meil puudub hüpoteegiseadus. Oleme kogunud, kui raske on pangale selgeks teha, et oleme maksuvõimelised. Pank kontrollib meid pärast kogu aeg väga tugevasti. Meie inimesed, kes selle kooli nüüd läbi on teinud, on saanud tõesti väga hea õppetunni. Ükski pank ei anna sentiagi välja, kui tal pole tagasisaamiseks täielikku garantiid.

2-3 aasta jooksul saame nüüd 8 uut laeva: 5 konteinerlaeva Euroopa liinidele ja 3 vahetega segalastilaeva Kaliningradist (lepingu järgi on sealt saada 5, aga kahele pole veel finantseerimist); pluss veel 2 väikest ro-ro tüüpi laeva. Niisiis kokku kümme.

Lähema 4-5 aasta programm näeb välja niisugune: meie umbes 80 laevast realiseerida 35-38, et juurde saada 12-15 laeva. Tulevikus on laevandusel 40-50 alust.

**Kõrvaline küsimus siia juurde: kui laeva müüte, siis kas sinna jääb kõik viimse kruvini alles, nagu on välismaalt siia tulevafel laevadel?**

Algul võtsime üht-teist maha, nüüd seda enam ei tee. Me ei müü nagu vanarauda, vaid nagu laevu. Siis on ka hind parem. Ei ole ka mõtet seda vana prahti maha võtta ja lattu seisma panna: nende seeriade laevu enam lihtsalt ei ehitata ja tagava-raosi pole vaja, ainult laokulud tuleksid lisaks.

**Kas ka Eestis on huvi teie laevade ostmise vastu?**

Lootsime, et see huvi on suurem, sest eesõigus on Eesti ostjail: paneme kuulutuse lehte, ja kes tahab, see ostab. Kümnest olemas Eestis suutnud seni maha müüa vaid ühe. Ega niisugust vana laeva endale kaela võtta tasu ka ära. Kes siiski ostab, peaks kõigepealt teadma, kust ja mida saab sellega vedada, ja selle järgi siis aluse muretsema. Mulle paistab ka, et algul mindi laevaoma-

nikuks hakkamisele n.-ö. rinnaga peale, aga nüüdseks on paljud saanud kõrvetada ja ei tea, mis muretsetud laevadega teha, sest kogemusi neil ole. On aru saadud, et ega see kerge leib ei ole. Niisugust manguasja turgu tundmata omada tähendab varem või hiljem omadega vahele jääda.

Põhimõtteliselt on kaubalaevad nüüd neljakandilised kastid, kuhu saab panna nii paketeeritud kaupa kui puistkaupa. Viimase puhul, kui pole tegu niisuguse praegusaegse kastiga, on palju lisakulu juba sellestki, et peab mingeid servaaluseid puhastama.

Välismaal on praegu tunduvalt väiksemad meeskonn-

ikka. Aga eks ole teisi töid ka. Laevad on meil ära prahitud 12 või 24 kuuks ja sõidavad selleks ajaks mööda maailma laiali. Meeskondi vahetame lennukiga. Mida lähemal, seda odavam muidugi meile. Aga kui pääsu pole, teeme seda ka väga kaugetes punktides. Lepingus on 6-kuud, mille järel mehed peavad olema välja vahetatud. Lisanduda võib veel üks, üleminekuks, kui mehed ise sellega nõus on.

Oli niisugune huvitav etapp, kui Eesti Vabariik taastati. Kes ikka 4 kuud pärast seda Eestisse tagasi jõudis, sattus ju täiesti uude keskkonda. Oli neid, kes kuidagi ei uskunud, et midagi niisugust tema suure kodu-



## Vastab kapten Rein Meindok

nad kui meil praegu – need laevad on juba niimoodi ehitatud, et võivad sõita väiksema hulga meestega. Palk on küll suurem, aga töö raskem. Lisaks on neil kaldateenidamine palju paremini paika pandud.

Meie tellitud laevad hakkavad samuti väiksemate meeskondadega sõitma, siis saab ka palka rohkem maksta. Praegu võib palga üldsumma olla sama suur kui välislaevade, aga see jaotub näiteks 16, mitte 10 mehe vahel.

**Helsinki sadamas käisin ühel suurel ro-ro tüüpi kaubalaevael. Jah, raudne kast jne. Aga kui meeskonnaruumidesse viidi, lüüts ahhetama: palmid, lilled, vasktorud, baarinurgad, raamatukogud, videoteegid, bassseinid, jousaalid, igal korrusel mingi salong... Ja mehi vaat et tõesti vaid kahe käe sõrmedel lugeda. Paistab, et kui laevas ei saa täita meremehe suurt soovi – kodu olla –, siis püütakse täita ta kõikvõimalikke väikesi tahtmisi.**

Laevade disain on, jah, juba ehitades paika pandud. Aga Liidus oli nii, et kõigepealt vaatasid sõjaväelased laeva üle – aatomipommi plavatuse juhuks näiteks. Keegi ei pööranud tähelepanu mugavusele või interjööri-le. Laev on ju meremehe kodu, ja mida hubasem see on, seda paremini ta meremehe raske töö üle elab. Meie uued laevad tulevad ka muidugi head.

Tegime oma "Rakvere" ringi, võime sinna teatud hulga autojuhte peale võtta. Algul oli neid kajuteid võimatu vaadata, kõledad ja koledad. Nüüd on ikka inimese moodi. Aga ega neist vanadest laevadest õiget asja lihtne teha ei ole.

**Ameerika vilja teil nüüd enam vedada ei ole. Mõned teie laevad on nüüd niisugustes kohtades, et nende tähistused tuleb dispetšeritoa kaardil lihtsalt serva peale ritta panna – kaardile ei mahugi.**

See on loogiline, nii peab olema. Norra on oma laevade hulga poolest maailmas vist 5. kohal, aga ega ta inimeste arv Eestist üle 4 korra suurem ole. Nüüd nad avastasid nafta ja teenivad sellega, aga varem ehtasid laevad valmis, panid need maailma meredel tööle ja teenisid niiviisi.

Venemaa, jah, on lubanud vilja mitte sisse osta, aga usbekid ja tadjikid teevad seda

maa sees juhtuda on saanud. Aga see etapp möödus meil siiski rahulikult, sest enamik meremehi on ilma näinud inimesed ja said aru nagu peab.

**Olen küllalt paljude puhul pidanud imestama, et ollakse tõesti ilma läbi käinud, aga kas silmaklappidega?**

Ma võin öelda, kuidas see käis. Neid sandikopikaid, mida valuutana anti, oli niivõrd vähe, et korja 2-3 kuud. Tuldi sadamasse sisse. 3 meest löödi pungi, ja nii nad tormasid jooksuga sinna, kust kõige odavamalt rämpsu sai osta, sest muuks valuutat ei jätkunud. Tegid ostud ära, ja enam raha polnud, et midagi muud ka vaadata. Muidugi oli neid, kes oleksid kõike tahtnud näha, aga ei saanud. Gruppugi pandi ju vägisi paika, ega ei küsitud, kellega tahad linna minna. Nähti ju küll, kuidas seal inimesed elavad ja saadi aru, et kodus on midagi viltu, aga otsest suhtlemist oli väga vähe. Kui mõni hakkas liiga palju suhtlema, oli lõpp kurb. Lisaks satuti harva ühele maale mitu korda.

Ja ega raadiot tohtinud ka eriti kuulata. Oli aeg, kus laevas oli üksainuke raadio, endal ei tohtinudki olla.

**Kuulsin, et viimase 3 aastaga on kaugsõidukapteni diplomi saanud enam kui 100 meest. Eestis pole nii palju laevugi.**

Kaadriküsimustega ma ei tegele, aga nagu olen aru saanud, on just kohaliku vanemat juhtivat koosseisu ikka veel vähe, omi noori juba jätkub – neist on 60-70% koohalikud. Aga ei saa ju noort diplomiga meest kohe panna teiseks või vanemaks tüürimeheks, nendeks peab töös kasvama. Võtab 5-6 aastat aega, kui see kõik normaliseerub.

Ja mis utesse kaugsõidukaptenitesse puutub, siis kui üks väga hea kalamees tuleb kaubalaevastikku, on tal väga raske kohaneda, tema senine tegevus ja miljöö on olnud niivõrd teistsugune. Ja kapten ei pea olema mitte ainult hea laevajuht, vaid ka hea kommertsant. Ning tal peab olema kolmanda, teise ja vanemtüürimehe eelkool kaubalaevastikus. Seda uut meest lihtsalt ei ole.

Oleme proovinud võtta kalalaevastikust tulnud mehi. Aga töö on niivõrd erinev, et mõnikord ei saa üldse hakkama. Sama juhtub, kui meie mehed kalamehetööle panna. Need alad on väga erinevad.

**Aga kui kaua kulub teie arvates aega, et EV kaubalaevastikus muutuks töökeeleks eesti keel?**

Vast aastat viis. Aga kas see täiesti eestikeelne tuleb, on ikkagi raske öelda. Saksa, Hollandi, Norra laevades pole see sugugi nii. Norra laevades on 20 000 filipiinlast ja suhtlemiskeel on inglise keel.

Muidugi on meil tulevikus kaptenid ja juhtkond EV kodanikud, aga pole välistatud, et meilgi ei hakka töötama muid rahvusi. See on nii, kui omal mehi ei jätku.

**Vanasti teenindasid Eesti Merelaevanduse laevu agendifirmad, mis olid Moskvast määratud.**

Kõik oli tsentraliseeritud. Iga laeva, millel oli punane lipp taga, teenindas üks kindel firma. Nüüd teenindavad muidugi need, kellega lepingu sõlmime. On kahte sorti agente: ühed teenindavad ainult laeva, teised muretsevad kauba ka. Me peame välja valima niisugused, kes on suutelised seda tegema. Tähtis on, et konkurendiga poleks samad agendid. Ühes ja samas riigis võib meil olla mitu agenti: üks teenindab liini-, teine trampilaeva, kolmas veel muud. Kui kaptenil on agendi suhtes pretensioon, siis arvestame seda tingimata – tema puutub agendifirma esindajatega ju kõigepealt kokku. Lepingus on punkt, mis võimaldab seda teatud asjaoludel katkestada.

**Kuidas olete Eestis agendid valinud?**

Õnneks pole Eestis sel alal mingit monopoli. Meidki teenindab mitu firmat, ja see on väga hea. Oluline on, kes paremini tööd teeb. Eestis ei peaks üle nelja-viie agendifirma olemas, siis on iga mees "trammis". Aga kui on üks, siis tema töö kvaliteet langeb järsult.

**Meil on lehes jutuaamine härra Eduard Meindokiga "Esagenast", kes ütleb, et "Eesti Merelaevandus" oli liinilaevad hiljuti neile üle andnud, sest nemad pakkusid paremat teenindust.**

Jah, niipalju kui ma olen kaptenitega rääkinud, pole nelli mingeid pretensioone. Sinna on noored aktiivsed mehed välja valitud. Agent peab näitama, kuidas suudab tööd teha. Kes ei suuda, see langeb ära.

**Kas ESSA ja "Infloti" vahel on jäänud see vahe, mis oli, või on tasa teinud?**

ESSA on Eesti Merelaevanduse aktsiaselts ja tema tegeleb trampilaevadega. "Inflot" on üks agendifirmadest, mõned meie laevad on ka tema käes. Aga "Esagenaga" on meil leping tehtud. "Inflot" on üldse poolitunud, üks osa on siin, teine Muugal.

**"Esagenaga" seoses käib muidugi ringi kuuludus Teie abist. Mis te selle peale kostate?**

Minu teene on ehk see, et ma tolle firmajuhi kodus üles kasvatasin, merenduse talle tuttavaks tegin ja lasksin oma klassivenna Nurmetalo juures agendikooli läbi teha – see oli küll minu suunamise tulemus. Aga edasi tegutses muidugi omal käel. Ja ega ta ainult "Eesti Merelaevanduse" laevadega tegele, tal on teisi laevu ka juba palju. See on tema enda sõiduveisi: teeb nagu tahab, ja saab hakkama või ei saa. Aga paistab, et saab. Mina võin ütelda, et kaebusi halva teenindamise kohta tolles firmas pole kuulnud.

Töösajadest me pojaga ei räägi. Konsultatsiooni võin anda, aga rohkem midagi. Kõige rohkem sai ta ikka Nurmetalo juures. Aga ega ole sugugi paha, kui poeg jätkab samas liinis tööd kui isa-gi.

**Härra Nurmetalo stiil on "Esagenas" tõesti tuntav. Ja merenduses on dünastiaid rõõmestust palju, vast ainult tohtritel on veel rohkem.**

Küsis Madli Vitismann



# RAS-i Eesti Merelaevandus liinilaevad sõidavad tänavu Põhja- ja Lääne-Euroopa riike Baltikumiga ühendavail liinidel

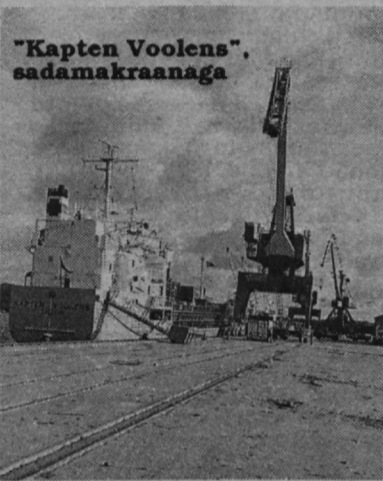
## SWEBEST, FINBEST, STS (Scandinavian Tallinn Service) ja Muuga—Helsinki

### SWEBEST

Kaks laeva, m/l "Kapten Konga" ja m/l "Viirelaid", veavad peamiselt konteinereid, aga ka rullalustel treilereid. Liin läbib Belgia, Inglismaa, Rootsi ja Eesti sadamaid kahepäevase sõiduplaani järgi:

Antwerpen — teisipäev, kolmapäev, neljapäev  
 Felixstowe — reede  
 Stockholm — teisipäev  
 Tallinn — kolmapäev, neljapäev  
 Stockholm — reede  
 "Kapten Konga" saabub Tallinna paarinädalail, "Viirelaid" paarituil nädalail.

Antwerpenis, neljapäeviti



"Kapten Voolens", sadamakraanaga

### FINBEST

Kolm laeva, m/l "Mehaanik Krull", m/l "Kapten Voolens" ja m/l "Heinlaid" veavad peamiselt konteinereid, aga ka mõnevõrra segakaupa. Liin läbib Belgia, Hollandi, Soome ja Eesti sadamaid kahepäevase sõiduplaani järgi:

"Mehaanik Krull" Rotterdam — kolmapäev  
 Antwerpen — neljapäev, reede  
 Helsinki — kolmapäev  
 Tallinn — neljapäev, reede  
 "Kapten Voolens" Helsinki — kolmapäev  
 Tallinn — neljapäev, reede, laupäev  
 "Heinlaid" Antwerpen — neljapäev, reede  
 Tallinn — kolmapäev, neljapäev, reede  
 Rotterdam — kolmapäev  
 Antwerpen — neljapäev, reede

Teel



"Kapten Konga" Antwerpenis

### STS

Neli ro-ro-tüüpi laeva veavad treilereid, rullalustel treilereid ja konteinereid Taani, Norra, Soome ja Eesti sadamasse igapäevase sõiduplaani järgi:

"Transestonia" Arhus — esmaspäev  
 København — teisipäev  
 Muuga — neljapäev  
 Helsinki — reede  
 "Rakvere" Helsinki — esmaspäev, teisipäev  
 Muuga — kolmapäev  
 Arhus — reede  
 København — laupäev  
 "Suurlaid" Tallinn — esmaspäev, teisipäev  
 Arhus — reede  
 "Kessulaid" sõidab 10-päevase sõiduplaani järgi liinil Tallinn—Drammen—Oslo—Tallinn.

### MUUGA—HELSINKI

Sellel parvlaevaliinil sõidavad kaks ro-ro-tüüpi laeva, "Donata" ja "Elblag". Praegu sõidetakse nii Muugalt kui ka Helsinkist välja kord päevas. 1994. aasta teisel poolel, kui Muugal valmib teine parvlaevakai, on võimalik nii Muugalt kui ka Helsinkist välja sõita kaks korda päevas.

RAS-i Eesti Merelaevandus liini- ja konteinerivedude osakond aitab kliente, kes soovivad oma kaupa konteineris või treileris vedada, vormistada veodokumente ning korraldada kauba vedu Eestist või Venemaalt peaaegu kõigisse maailma maadesse ja neist maadest Eestisse või Venemaale.

Konsultatsioonideks kaubaveo, veo- ja laadimise-losimise hinna ning dokumentide vormistamise asjus pööruda liini- ja konteinerivedude osakonna tellimiskeskusse aadressil

Tallinn, Narva mnt. 31  
 tel. +22 43 87 54, +22 42 13 76, +25 24 55 99.

Kaupa võib vedada niihästi Eesti Merelaevanduse konteineris ja rullalustel treileris kui ka kliendi konteineris.

Täpsemat informatsiooni liinilaevade sõiduplaani ja selle muudatuste kohta võib saada agendifirmalt "Esagena", kes teenindab RAS-i Eesti Merelaevandus liinilaevu.

Teateid saate kell 8—17 aadressil  
 Tallinn, Tuukri 9a  
 tel. +26 31 22 98, +22 42 57 55.

Töövälisel ajal annab teateid telefonil +22 42 57 55 automaatvastaja.

14.-16. märtsil toimus Kreekas Kreetas saarel II üleeuroopaline transpordikonverents. Organiseerijaiks Euroopa Parlament, Euroopa Komisjon (Europarlamendile seaduseelnõusid ettevalmistav ja otsuste täitmist kontrolliv organ) ja Kreeka valitsus. Miks just seal? Kreeka laevaomanike käes on maailma suurim kaubalaevastik (tösi, erinevate lippude all). Kreetas saar (8300 km<sup>2</sup>, 0,5 milj. elanikku) teenindab aastas üle 2,2 miljoni turisti, on sõbraliku ja hästi keeli oskava elanikkonnaga ning eluliselt huvitatud transpordivõrgu arengust, seega – miks mitte.

Osalema oli kutsutud üle 600 delegaadi: Euroopa riikide transpordiministrid, parlamentide esindajad, Euroopa Liidu mitmesuguste keskorjanite töötajad ning ka valitsusväliste organisatsioonide (näiteks töövõtjate ja tööandjate liitude) esindajad. Seejuures pakkus paljudele Kesk- ja Ida-Euroopa riikide delegaatidele Euroopa Komisjon osalemissuutavuse selle kulul. Peasi, et kõigist Euroopa riikidest oleksid esindajad kohal! Ja kõik olid siiralt huvitatud kogu Euroopat katva ühtse transpordisüsteemi loomisest.

Suhtlemises valitses asjalikkuse ja vastutuleikkuse õhkkond, mis väga erines nõukoguliku «suurema venna» esindajate «eriti õigete» seisukohtade pealesurumise endise N. Liidu konverentsidel.

Ühtse transpordipoliitika väljatöötamine ja realiseerimine Euroopa jaoks takerdus varem poliitilistel jm. põhjustel. Esimesel üleeuroopalisel transpordikonverentsil Prahhas 1991. aasta novembris deklareeriti ühiselt vajadust ja otsustavust luua riikide vahel tihedad koostöösuhted Euroopa transpordivõrkude ratsionaalseks ühendamiseks. Seejärel peeti rida piirkondlike (Vahemere, Musta mere, Läänemere, Barentsi mere riikide) transpordikonverentse, mille määrati kindlaks kohalike transpordivõrkude liitmise teed Euroopa võrkudega. Sõlmiti rohkesti riikidevahelisi transpordilepinguid. Viidi läbi Euroopa transpordivõrgude teaduslik analüüs ning määrati prioriteetsed transpordikoridorid põhi-lõuna ja ida-lääs, nende infrastruktuuri tehniline seisund ja investeringuvajadused, riikide seadusandluse erinevustest tekkivad probleemid jne. Seega oli ära tehtud suur eeltöö, mille tulemuste ja ettepanekute üldis-

tamiseks Euroopa ühtseks transpordipoliitikaks oli vaja kokku kutsuda II Pan-Euroopa transpordikonverents. Konverentsidevahelisel ajal oli Euroopa Ühenduse riikide rahvaste poolt heaks kiidetud Maastrichti kokkulepe, Euroopa Ühendus transformeerunud 1993. a. Euroopa Liiduks. See on piirideta Euroopa osa, kus elab juba 350 miljonit inimest.

Euroopa ühtse transpordipoliitika ja Maastrichti kokkuleppe (§ 2) põhieesmärgid

langevad kokku: majandustegevuse tasakaalustatud ja harmoonilise arengu edendamine kogu Liidu alal, stabiilne inflatsioonivaba majanduse tõus ühes keskkonnakaitse tagamisega, konvergentse kõrge tase riikidevahelistes majandussuhetes, tööhõive ja sotsiaalse kaitse kõrge tase, elatusaseme ja elukvaliteedi pidev tõus, riikide majanduslik ja sotsiaalne üksemel ja solidaarsus.

Majanduskasvu, kõrgema elatusaseme ja tööhõive tagamise tingimustena näeb Euroopa inimeste (meie mõistes tööjõu) ja kaupade ning teenuste kitsendusteta vahetamist riikide vahel. Turumajanduses on kaupade ja teenuste vaba vahetamise eeltingimusteks liikumisvabadus ja vaba ettevõtlikkus (konkurents). «Pudelikealad» Euroopa transpordivõrkude ja riiklikud konkurentiaalsed piirangud takistavad kaubavahetust, seega ka majanduslikku kasvu ja tööhõivet. Võeti vastu vastavad soovitud valitsustele.

Üha nõutavam on transporditeenus «door-to-door» (uksest uksele). Seni on see tagatud põhiliselt autotranspordiga. Selle osatähtsus tonnkilomeetrite arvestuses on Euroopa Liidu maade vedudest mandril 70% (raudtee – 15%, jõetrasport – 9%, torujuhtmed – 6%). Reisisjateveol on sõiduautode osatähtsus 79%, autobussidel 9%. Kuid maanteetranspordil on olulisi puudusi – see on kõige kapitalimahukam, tööjõumahukam, ohtlikum ja saastavam transpordiliik. Ainuüksi Euroopa Liidu teedel hukkuab aastas 50 000 inimest, 2 miljonit saab vigastusi, 80% transpordiga tekitatavast atmosfääri saasta-

misest kahjulike gaasidena annab nimelt maanteetranspordit.

«Kasvuhooneefekti» pidurdamiseks kohustus Euroopa Liit võtma meetmed, millega välditakse süsihappegaasi õhkupaikamise taseme suurenemine 1990. a. suhtes. Ühtse transpordipoliitika üheks põhimõtteks on nn. «sustainable development» – looduse taluvuse arvestamine nii loodusressursside piiratust kui ka keskkonna degradeerumist silmas pidades.

pulaarsed väljendid Short Sea Shipping (SSS – meretransport ilma ookeani ületamiseta) ja Coastal Shipping, seega rannasõit. Just seda tuleb prioriteetselt arendada kui odavaimat ja vähesaastavat. Töötatakse välja uusi moderniseid jõgi-meri-tüüpi laevu, kiirkaubalaevu, automatiseeritud laadimisega konteinerlaevu, iselossivaid puistlastilaevu. Erilise tähelepanu all on veetranspordi multimodaalsetesse transpordikettidesse kohan-

tas, nendega koos 1000-1200 inimest. Uppunute hulgas on kuivlastilaevu 46%, kalalaevu 26%, puistlastilaevu 6%, tankereid 5%. 74% uppunuist olid 1991. a. üle 15 aasta vanused laevad.

Meresõidu ohutuse poliitika põhitseks määrati konverentsil:

1. IMO nõuded laevade tehnilise seisundi osas on põhjendatud ja piisavad. Nende nõuete täitmine peab laiema absoluutselt kõigi riikide laevadele.

2. Kehtivad rahvusvahelised kokkulepped meresõiduohutuse tagamise küsimustes on rahuldavad, nende reeglite ja soovituste rakendamine peab olema ühtviisi tagatud kõigi riikide poolt.

3. Riigid peavad vastutama rahvusvaheliste reeglite täitmisest nende lipu all sõitvate laevade poolt, laeva kodusadamariik ja iga sadamariik peavad vastutama efektiivse kontrolli sisseseadmise eest laevade nõutava taseme jälgimisel.

Ja veel peeti vajalikuks luua laevade liikumise juhtimise süsteemid elektroonika tipp tehnoloogia tasemel nii laevade kui ka kaldajaamade jaoks.

Kuna laevaavariide tekkepõhjustest on 60-80% juhtumest süüdi inimese viga, väärarvestus, hooletus või ka käskluse valesti mõistmine segakeelses meeskonnas, siis tuleb tõsta ja ühtlustada nõudeid meremeeste kvalifikatsioonile.

Euroopa laevanduses ikka veel kestva depressiooni tõttu on meremehe elukutse populaarsus jätkuvalt madal seisus. Näiteks Inglismaa merekoolid andsid 1980. a. 9000 laevaohyitseri, 1990. a. – 1000. Hinnangute järgi suureneb nii ohvitseride kui ka kvalifitseeritud madruste defitsiit pidevalt ja ulatub kümnetesse tuhandetesse. Niisiis õppige amet ja vähemalt inglise keel korralikult selgeks, ja te saate tööd, kogemusi ja investeerimiseks vajaliku kapitali vöörlaevades. Eesti laevastik peab kasvama, mereveerimehe roll tegi rikkaks ka Norra. Juba praegu annab Eesti meretransport ja reisi-jatevedu meritsi 1,5 miljardit krooni puhastulu aastas, kattes meie loodusvaradest vaese riigi välismaksebilansi puudu jäägi ja tagades krooni stabiilsuse. Jätakem, Eestil on oma koht Euroopa ühtses transpordisüsteemis.

Eesti Laevaomanike Liidu peasekretär  
**Olev Leino**

## Teel üleeuroopalisele ühtsele transpordivõrgule

Loodusesõbralikkuse ja ressursisäästlikkuse seisukohadest lähtudes soovits konverents oluliselt suurendada kaubavedude osatähtsust merits ja mööda jõgesid ning raudteed, tagada nende transpordiliikide arengu prioriteetsust.

Näiteks meretransport saastab õhku tonnkilomeetri kohta sadu kordi vähem kui autotransport. Merre sattunud õliireostusest on 70% pärit mandril.

Kuid soovitatavad transpordiliigid ei võimalda tavaliist kaupu uksele toimetada. Seepärast on vaja kombineerida transpordiketid erinevatest transpordiliikidest ja ümberlaadimiskeskustest. Multimodaalne transport saab eksisteerida vaid vabas konkurents. Ainult siis saab ta vastata transpordikasutajate nõuetele, jõuda transpordis oluliste mahtude ja kindla perspektiivini. Selleks aga on vaja privatiseerida transport ja lõpetada üksikute transpordiliikide riiklik subsiidierimine. Iga transpordiliigi tegelik omahind määrab tema osatähtsuse ketis.

Veeteenuste omahinda hakkab aga üha enam mõjutama ka maksupoliitika. Tarbija valib keskkonnsõbralikumana transpordiliigi – veotranspordi ja raudtee, kui autotransport on kõrgemalt maksustatud. Muide, Euroopa autoteede kasutajatel tuleb varsti hakata kukrut kergendama. Riikidel ei jätku raha, ja uute autoteede ehitamise/laiendamisele orienteeritud erafirmad kasseerivad raha sõitjailt.

Niisiis, jõudsite lõpuks ka meretranspordini. Paljudes konverentsi ettekannetes ja resolutsioonis kordusid po-

damise projektid. Selletaoliste jaoks võib ka energiline Eesti firma loota finantsabi Euroopa Liidu struktuuri-delt.

Minoorsetes toonides räägiti Euroopa kaubalaevastiku jätkuvast «väljalipustamisest». Veel 10 aastat tagasi moodustas Euroopa Ühenduse laevastiku tonnaaz 30%, praegu aga 15% maailma laevastikust. Halb on see, et põhiliselt vanemad laevad alluvad nüüd mitte eriti usaldusväärsete registreeritud inspeksioonidele, nende hulgas on avariilist palju kõrgem. Teiselt poolt ei tohi lubada laevaehituse, meresõidu ja laevade eksploateerimise oskuste ning vastavate struktuuride lõplikku mandumist Euroopas, sest neid taastada on hoopis raskem. Kavandatavate abinõude hulgas on Euroopa Liidu ühtse mereregistri **EUROS** loomine, sadamariikide kontrolli intensiivistamine madala tehnilise ja sotsiaalse kaitse tasemega laevade väljatõrjumiseks, aga ka riiklike maksude oluline vähendamine EUROS-e registreeritud laevade omanikelt ja meeskondadelt, et nad saaksid prahtiturul edukamalt võistelda «odava lipu» laevadega.

1991. a. kontrollisid eri riikide meresõidu ohutuse inspektorid Euroopa sadamais 14 379 laeva, neist 441 laeva peeti kinni defektide kõrvaldamiseks. Sagedamini polnud korras pääste- ja tuletõrjevõrustus. Kinnipeetuid seilas lõviosa «odavate» lippude all: Kiprose (49), Malta (44), Panama (42), Libeeria (29), San Vincenti (23), Honduras (20) lipu all.

1986. aastast upub maailmamerele keskmiselt 230 laeva (1,1 miljonit brt.) aas-

## Peamine on hea ettevalmistus

mas "Arnesen, Christensen & Co", "SpecTec" on aastast 1984. Praeguseks on see kujunenud välja maailmamastaabiga firmaks, millel on esindusi Euroopas, Venemaal, USA-s, Ladina-Ameerikas ja Kaug-Idas. Eesti laevandusega on ka varem olnud koostööd, nagu mainitud, töötab süsteem "Estonia" ja samuti Eesti Merelaevanduse uuematel laevadel.

Mida öieti pakutakse? Mitmesuguseid teenuseid, mis on seotud tehnilise hoolduse ja remondiga. AMOS-süsteem on tagavaraosade ja -sõlmede hoolduse, ostu ja tellimise tsentraalsüsteem, mis töötab peakorteri keskuks kaudu. Seal on täielik ülevaade sellest, kus ja millised osad on kättesaadavad ja millise hinnaga. Tänu süsteemi efektiivsusele on kätetoimetamise aeg küllaltki lühike.

Põhiline, millega veel tegeldakse, on ka spetsiaalne vibratsioonikontrroll, masinate ülevaatus ja inspeksioon, logistika, lastimine (stabiilsusarvutused). On mitu oma

süsteemi: "AMOS D" on hoolduse korraldamine ja planeerimine laevas, seda planeeritakse nii kalendriaajast kui ka mehhanismi töötamisajast lähtudes. Nii kaldal kui ka merel on võimalik kasutada sama infopanka, mida on kiiresti võimalik edastada "SATCOM-i" või "AMOS Linki" süsteemide kaudu. Kusjuures viimane nende firma süsteem olevat 70% muudest odavam. "AMOS Load" on laadimis- ja stabiilsussüsteem, mille programmid on välja töötatud järgmiste laevatüüpide jaoks: konteinerlaevad, segalast, tankerid, puistlastilaevad, gaasi- ja keemiatankerid, veeremilaevad, parvlaevad.

Müügiketti nimetatakse "AMOS-Purch".

Kogu see süsteem põhineb hästikorraldatud arvutibaaasil, mille kasutamine on kergesti õpitav, aga eelseid andev – info on kättesaadav igal pool ja igal ajal. Alustati 1950. aastatel nn. käsitsi-süsteemiga, melgi hästifunditud perfokaartide kasutamisega. Mõnel pool on see moo-

dus veelgi käigus. 1984. aastast on mindud arvutite kasutamisele. Nagu ikka öeldakse, et ollakse turu liidrid sellel alal. Sest kogu maailmale on müüdnud 1500 oma süsteemi, esindusi on paarikümnes paigas Hongkongini välja.

Koostatakse ka spetsifikatsioonide ja tehnilist dokumentatsiooni laevade jaoks. Viimane suurem töö oli ühe Rootsi tellitud ro-ro-laevale kogu tehniline dokumentatsioon ette valmistada ning siis Djakartasse saata, kus laeva ehitatakse.

Eesti Merelaevandusega loodetakse head koostööd teha, senised kontaktid olevat olnud väga meeldivad. Need mehed, kes juba välja on õpetatud, olevat väga tublid, ja nii loodetakse Merehariduskeskuses sisse seada õppekeskus, kus oskajad ette valmistatakse, enne kui süsteemid laevadele muretsetakse. Oma esindus loodetakse paari kuuga siin sisse seada. (Et selles firmas töö kiiresti käib, võib kinnitada küll, sest Merehariduskeskuses toi-

munud nõupidamise protokoll, mille Rootsi pool koostas ja välja saatis, jõudis adreessaatideni Eesti posti liikumiskiirusega – välja saadetud oli küll kohe peale tagasijõudmist. – R. N.)

"Peamine on training and education," kinnitas Gösta B. Algelin.

Mis tõi kaugsõidukapteni maale sellesse ametisse?

"Olen tekipoisina neli korda ümber maakera sellanud, Oslo alustasin. Kalmari õppisin kolm aastat mereakadeemias, olen sõitnud igasugust laevadel, kõige rohkem vist ro-ro-del. Kuni kapteniüks sain, läks 10 aastat, siis sõitsin 15 aastat kaptenina. Siis hakkas kompanii alla käima, ka see laev, mille sõitsin, jäi kaldale. Nii vaatasin uue töö järele ringi. Kui selles firmas tööd pakuti, leidsin, et see on ala, mida võiks proovida, sest võõras päris ka ei olnud. Pealegi, ma sain juba kolmekümneselt kapteniks, olin ju praktiliselt kõik saavutanud – miks mitte siis midagi uut proovida?"

**Reet Naber**

SpecTec

AMOS-D Planned Maintenance System



Eesti Merelaevanduse peadirektori asetäitja Rein Melndok on korduvalt toonitanud, et tulul püsimeks on vaja saavutada tehniliselt võrdne tase konkurentidega. Ühe osana sellest tegevusest võib ilmselt vaadelda ka firma "AMOS SpecTec-iga" alustatud koostööd.

"AMOS-e" esindajana oli Tallinnas tegevdirektor Gösta B. Algelin, kellel võimalustest parem ülevaade. Tema seletas oma firma tegevust nii: "AMOS SpecTec AB" on tehnilise konsultatsiooni ettevõte, mis võib varustada hoolduse ja varustuse korraldamise rutiinide kohta käiva teenustepaketiga. Firma on välja kasvanud 1915. aastal asutatud konsultatsioonifir-



## Insener-laevajuhid

Veebruaris lõpetasid Peterburi Riikliku Mereakadeemia 7 eesti noormeest, kel traditsiooniliselt määratud diplomaalil kirjas eriala: insener-laevajuht: **Ahti Pärna, Risto Pihlakas, Rando Leas, Toomas Kreek, Tarvi-Carlos Tuulik, Vahur Sõstra ja Raul Metshein.**

Peale lõpetamist on neil mitmeid asjaajamisi olnud, et ennast Eesti Vabariigis sisse seada, vajalikke merepabereid muretseda ja muud. Üks mure oli Merehariduskeskuses raadiotelegrafisti kursused läbi teha, et vastav tunnistus saada. Mis sest, et eelmise kooli kabinetid ja õpetus sel alal head või paremad olnud, aga paberit sealt ei saadud. Kui nüüd eksam äkki ära jäi, sest komisjonil oli "muid tähtsaid asju ajada, matuseid ja sarnast", nagu neil mulje oli jäänud, astusid viis esimesena nimetatud toimetuse ja olid meelsasti nõus oma kooliskäimisest rääkima. Et tegu oli meeldiva vestlusega, siis kirjapandus on kõigi viie arvamused kokkuvõetult.

### Kuidas mindi?

Mindi Eesti konkursiga, eksamid tehti TPI juures ja siis ei olnud Leningradis vaja konkureerida. Enamik läks 1987., mõni 1986. aastal, pärast keskkooli lõpetamist. Esimene kursus tehti läbi, siis saadeti aastaks - poolteiseks - kaheks sõjaväkke, maaväkke muidugi... Sellepärast oligi pärast koolis paras segadus: osa oli sõjaväes poolteist aastat ära olnud, osa kaks, nii tuli kokku kaks roodu, üle 200 II kursusel.



Lõpetas 170 ringis. Väljalangemine oli suur, nagu oleks püütudki osa ära saata. Kogu aeg räägiti, et meid on liiga palju. "Kes ei taha õppida, mingi minema," oli seisukoht. Ka iga väiksema distsipliinirikumise pärast võis minema lennata, oli ju pool sõjaväeline kool. Algul rangem, hiljem läks natuke vabamaks.

### Milliseks hindate õpetuse taset?

Õppimisel oli korralik pinget kogu aeg peal. Eriti pingelised olid muidugi sessiajad, neid kogunes selle 6 aasta jooksul terve hulk. Loomulikult olid ka poliitilised ained, alguses nimetusega partei ajalugu, hiljem muutus see politoloogiks, milles tuli teha ka ritigeksam.

Õppejõud olid tasemel, väga tugevad olid erialaõppejõud. Õpetus oli ikka nii tugev, et õppimine oli lausa huvitav. Enamik erialamehi olid kogunud, kaua õpetanud ning kaua merd sõitnud. Paljudel olid oma teooriad ise välja töötatud ja järele kont-

rollitud, siis õpetasid meile. Praegu võime öelda, et saime väga hea koolituse ja oleme sellega rahul.

Ka I-II kursusel antud üldtehniliste ainete taset võib korralikuks nimetada. Navigatsioonikursuse materiaalne baas oli hea. Võib-olla nüüd saab öelda, et hakkab maailmatasemest natuke maha jääma, aga kõik muutub nii kiiresti, et raha ei jätku uuema muretsemiseks. Vene laevadel olemasolevaga saab seal küll kõigega kursis. Põhitõed saab selgeks, eks neil aparatuurid on midagi ühist ju ka!

Näiteks elektronkaardi programmid on meie koolis välja töötatud, Speranski oli selle peal. Praegu on tal küll oma aktsiaselts,

aga alguse sai asi koolist.

Parem ettevalmistus kui siin oli meil kindlasti. Vaatasime siin natuke ringi - kas need aparatuurid üldse töötavad? Meil oli raadiotelefoniklass võrreldes sellega, kus me nüüd kursustel olime, tükk maad parem. Oli raadiolokatsiooni trenazöör, kuhu tuldi ka Eestist kursustele, alates kaptenist ja lõpetades kolmandate tüürimeestega.

### Praktikamuljed?

Laevas salme madrusetööga hakkama küll, seal polegi ju midagi erilist. Ega me tüürimehetööd väga palju proovida saanud, see sõltus kaptenist, kuipalju silda pääsesime. Oli poisse, kes käisid ainult all ringi. Pika, neljakuulise praktika sõitsime tüürimehe-õpilasena. Oleme kõik oma praktikad laevanduse laevade peal teinud. Lõpuks läks nii, et proovisime selle pika praktika madrusetööks saada. Miks? Sellepärast, et kui enne tüürimehe-õpilane seisis ühe vahhi ja sai 80% kolmanda tüüri palgast, siis muudeti korda ja hakati

maksma 600 krooni nagu igale praktikandile (miinus maksud) - selge, miks.

Tähelepanelike ja asjatundlike juhendajatena nimetati kaht kaptenit: **Valeri Seppa ja Gennadi Hlopovit, kes õpetamist ja kasvavat kolleegi tõsiselt võtsid.**

### Venemaa olud?

Meil õppemaksu ei olnud, maksti isegi stipendiumi. Kui läksime, oli see 20 rubla (+riiklik ülalpidamine). Viimase stipi saime 30 000 rubla. Ühiselamutoad olid 2-4 inimesele. Proovisime vahepeal ka erakorteris elamist, aga see läks lõpus üle mõistuse kalliks. Hinnad tõusevad nagu siingi, elu on tükk maad kallim ja mingit teenindust pole. Lõpus tuli meil raskesti viisadega. Vene saatkonnas ei tahtetud neid meile kui üliõplastele anda, ostisime siis muudkui neid 50-krooniseid ühekordseid viisasid. Maksime ja sõitsime. Vene tudengitele, kes siin õppisid, olid antud pidevad viisad, meie jaoks ei olnud poliitilised suutelised sedasama tegema. Ega vist eriti pingu-tatudki. Me õnneks pääsesime ühe aastaga, aga seal on veel õppijaid.

### Mis saab edasi?

Eks läheme Eesti Merelaevandusse tööle. Käisime kaadrites, meie nimed pandi kirja ja lubati esimeses järjekorras tööle saata. Tea, kuidas läheb. Me võiksime kolmandaks või neljandaks tüürniks minna, aga väiksematel laevadel neid enam pole.

Siinne suhtumine on selline, et kui midagi vaja on, siis kutsutakse küll, aga näiteks paberid peame kõik oma raha eest korda ajama. Meremehepassid näiteks, mis siinsetele, isegi vist Merehariduskeskuse kadettidele ilma antak-

se, peame ise kinni maksma. Rääkimata arstlikest komisjonidest ja neistsamadest raadiotelegrafisti kursustest. Me oleksime selle paberi ka Piiterist saanud, aga siis polnud veel tüürimehediplomit. Meil ju praegu sissetulekut pole. Töö saamiseks oleks vaja kogemusi ja tutvusi. Me loodame, et karjäärivõimalused on merelaevanduses kõige paremad. Kui minna "lipu" alla, tea, kas pärast siin enam tahetaksegi. Aga kole pikka aega tuleb merel olla, neli kuud, ja kõikumine pole just kõige normaalsem seisund.

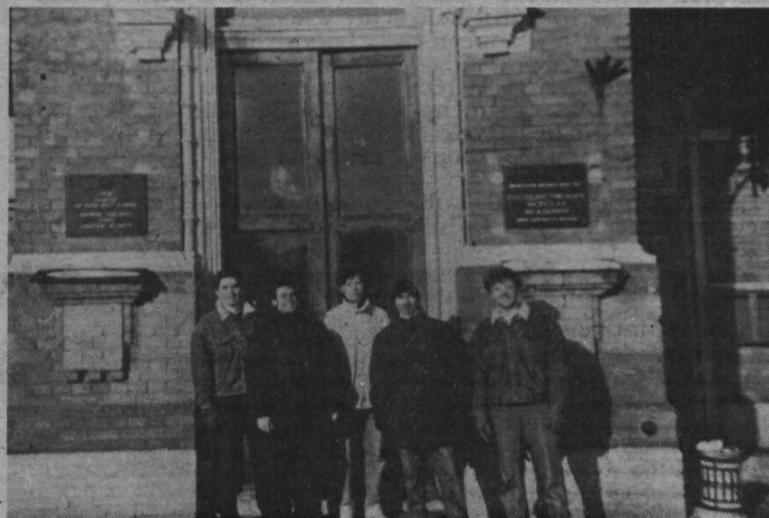
Härrased noogutasid nõusolevalt väite peale, et see kõik käib meremeheameti juurde. Kinnitasid optimistlikult, et ega nad hätta jää.

### Kuidas kooliaeg kokku võtta?

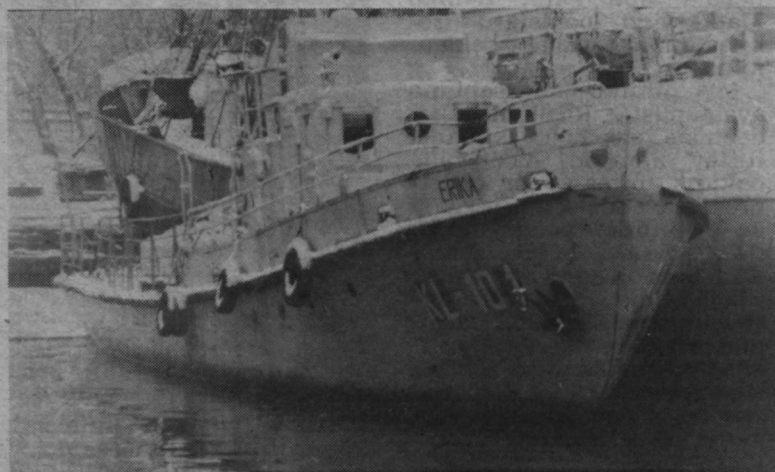
Kole kaua sai õpitud. 7 aastat on ikkagi liig. Oleksime peale 8. klassi Tallinna Mere-kooli tulnud, selle ära lõpetanud, diplomi saanud, kaugõppes Piiteri vahet sõitnud ja täienduskursustel käinud, oleks kiiremini läinud, oleksime ehk juba vanemtüürimehed olla võinud. Aga me saime sealt korraliku hariduse. Päevane osakond on hindamatu kaugõppe kõrval: silmaringi laienes, oli võimalus pidevalt õppejõududega suhelda, pole olnud, et niisama hinne pannakse. Vaimsuse arengule andsid need kooliaastad kindlasti palju.

Et ka Rando lõpetanute hulgas oli, ei saa kuidagi meenutamata jätta Kihnu Jõnni, kes oma metskapteni-diplomit Peterburi-härrade käest toomas käis ning kodusaa-rele kuulsust ja kultuuri tõi.

### Juttu ajas Reet Naber Asjaosaliste fotod



## Esimene Eesti laev vabapidamisel. Meremehe-eeetika kadunud?



Tallinna Kopli sadama sopis seisis mitmed aastad tulevane muuseumilaev "Suur Tõll", teisel pool küljes baaseeruvad aga juba "aegade algusest" Eesti Noorte Mereklubi laevad eesotsas "Tallinnaga".

Kõik oli ilus ja kena nii kaua, kuni "Suur Tõll" 11. veebruaril "Kalevipoja" ja "Marsi" abil oma asupaika vahetas ning Linnahalli kai äärde "kolis". Juba uuesti tekkivas õhkõrnas jääs vedasid pukserid suure laeva minema, tema poordi külge kinnitatuna seisnud Kaitseliidu VRD-tüüpi kaater "Erika" jäi aga peale "bossi" lahkumist õnnetu olemisega keset lompi loksuma. Mandriga ühendas teda vaid vilets otsajupp. Kaater meenutas aasale kõie otsa sööma pandud lehma. Nii ta loksus seal, kuni õise külma korrallikult kinni jäätus.

Järgnevad päevad ei muutnud "Erika" kurvas saatuses raasugi, jää oli tugev ja nii

seisis ta seal ligi kuu. Mõned nädalad tagasi läks aga sulaks ja ühel hommikul ujus "peremeheta loom" taas vabalt ringi. Kõrvalasuvate laevade mehed said aga kaatri asendi järgi hõlpsasti tuule suunda määrata. Kui aluse asendit ja kinnitust hoolega uurida, võis avastada, et ta seisab kalalaeva "Selenga" pardas ja on viimase pollari küljes sellesama viletsa mõnemeetrise otsaga. "Selenga" noorepoolne meeskond ei paistnud oma tuulelipuna keerleva naabri üle muret tundvat, teist otsa klüüsis läbi tuua polnud kellelgi plaanis.

Nädala jagu said kõrvalasuval Noorte Mereklubi baaslaeval meremehetarkusi kogumas käivad põnnid negatiivseid kogemusi, jälgides näitliku õppevahendi mõtetut loksumist. Siis läksid kannatuse kaotanud klubi väikelaevade mehed "Selenga" tekile ning panid strateegiliselt tähtsa aluse korrali-

kult kalalaeva pardasse kinni. Nii ei saanudki allakirjutatu meie kangelasliku mineviku ja tulevikuorganisatsioon "ristlejust" päris paraadpilti.

Jääb üle konstateerida fakti, et ei Kaitseliidu ega sellele vabatahtlikule organisatsioonile kuuluva laeva meeskonna esindajaid pole talve jooksul laeva läheduses märgata olnud. Aluse omanikud on varemgi oma lohakusega hülanud: 1992. aasta sügisel seisis "Erika" niisamuti õige peremeheta teise muuseumilaeva - "Lembitu" pardas Piri-ta sadamas. Seal kippus ta tormi ajal meie mereajaloomälestise parrast mõlki peksma ja ka siis pidid teise laeva mehed teda kõvemini kinni kaitmas käima. Milleks aga sellist hädavarest üldse pida-da, kui meestest endist asja pole ja meremehe-eeetika neile tundmata suuruseks on?

### Küllike Rooväli

# 100-aastane lootsilaev "Saimaa"

16. märtsil avati Mere-muuseumis väike huvitav näitus: Helsinki Meremuuseumi tõi vaatamiseks veel praegugi alles ja liikuva sajaaastase aurulootsilaeva "Saimaa" elust jutustava fotonäitus.

Helsinki muuseumi direktor **Leena Sammallahti** oli ise näitust avama ja tutvustama tulnud. Tema sõnul oli seekordne siatulek mitmeti esmakordne: varem pole ta eales lennukiga Tallinna tulnud, ning ka Helsinki Meremuuseumi näitust pole meil seni toimunud, kuigi koostöö kahe kolleegi vahel võib pikaajaliseks lugeda. Leena Sammallahti ütles, et parimad mälestused on tal jäänud sellest korrast, kui käidi koos maailma ühe juhtivama purjelaevaehituse asjatundjaga *sotakorvauskuunarit "Vega"* vaatamas...

Nagu nimigi ütleb, on lootsilaeva "Saimaa" elu olnud seotud Saima kanali ja vesistuga. 1889. aastal Saima ja Kallavesi lootsipiirkonna ülemaks Lappeenranta tulnud 41-aastane kogenud meremootja Gustaf Adolf Majander esitas 1892. a. Senatile taotluse uue laeva ehitamiseks Saima vesikonda, sest laevaliiklus oli elavnenud, meremootmis- ja kaardistus-tööd olid vajadusest maha jäänud. Laeva ehitamise otsustas isiklikult tsaar Aleksander III Bersdorff lossis 25. juunil (7. juulil) 1892, kui oli külas oma abikaasa Dagmari kodumaal Taanis. Kooskõlastuste saamine ja ehitamine võttis aega nii palju, et vettelaskmine ja proovisõit olid Airistol 17. mail 1893.

5. mail 1893 tõusis "Saimaa" esimest korda kanali 28 lüüsi kaudu 76 m kõrgusele üle merepinna oma tulevastesse koduvesesse Saima, sama päeva õhtul kell 22.15 saabus ta Lappeenranta, mis jäi ta kodusadamaks aastail 1893—1918. Samal kuul tehti esimene uurimis-moõtmisreis Vuoksi veeala erinevatesse piirkondadesse.

Samal 1893. aastal tuli laeva madruseks Eestis sün-



Leena Sammallahti ja Ants Pärna näituse avamisel.

dinud Ludvig Jägerski, kes oli siis 28-aastane, ja jäi laeva 36 aastaks, jõudes välja pootsmani ametini. (1918 muutis ta oma nime Jägersiks.) Teda peeti oma aja Saima veeala ja laeva parimaks, korvamatuks tundjaks.

Kõrvuti tavaliste tööde-tegemistega on juubilar teinud arvukaid VIP-reise, alates tsaaride ja nende perekonnaliikmete sõidutamisest. Esimene keiserlik kõrgus laeval oli suurvürst Mihhail Aleksandrovitš, kes 15-aastasena käis koos vürst Obolenski ja krahv Barkendorffiga Tammisaarel sisseoste tegemas (*ostoksilla*); kaup, mis meelitas, oli Fiskarsis tehase oma. Laeval on viibinud Carl Gustav Emil Mannerheim, enne veel, kui ta marssaliks sai, ja Lauri Kristian Relander ning Pehr Evind Svinhuvud. Urho Kaleva Kekkonen oli laeval enne 1961. a. sügise draamatilisi sündmusi ja 1968. a. uue kanali avamisel. 1925. a. oli sõitmas Gustav V koos tütardega.

Laeva ülesannete hulka kuulus Vene võimu ajal nafta kohalevedu Saimaa piirkonda. See oli pärit vendade Nobelite naftakontsernist Bakuust.

Lootsi-, uurimis- ja meremootmislaeva-tegemisi on jätkunud kogu aeg, alles

1980-ndatel jäi tööd vähe-maks, sest kasutusele tulid uued laevad. Praegu võtab laev aktiivselt osa nn. regatisõitudest, mida korraldab Soome *Höyrypursiseura*. Mõõdunud aastal käidi Viiburi 700-aastast juubelit kaunistamiseks muutmas. Helsinki Meremuuseum oli õnnelik, et *Merenkulkuhallitus* lasi laeval mõnda aega muuseumi kai ääres seista ja laeva enda juubeliüritustel osaleda.

**Leena Sammallahti** on üks Soome merendusajaloo aktiivsematest uurijatest, ta on ka see, kes näituse avamisel võis vabandada, et ta ei oska veel hästi eesti keelt, kuigi räägib seda paremini kui keskmine eestlane soome keelt. Küsisin temalt *Helsinki Meremuuseumi praegustest olulisematest tegevustest*.

"Tööd on palju, ja tuleb järjest juurde," vastas ta. "Praegu on meil rajamisel nn. ajalooliste laevade register. (Soomes on sellel hea nimi: "Perinnelaivarekister"). Sellesse registrisse kantud laevade omanikele annab valituse remondiks ja eksploatatsiooniks toetust. Peab seda registrit Meremuuseum, ja sellega seoses ongi palju tööd juures, sest see on riiklik ülesanne ja muuseum on riigi muuseum. Lisaks sellele

tuleb kahe teadusliku töötajaga muuseumi personalil ära teha ka korraline muuseumitöö, organiseerida näitusi ja allveearheoloogilisi kaevamisi, ekspeditsioone jm.

Aga tagasi laevade juurde. Registreisse valitakse laevad, millel on ajalooline või tehniline väärtus. Uuritakse, kui hästi on laev säilinud ja mislaadsed on ümberehitused, kas selliseid laevu on veel palju järele jäänud, kas laev iseloomustab teatud olulist tüüpi või ehitusperioodi. Välja jäävad lõbusõidulaevad ja väiksemad purjekad, sest neid on väga palju ja valikut on väga raske teha. Praegu-seks on registreeritud paar-kümmend laeva. Arvame, et meil on paarsada sellist väärtuslikku laeva, aga kõik omanikud ei ole kindlasti nende arvelevõtmisest huvitatud, sest see paneb peale teatud kohustused ja kitsendused. Ei saa teha kõiki ümberehitusi, mida tahaks, näiteks sauna peale ehitada vms., tuleb hoida laev laevana, mitte ujuva suvilana.

Veel on Soomes muuseumilaevad, mille ülalpidamiseks ja remondiks saadakse riigilt vahendeid. Helsinki Meremuuseumi muuseumilaevad on jäämurdja "Tarmo", mis on Kotkas, sest seal oli tahtmine ta korda teha ning teda hooldada. On ka tulelaev "Kemi" ning järgmisel sügisel on loota selle jaoks riigilt tööhõiveraha, mille abil saame remonti teha. Me ei tee seda siin Helsingis, sest siin ei ole tööpuudus nii suur, vaid kuna Soome valitsusel on olemas oma tööjõupoliitika, läheb "Kemi" remont siin, kus häda on kõige suurem — Savonlinna, kuhu ta veetakse Saima kanalit mööda läbi Viiburi."

Mülline on Soome merendusajaloo koht Soome kultuuripildis?

"Meresõidu ajalugu ja merendus üldse on Soome üldse silmsilma kõrgelt hinnatud. Kõiges, mis seostub mere ning meresõidu ajaloo, on palju külgetõmbajaid, kuid minu meelest on vahendid, mis eraldatakse Meremuuseumile, ebapiisavad, nad ei vasta sellele huville, mis üldisuselt meie tegemiste vastu on. Meremuuseumi olukord on mõneti kehvem kui teistel

muuseumidel. Ilmselt on see seotud teatava rahvuskõsimega. Meil on soomekeelne sisemaa ja rootsikeelne rannik. Rootsikeelse loevad meresõitu oma identiteediks, kuigi on meil vähemuses. Muuseumid, mis tegelevad maaharimise jms., on saanud suuremat toetust ja raha. Soomlastest rahakirjutakaane praotajaid ei ole suudetud tarbeks "ära rääkida", et nad selle rootsikeelse rannikukultuuri jaoks rohkem raha eraldaks.

Meil on väga hea koostöö soome- ja rootsikeelse meremuuseumide ja meremuuseumide töötajate vahel. See on hea ka rahvusvahelisel tasemel, ja seda pean ma eriti oluliseks."

Millisel tasemel on Soome mereajaloo uurimine, mis on praegu kõige aktuaalsem?

"Meil ei ole ülikoolis merendusajalugu eraldi õpetatud, seda on teinud näiteks majandusajaloolane Yrjö Kaukiainen, üks neist, kes sellest teemast alati huvitatud on olnud, ja palju ka publitseerinud. Aga nüüd, mõõdunud sügisest, alustati Helsinki Ülikooli juures majandusajaloo-, etnoloogia- ja arheoloogia-alast koostööd ning meil on nüüd välja pakutada pakett, mille nimi on "merekalugu". Meil on olnud ka Rootsi õpetajaid, ise õpetan ma mereetnoloogiat."

Kuuldavasti on teil hea koostöö Soome Meresõidumuuseumiga?

"Muidugi, sest kogu meie muuseum on alguse saanud *Merenkulkuhallitusest*. Meie maja on endine lootsijaam. Kui see pärast sõda vanaks jäi ja enam kasutamist ei leidnud, remonditi see muuseumi tarbeks ning kingiti Haridusministeeriumile. Tunneme ise, et kuigi ametlikult olemas Haridusministeeriumi laps, siis meie isa on kindlasti *Merenkulkuhallitus*."

"Saimaa"-projekti koostööl nendega oluline osa."

Lisada võib veel, et juubeliks andis *Merenkulkuhallituse* kaardikirjastus välja Mikko Pekose kirjutatud raamatu "Höyrylaiva SAIMAA 1893—1993", mille toimetuse kätte sattumise eest täname kapten **Seppo Laurelli**.

Reet Naber

Heinrich Mosolaise foto

## Kunstniku autoportree tiivulise kalana

Roman Matkiewiczil on jälle näitus, sedakorda Riigikaitseakadeemia raamatukogus. Hiljuti Kunstiülikooli lõpetanud Meremuuseumi kunstnik on elus ka palju karikatuure teinud ja üks osa neist on tulevaste sõjameestel nüüd vaadata.

Väike jutuaamine kunstnikuga selgitas, et näitusel on pilapilte mitmest vallast: armastatud merendusest, aga ka hoopis lennundusest, seksist, pangasüsteemist, joomisest ja koguni — talvest. Mis sest, et viimane hakkab sedakorda loodetavasti ikka mööda saama.

Imelikke asju juhtub elus. Joonistab näiteks kunstnik justkui täiesti absurdset olukorda kujutava naljapildi oma korteris külmetavast linnarahvast ega mõtle hetkekski, et midagi täpselt sellist ka tegelikkuses olemas on — ja siis selgub, et just niimoodi mõned Eesti elanikud sel talvel elasidki, näiteks Tartu lähedal Eerikal. Ja polegi nagu enam naljakas.

Näitusel on väljas ka mõne pilapildi eeljoonistusi. Neid vaadates mõeldakse tihti, et küll on lihtne karikatuuri teha. Eeljoonistuste näitamisega tahab kunstnik vaatajale teadvustada, kuidas idee tekib ja missugust kee-



Roman Matkiewicz foto ja autoportree.

rulist teed pidi näiliselt lihtsa ja lõõva tulemuseni jõutakse.

Näitusel on nii uusi kui siin-seal ilmunud naljapilte. Ka neid, mida "Meremees" on ära trükinud. On eksponeeritud väljaandeidki, kus mõni pilt sees.

Honoraride suuruse eest seisab üldiselt hea Graafikute Liit. Aga kui ikka trükiväljaandel pole nii palju raha, et kunstnikku vääriliselt tasustada, siis on parem trükki pääseda ja vähem teenida, kui lihtsalt sahtlisse joonis-

tada, arvab Roman Matkiewicz. Elu väikseima honorari, 1 rubla ja 20 kopikat, ütleb ta saanud olevat Kingisepa rajooni ajalehest "Kommunist" poliitilisevoitu karikatuuri eest ("Aga tsensor magas..."), kus Hiiumaa ja Saaremaa pigistades mitte midagi kolhoosile ei tilgu. See pilt on ka praegu väljas, millel nutika Saaremaa lehmanisad lüpsjale trääsa näitavad.

Kuidas tänapäeva karikaturist oma pilte levitab?



Kümme aastat on kunstnik neid ise igale poole pakkunud, ja nüüdseks on koostööpartnerid tekkinud, kes ise küsida teavad. Nüüd juba tellitakse. Karikatuuriühistust tuleb ka vahetevahel ette. Hiljuti läksid mõned 1993. aasta lõpu tööd Berliini poole teele, kus parasjagu tsivilisatsioonijäätmete teemalist võistlust korraldatakse. Nüüd tuli kaart, et pildid on päral. Jääd üle oodata tulemusi, mis selguvad mai-kuus.

Kohe ilmub teine anne Tallinna vanalinna turistikaarti, kus seal asuvate firmade reklaame sees. Tegemisel on kolmaski — paljud firmad tahavad just suvel, turismihooaja tipul, end Roman Matkiewiczil joonistatud lõbusa linnakaardi abil reklaamida.

Mis puutub näitusepinna avastamist Riigikaitseakadeemias, siis kohe, kui üks tuttav inimene selle välja pakkus, tormas noor kunstnik oma endiste grupikaaslaste juurde: poisid-neiud, uus näitusekoht on tekkinud! Seal on ka varem maale väljas olnud, nii et majarahvale juba natuke nagu harjunud asi. Asja Meremuuseumis olnud näitust oli Roman Matkiewiczil ta enda sõnul igav akadeemiasse üles pan-na, ja nii leidsid Riigikaitse-

akadeemia seinal koha karikatuurid.

Väljapanek jääb lahti loodetavasti kuuks ajaks. "Võtame maha, kui siinseid õpetajaid ära hakkab tüütama ja nad mu piltidele juba vuntse juurde joonistama kipuvad," ütleb kunstnik.

Mis pealkirjas nimetatud autoportreesse puutub, siis see on siinsamas fotol näha. Kunstnik selgitab, et on sündinud Kalade tähtkujus. No aga tiivad?! Tiivad on Pegasuselt!

Mari Vamba, Madli Vitismann



Riigikaitseakadeemia sai 15. aprillil kaheaastaseks.

17. märtsil olid Ida-Virumaale kutsutud turismijuhid ja mõned ajakirjanikud, et arutada turismialase tegevuse võimalusi selles piirkonnas. Täiesti asjakohane ettevõtmine, sest vastavalt Eesti Panga koostatud uurimusele on turism üks meie olulisi eluvaldasid. Ja kuna ükski endast lugupidav turismimaa ei saa läbi mereturismita, oli Turismi ameti peadirektori **Silvi Bljumovitši** kõrval üks peategelasi **Eesti Mereturismi Assotsiatsiooni** tegevdiriector **Helle Hallika**.

Piirkonnaga tutvumisel ning pressikonverentsil osalesid Ida-Viru maavanem, Jõhvi linnaapea, Narva-Jõesuu linnaapea, Narva linnaapea, Peterburi linnavalitsuse tegevaldiator ja teisigi.

Ida-Virumaa keskus on Jõhvi. Maavanema sõnul on maakonnas niivõrd palju huvitavat ja eksootilist, et seda on võimatu ühe päevaga seletada, rääkimata oma silmaga veendumisest. Tuleb see ainult leida ja näidata osata. Kuidas seda teha, oli nõupidamiste teemaks. Tore oli kuulda ja näha, et Jõhvi Kutsukeskkoolis õpetatakse ka turismimajandust. On kaks gruppi – eesti- ja venekeelne, õpetamas tõelised entusiastid **Liivi Abel** ja **Helju Viirunurm**, kel ametinimetuseks õppemeistrid. Õpilasi on vanuses 18–27 aastani. Kõige enam vajatavat siinkandis teeninduskoolitust, sest see on lõplik kõige rohkem. (Vastavald restoranis «Kroon», mis publiku järgi otsustades ilmselt Jõhvi esinduspaigaks pretendeerib, saime tõesti natuke hämmelduda, kui kapsasupi järele kohv serveeriti. Mine tea, on ju üks vana komme, et pulma teisel päeval kapsasupi järel igaüks aru peab saama, et aeg on minema hakata. Aga oli hoopis segamini läinud, anti ka praad ja siis uuesti kohv. Juhtub.)

Praegu õpetatakse hotellindust, reisikoostamist, kodulugu, planeeritakse oma hotelli ja esimesed sammud on tehtud oma reisibüroo loomiseks. Kuigi kimbutab raha, õppevahendite, kogemuste jm. puudus, jätkub optimismina. Tänuõnu jagub Tallinna Lennujaamale, hotellidele

# Turismijuhid Ida-Virumaal

«Palace», «Pirita», «Stroomi» ja Narva-Jõesuu sanatooriumile, kus õppuritel praktikat teha lubatud. «Meil on vaja kõigepealt õppida nägema ja suhtlema,» arvavad õpetajad. «Maakonnas on koos kogu Eesti loodus ja natuke rohkemgi – lendorav näiteks.»

Et turismitegevus on edasi läinud, näitas Virumaa Turismikeskuse ja «Viru Tuuri» uue büroo ruumidega tutvumine.

Narva oma piiri ja omapärase elava kultuurieluga jätab pikema aja järel külastades kummalise mulje. On ju veider siitpoolt piiri piielda soomlaste väljaehitatud suurepäraselt piiripunkti teisel pool jõge. Kaks kenasti restaureeritud kindlust – Hermani ja Jaanlinna omad põrniitsemas teine teist ja tema tegemist. Lenin on läinud, tank Narva-Jõesuu tee ääres veel olemas, ja ennea, neli tankistigi? Ei, hoopis Eesti piirivalve.

Narva-Jõesuu nägi välja tühi ja õnnetu, seda ei saa aga öelda linnavalitsuse kohta. Linnaapea **Vello Juhkov** tutvustas linna ja selle probleeme. Oleks vaja teadvustada, mis on Kirde-Eesti ja Ida-Virumaa: ka siin võib elada ja käia. Pole enam see aeg, kui

**Narva-Jõesuu sadam. Töö on pooleli jäänud maal ja merel.**

siin said puhata põllumehed ning liidulise alluvusega asustatud inimesed. Nüüdseks on see suur probleem, sest enamik suuri puhkekoduseid on koormuseta, kunagist aastast tippkülastusarvu 30 000 (kuhu nad küll mahtusid?) ei saavutata enam. Kuigi sanatooriumid peaksid töötama aasta ringi, sest haigused on ja jäävad, neid tuleb ravida. 12-kilomeetrise liivarannaga linna 3850 elanikku saavad põhisissetuleku teenindustest, sest laevaremont on madalseisus ning kaks kalatöötlemispunkti erilise aktiivsusega silma ei paista.

Võõraste kohalemeelitamiseks on vaja tihedamat koostööd teha oma turismiturismidega ning Peterburi omadega. (Nemad seal jätkavad vanas heas traditsioonis: «Te peaksite õnnelikud olemas, et me üldse siia tuleme oma turismist, sest te pole teinud seda-teist-ja-kolmandat, et meid hästi teenindada, ja Läänend on vaba pääs.» – R. N.) Linnaapea saab aru, et praeguste tingimustega maailmaturule ei pääse, ka poodide-baaride-lõbususutusüsteem on välja kujundamata. Investeeringuid oleks vaja, see eeldab tugevat majandusanaluusi.

Sama toonitas ka Narva-Jõesuu sadama kapten **Harald Tomula** merendusest rääkides. Et sadam läks lahti alles 1992. aastal, ei suudeta vajalikku taset pakkuda. On olemas ca 100 m kaid, kuid see on ehitatud püügilaevadele mõeldes. Reid on avatud NW tuultele, seega ei saa turiste ka suuremalt laevalt maha võtta, nagu Saaremaal tehakse. Ehitati muuli, aga see jäi 1992. aastal rahapuudusel pooleli. Tuleks ikkagi see töö ära lõpetada, mitte lasta merel ehitatut jälle ära lõhkuda. Heakorrastust tuleks teha kogu kalda osas. Vesi on reostunud, sest puhastuskeskmed ei tööta. Kogu aeg on naftakile vee peal, aga kes reostab, ei oska ka looduskaitse öelda. Plaanis oli ehitada uus kai kooli juurde.

Narva aselinnapea lisas, et ka neil oleval hea koht kaatri- jahtide vastuvõtmiseks Pimeaja lähedal, kus kuni 2,5 m süvisega alused silduda võiks, kui sild oleks.

Helle Hallika tundis heameelt selle üle, et Ida-Virumaal on kaks linnaapea, **Vello Juhkov** ja **Raivo Murd**, kes on mereturismi arendamisest huvitatud ja mõistavad selle tähtsust. Tallinnast ida poole puuduvad tingimused purjetamiseks, sest pole

sadamaid, kus peatuda võiks. Puhkekohtadest, ka elementaarsetest, on puudus kuni Peterburini. Praegune kohapealne huvi näitab, et on liigutud õiges suunas ja mereturism on üks olulisemaid tõmbenumbreid.

Ühestki asjast ei saa liiga palju rääkida, mereasjadest meie mereriigis veel eriti. Selle tõendiks oli üks pealkuuldud lauaäärne vestlus: konsultatsioonifirma «Mainor» esindaja jõudis meeldiva ülalatusena järeldusele, et Ida-Virumaa ja eriti Narva-Jõesuu tulevikuplaane tehes oleks kasulik ja asjakohane ka merenduse ning mereturismitegelastega kontakti võtta, sest paistab, et sellel on oma erilised spetsiifilised probleemid. Plusspunkt kirjal!

Pimedas tagasiteel olles juhitu tähelepanu teerõhkele majale, kus lisaks kõrgele aiale veel betoonplokk akende ja tee vahele püsti pandud. Olevat ühe kohaliku mafloosomaja.

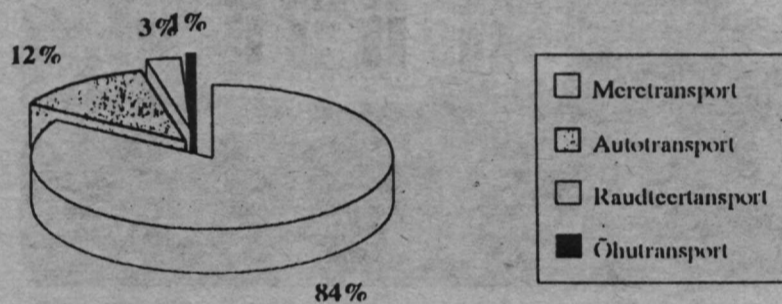
Mille üle kohalikud rõõmustavad? Narva-Jõesuu linnasekretär **Tiia Toom** näitaks selle üle, et tänu piirivalvele on linna rahvuslik koosseis paranenud. Suvel oli Eesti Selts sõbralikult koos piirivalvega jaanituld teinud.

**Reet Naber**

**Puhastulu Eestile olulisematest teenustest (milj. EEK) Eesti Panga maksebilansi osakonna andmeil.**

	I	II	III	IV	1993
Transport	300,6	305,6	320,8	381,1	1308
Turism	39,8	115,1	110	58,7	323,6
Ehitus	12,3	58,7	74,5	10,4	155,9
Kokku	352,7	479,4	505,3	450,2	1788

**Transpordiliikide osatähtsus kaubavedudes 1993. aastal.**



## RAS Logistika Maja seminar

peeti 22. märtsil. Seekord väga vähestele osavõtjatele.

Teede- ja Sideministeeriumi kantsler **Nathan Tõnnisson** rääkis teemal «Eesti Euroopa transpordisüsteemis». Ta tutvustas rahvusvahelisi organisatsioone, millega Eesti on liitunud, juttu oli II Pan-Euroopa transpordikonverentsist Kreetal ja muudest kokkutulemistest. Kõrva jäi väide, et enamasti arutatakse seal rahulikke küsimusi – kui tekib mingi probleem, lükatakse arutelu edasi. Põhilise saavutusena nimetas hr. Tõnnisson Eesti jõudmist Euroopa transpordikaardile.

RAS Eesti Merelaevandus peadirektori asetäitja **Rein Meindok** andis ülevaate oma asutuse plaanidest. Laevastiku säilitamine oli aktuaalne siis, kui iseseisvus tuli, praeguseks on see läbikäidud etapp ning tegeldakse laevastiku konkurentsikõlblikuks muutmisega. Kaliningradist on tellitud 12 000-tonnised laevad, millele ühe ruumi juurdeehitamisel saaks

14 500-tonnised. Rahaline kate on seni vaid kolme sellise jaoks.

Euroopa-liinidel töötamiseks on mõeldud uute konteinerlaevade peale, kui raha saab, saab ehituse käima. Kuigi meil on siin suur miinus – pole sadamat, kus konteinerid saaks töödelda. Keslinnas on madal ja ruumikitsikus. Tulevikus peaks firmast kujunema *holding*-ettevõtte. Aga laevastik tuleb säilitada, see on andnud ja annab riikidele suurt tulu. Kui meil oma laevastikku ei ole, tuleb keegi teine, sest loodus tühja kohta ei sall. Praegu peavad kõik üksteisel silma peal – kes enne oma laevastiku korda saab, saab enne ka mäele.

Eesti Laevaomanike Liidu tegevusest rääkis peasekretär **Olev Leino**.

Hakkas silma see, et näitmaterjale ei olnud võimalik kasutada, ja kõrva Rein Meindoki mõnus ja korrektne eesti merekeel.

**Reet Naber**

## Jää hakkas liikuma?

Muuseumlaevale «Suur Tõll» pakuti 5. aprillil aujuurde. Nimelt pidas auväärse jäälõhkuja pardal oma koosolekut **Eesti Mereturismi Assotsiatsiooni** volikogu. Vaeti tehtut ning plaaniti tulevikku. Nii tehtigi ettepanek «Suur Tõll» assotsiatsiooni esimeseks auliikmeks võtta, üheskoos plaane pidada ja midagi ka paigast liigutada. (Selle viimasega oli nii, et tuule pöördudes ning jää liikudes hakkas viimaseil pardalejäänuil äkki väga kiire maa-lepääsuga, sest vesi oli ujumiseks natuke külm.)

Kogu Mereturismi Assotsiatsiooni arutelu jäi kõlama üks juhtmotiiv: meil on vaja hoida kõrgel meie ranna ja rannakultuuri au, elavdada kohapealset tegevust, teadvustada maakonniti omavalitsuste kaudu mereturismi olemust ja tähtsust. Samal ajal on oluline jälgida, et isegi siis, kui raha ei jätku, tuleks külalised korrektselt vastu võtta. Selleks on ka assotsiatsioon omalt poolt kaasa aidanud, korraldades sadamate esindajate hooajaks valmistumisel täienduskoolituse *Lohusalus*. Seda praktikat kavatsetakse jätkata.

Igatahes on mereturismi arendamisel jää kõvasti liikuma hakanud, vist enamasti läinud. Ühelgi osavõtjal ei tekkinud kahtlustki, mille põhjal turismi arendada – see on meie rannakultuur. Mitte nii, nagu esimese kokkupuute ajal Läänemere turismiametnikega Soomes, kus küll arutleti igati, kuid

turistist raha välja pigistada, aga et sellel ka kultuuriline maik man võiks olla, oli nende endi sõnul vähemoluline. See oli 10 aastat tagasi.

Eesti Mereturismi Assotsiatsioon on praegu 18 liiget. Lisaks mõned avaldused liitumissooviga.

**Reet Naber**



«Suure Tõllu» salongis on kapteni kohal Mereturismi Assotsiatsiooni president **Sulev Roosmaa**, tema kõrval tegevdiriector **Helle Hallika**.

# Sadama tänav — mis läinud, mis alles

(Algus "Meremehes" nr. 4 — 5)

Kui seni käsitletud Sadama tänava kinnistud kuulusid valdavalt eraomanikele, siis Kalda tänava nurgast edasi mere poole liikudes on tegemist peamiselt riigi maade ja ehitistega.

Nurgapealne maja kandis kuni 1940. aastani numbrit 13, praegu aga 21. Kes veel mõned aastad tagasi sadamas mingeid ametiasju ajasid, mäletavad, et hoone esimeses osas oli piirivalve, tagapool aga tollimehed, ühtviisi tõsised ja mornid mõlemad. Algselt oli maja ehitatud tollimeeste vajadusteks ning korruseidki oli vaid üks. Hoone on enam-vähem sama koha peal tähistatud juba XVIII sajandi lõpul ning seejärel 1825. a. Tollivalvurite maja esine oli eelmise sajandi keskpaiku kaunis hooletusse jäetud ning sadamasse läks parem tee hoopiski Admiraliteedi-poolsest küljest. Vahepeale jäid kolm maja (numbrid 15–19), mis jaotasid Sadama tänava merepoolse otsa keskelt kaheks. Nüüdseks on nende ehitiste asemel turismibusside parkimisplats. Maja nr. 13 esine muutus heakorrastatumaks siis, kui kaks paari raudteerööpaid



Sadama t. lõpust sai otse Kaupmehe sillale, paremal Tollivalitsuse hoone. Foto aastast 1922.

hoovi. Sajandivahetuseks oli raudtee siirdunud Admiraliteedi-poolsele küljele ning ka Tollihoov muutis oma asupaika. Pärast Eesti iseseisvumist hakkas Mereasjanduse Peavalitsus muude ülesannete kõrval ka Tallinna merevärvate fassaadi esindusli-

Mereasjanduse Peavalitsuse hooneni. Aia taha jäi veel üks väike maja, mis ka õnnekombe tänapäevani alles on, ehkki seda on üritatud kokku sulatada Vene sõjaväe autoinspektsiooni teiste hoonetega. Jutt on majast, mis on ehitatud tõenäoliselt 1870. aastate algul ning on vaatamata kõigele veel üsnagi algupäraselt säilinud, vähemalt välispidiselt. Hoolimata oma väikesusest, on see siiski osa Sa-

naalprojekt" siin Mererajooni Täitevkomitee ülesandel uurimis-projekteerimistööd läbi viia, sest elanikelt oli kostnud nurinaid halbade elamistingimuste pärast.

Nüüd oleme jõudnud majade juurde, mis kandsid numbreid Sadama t. 15–19 ning millest tänaseks on saanud vaid mälestus. Neist kõige vanem oli linna poolt lugedes esimene hoone, mille algne ehitusaeg jääb XIX sajandi

töötajad. Kuni 1930. aastate keskpaigani elas aadressil Sadama tänav 15 teise korruse 3-toalises (94 m<sup>2</sup>) korteris Veeteede Valitsuse direktor Eduard Aavik, kes hiljem kolis küll Miinisadama juurde ehitatud eramusse. Tema korteri sai aga endale "Merikaru" kapten Johannes Letner. Teisel korrusel oli veel väike eluruum ning kuni 1940. aastani elas seal Veeteede Valitsuse arhiivihoidja Hans Kangro. All oli samuti üks korter ning selle kõrval Tuukri töökoda.

Sadama tänav 17 oli esimesel korrusel juba eelmainitud sadama ambulatoorium, selle peal aga neli kahetoalist korterit. Kõige merepoolsemas majas oli 1930. aastatel kuus ruumi sadama politsei käsutuses ning selle kõrval väike ruum, kus oli Veeteede Valitsuse ametiühingu asupaik. Hiljem tõsteti nad sealt välja ning alates 1938. a. on siin juba habemeajamise äri "Rekkaro & Raadik". Samal ajal sisustati ka ühte korterisse arhiiviruumid, kogupinnaga 67,5 m<sup>2</sup>. Kõik kolm hoonet said sõja ajal tugevasti kannatada ning lammutati hiljem, et autodele ruumi teha.

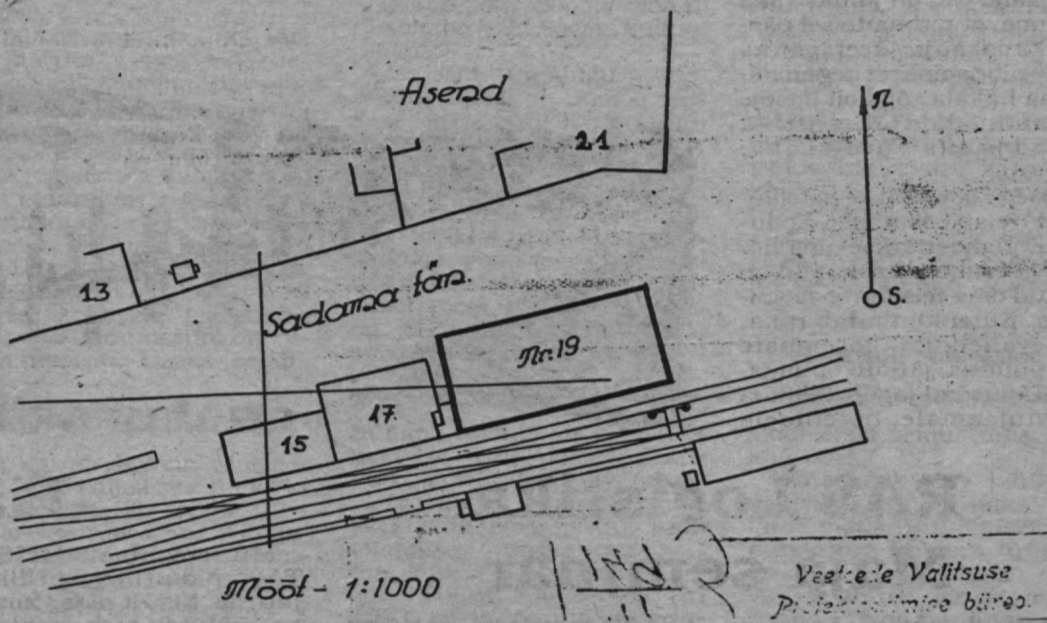
Sadama tänava merepoolse osa hoonestuse lõpetuseks sobiks mainida veel üht omapärast ehitust, mis tööle auandes jäi küll natuke eemale (Kaupmehe silla algusesse)



Möödunud sajandist pärinev söögiasutus — kondiitriäri 1860. aastatel.

jõudis 1870. a. sadamasse. Need jooksid just Tollivalvurite elamu eest läbi ning lõppesid kuskil praeguse Reisi-jatevaksali all. Tollimeeste maja ette tekkis nüüd väike aed, mis oli tänava poolt piiratud madala kivimüüri ja hiljem ehitati samasugune aed ümber kogu vana Tolli-

kumaks muutmise suunas ümberkorraldusi tegema ning üheks tööks oli ka Sadama tänava laiendamine merepoolses osas. Seoses sellega kaotati Tollivalvurite maja esine kiviaed ning rajati laiern sõidu- ja kõnnitee, mis ka asfaltteeriti. Uus kivimüür kulges nüüd maja nurgast kuni



Sadama t. merepoolse osa majade asendi plaan 1938. aastast.

dama tänava vanast hoonestusest, ning võiks kordatehtuna ja mõistliku rakendusega seal ka edaspidi seista.

Tollivalvurite hoonet on mitmeid kordi ümber ehitatud, ning kuni 1940. aastani oli see ühekordne. Pärast 1890. a. ehitustööd oli majas kaheksateist väikest ahjuküttega ja ilma köögita korterit ning vara haldajaks oli Tallinna Tollinspektsioon, asukohaga Uus-Hollandi 4. Nõukogude aja alguses ehitati hoonetele veel kaks korrust lisaks, kus olid peamiselt 2–5-toalised ühiskorterid, mis asustati enamasti sõjaväelastega. Hiljem said sealsed elanikud kõigi mugavustega korterid ning asemele tulid ametnikud. Järeilmärkusena veel niipalju, et sõjajärgseil aastail kuulus suur osa Sadama tänava äärses kvartalist sõjaväele ehk täpsemalt väeosale nr. 55213. Aastatel 1977–1979 üritas "Kommu-

algusse. 1865. a. plaani järgi oli selles majas veel Tollivalitsus, ent kui peale Tollikaitse valimist asuti sinna ehitama uut hoonet, mis valmis 1875. aastaks, koliti uude kohta ringi. Eelmise sajandi keskpaigaks olid ka majad nr. 17 ja 19 valmis saanud. Nende vahel oli läbikäik, mis 1920. aastate algul kinni ehitati. Algselt oli kõige merepoolsemal majal ka katusest väljaulatuv vaatlustorn, mis 1930. aastatel aga kaotati. Sel ehitusel oli ka oma kindel otstarve, sest majas tegutses pikka aega sadama tuletõrje ehk brandvaht. Maja nr. 15 esimene korrus oli ehitatud paekivist, hiljem ehitatud teine korrus aga puidust. Teised hooned rajati juba algselt kahekorrukseliseks. Peale elukorterite olid siin ka sadama politsei ning ambulatoorium. Ehitised kuulusid Veeteede Valitsusele ning üürilisteks olid peamiselt sama asutuse

ning sobiks seega rohkem Uus-Hollandi tänava juurde. Tegemist oli nimelt nii elumaja kui ka kohvikuga, mis juba 1865. a. kaardil on märgitud eraldi kondiitriärina. Hoone ehitusaeg võiks olla umbes 1860. a. paiku. Laevameestel oli seega peale tavapärase sadama supiköögi kasutamist juba üsna varakult võimalik ka suu magusaks teha. 1880. aastatel on kohviku omanikuks Grandn ja Fürst, kellest viimasele kuulus ka kinnistu aadressil Sadama tänav 1. Selle kauni ja kasuliku asutuse hiilgeajad kestsid kuni eelmise sajandi lõpukümneni alguseni ning juba 1896. aastast on hoone üsna räämas ja mahajäetud. Linna aadressraamatutes vilksatab ta sajandivahetusel linnamaja "Lotto" nime all, kuni kaob Kaupmehe silla rekonstrueerimistööde käigus aastatel 1906–1907. (Järgneb.)

Urmas Dresen



N. Liidu piirivalve staap Eesti Vabariigi esimesel aastal. Nüüd on pikka seina murtud ukseava ja majas käib remont. Kunagi oli see Tollivalvurite maja.

# Echo-Sierra-Alfa-Golf

(Algus "Meremehes" nr. 2-3)

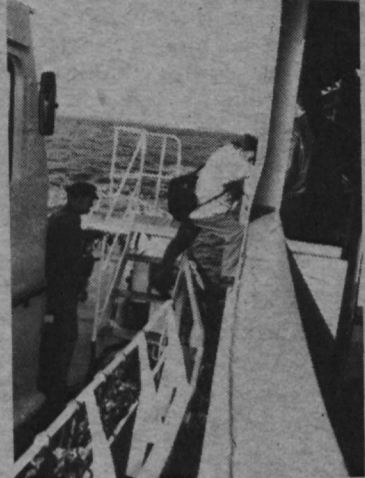
## Lootsidest

Lühikese reisi peal, nagu "Voolensi" oma on, tuli tihti kokku puutuda lootsidega. Kõik hiljaaegne kapten Madis Käbinilt, kas ta on kunagi kokku arvanud, kuipalju neid ühe sellise reisi ajal pardal käib. Kapten Käbin tunnistab, et ei ole, aga palju neid on ning seeläbi stjuuardi elu päris kibe - muudkui too ja vii.

Meie reisi ajal tuli kokku puutuda 21 lootsiiga, erinevatest rahvustest, erinevate tööstiilidega. Kõik kogenud meremehed, palju näinud ja kogenud, ääretult rahulikud oma töös. Ainult kaks neist 21-st läksid endast välja. Kõigepealt see, kes sillal oli, kui me Matholmeni juures kaldasse sõitsime ja ta teada sai, et juhuslikult on ajakirjanik pardal. Siis kadus täiesti see enesega rahulolev hoiak, mis neil seal nii tavaline on, vaene mees ei leidnud äkki kuidagi just neid kõige õigemaid sõnu, et seletada, kuidas ta ikka süüdi ei olnud. Kuigi see oli isegi maarotile selge. Teine närvipundar oli meie oma, Tallinna lootsi. Mis teda häiris, ei saanudki aru.

Esimene üllatus oli Karlshamni lootsi. Olime just vanemtüürimehe Nikolai Grinšukiga lootsidest rääkinud. Tema oli veendunud, et nood on sõnaahtrad ja veidi enasttõõnne. Oma tagasihoidlikke kokkupuutumisi selle ameti pidajatega nii maal kui merel kokku võttes tulid just vastupidisele järeldusele: nad on sõbralikud, asjalikud ja jutukad mehed. Mees, kes meid Karlshamni sadamasse viis, oli energiline ja kiire. Esimene ehmatus oli siis, kui kohale jõudis arusaam, et ta andis käsklusi nii vene kui ka inglise keeles. Kust see vene keel? "Siin on palju vene laevu käinud, sellegipoolest on ka keel ära tul-

nud õppida. Kui nad peale sõda siin käima hakkasid, ei saanud tavaliselt keegi inglise keelest aru. Et-kuidagi ikka ohutust säilitada, tuli endal keelt õppida. Nüüd on jälle hästi, et siis vaeva sai nähtud, sest tänu keelteoskusele saan kogu aeg tööd." Õelda ja jutustada oli sel lootsil niipalju, et tuli taganeda sillalt ära: kuna ta muu jutu-



Loots tuleb laeva.

seas juhiseid andes häält mitte üks raas ei tõstnud, oli vahis oleval vanemtüürimehel neid ebamugav kuulda, ta oleks samuti pidanud kontsentreeruma vaid jutule. Mis laevajuhtimine see enam oleks olnud. Niigi pärast imestas ja pühkis higi.

Ka Antwerpenis oli meil lootsi, kes Zandvlietsluisist (lüüsi) kai äärde viimise ajal vene ja inglise keeles segamini juhatas. Meil oli Tarmo roolis, tema kordas kõike järjekindlalt inglise keeles.

Schelde-lootsile Carpentierile jäi sild kitsaks: oli pikk mees, kogu aeg liikvel, ilmselt üks noorimaist selle ameti pidajaid, keda kohtasime. Oli üks vähestest, kes ei suitsetanud ning jõi teed, mitte kohvi. Sõitsime temaga 9. juuli hommikul natuke vä-

hem kui kaks tundi, aga see aeg tundus vähemalt poole pikemana. Endal oli kogu aeg tunne, et kohe-kohe oleme kinni, sest liikusime nii kalda lähedal. Mõnikord tundus, et pikalt jõkke ulatuvad, põhja rammitud kaldakindlustusvaiad on siinsamas kõrval. Ei sõandanud südamerahustuseks kellelki küsida, eriti kui kapten tavalisest tõsisemalt ja tihedamini aparate uuris. Midagi ei juhtunud, andsime lootsi ära ja läksime edasi.

Saksa lootsid olid enamasti suhtlemisaltid, tundsid huvi meie elu vastu ning rääkisid heameelega sellest, mis ümberriingi näha. Hr. Tõtnit rääkis lugusid vastutulevaist "Evergreeni" laevadest. "Evergreen" on maailma üks suuremaid konteinerlaevaomanikke, helerohelised laevad ja konteinerid silma torokamas ümber maailma.

Ta näitas kohta Põhjameres, kus 1962. a. olid põhja läinud üks inglise laev ja lootsi-kapteen, hukkusid 2 madrust ja lootsi, keda senini leitud pole. 30 aastat ei juhtunud midagi, aga 1993. aasta 31. jaanuaril oli jälle lootsi-laevaga õnnetus.

Joachim Jõhnik'i kodu on Cuxhavenis. Ei olnud maja, sadamasoppi, saarekest, mida ta poleks tundnud ja millest jutustada osanud. Ta ise oli aastaid "Hapag-Lloydi" laevadel sõitnud, veel siis, kui eksisteerisid Hamburgis "Hamburg-America-Line" ja Bremenis "Norddeutscher Lloyd". Sõitnud on ta mõlemas firmas, rohkem Hamburgis omas. 20 aastast 6 sõitis ta kaptenina, kõige rohkem on meeldinud Kagu-Aasia, kuhu nüüdki tahaks veel koos abikaasaga ühe kaubalaeva-reisi ette võtta. See oleks hingelähedane ja odavam ka. Kui kuulis, et me Stockholmist läheme, naeratas ja teatas, et vaat Läänemeri on veel käimata. Joachim Jõhnik rõõmustas, et ta kuu-

lub veel nende meremeeste hulka, kes said merel tunda meresõidu romantikat. Kes said maale, õõbisid sadamais ja nägid elu. Nüüd- sed suured konteinerlaevad on kogu selle romantika ära kaotanud. Tee praegu noortele meeste selgeks, et meresõit on romantiline ja uhke. Neid ei tõmba enam millegagi, elukutse pole enam populaarne. Laevajuhtidel on maal praktiliselt võimatu tööd leida.

Elbe suudmes oli kaks väikest saart. "Need on uued saared," seletas hr. Jõhnik. "Üks on Schahörn ja teine Nigehörn. Nimed on alamsaksaakeelsed. Meil on seoses vä-

G  
Golf



leastaane aspirandiaeg, kui üldse tasu ei maksta. Lootsiltsentsi saamiseks tuleb enne umbes 30 reisi teha. Elbel on tööl 200 lootsi: 50 Cuxhavenis ja 150 Brunsbüttelis. Ollakse 24 tundi tööl ja 36 vaba. Hamburgi-Brunsbüttelteli-looiku loetakse natuke kergemaks kui Brunsbüttelimerelooiku, seepärast on teisel töötamas nooremad lootsid. Pensionile saadakse Saksamaal alles 63-aastaselt,



Loots Jõhnik (vasakul) ja kapten Leit.

hemusrahvuste-küsimusega hakatud ka alamsaksa keelele ja kultuurile enam tähelepanu tõmbama, keelt püütakse elustada. On isegi üks jumalateenistuse-aeg raadios ja mõned artiklid lehtedes. "Õilsa ürituse õnnestumisele ei paistnud ta küll uskuvat."

Hr. Jõhnik selgitas ka, kuidas Saksamaal lootsi saadakse. Küllaltki palju õppimist, kaasa arvatud poo-

aga Prantsusmaal pidi saama juba 55-selt.

Joachimi rõõmustab see, et meri on puhtamaks muutunud, isegi delfiine olevat juba näha olnud. Ju siis kaile maalitud suur silt "Sailors, keep the sea clean" on ka oma väikese osa andnud.

Arvan, et ta oli Elbe parim lootsi.

(Järgneb.)  
Reet Naber

## Täname, abimehed!

Eesti Meremuuseumi finantseeritakse riigi poolt Kultuuri- ja Haridusministeeriumi kaudu. Viimastel aastatel on seegi vähenenud, mis meile on antud, jäänud veel väiksemaks. Kui 1993. aastal sai muuseum 1 194 000 krooni, siis käesoleval aastal plaanitakse anda meile vaid 1 110 000 krooni. Käesolevaks aastaks töötasudeks eraldatud ei jätunud kõigile ning kaks inimest tuli juba vallandada. Eriti raske on aga olukord majanduskuludega. Selleks eraldatud summadest ei jätku isegi aasta kütte- ja elektrikulude tasumiseks. Täielikult on välistatud komanderingud ning raskusi on hädavajaliku inventari ja eksponaatide ostuga. Ajalooliste laevade remondiks pole üldse raha. Täiesti tõsiselt on kerkinud üles purjelaeva "Vega" müümine soomlastele.

Üha enam peame lootma oma headele sponsoritele. Meie muuseumi spetsiifika on aga ahendanud seda ringi vaid merenduslike organisatsioonidega. Kui eelmisel aastal palusime vabariigi valitsust toetada jäämurdja "Suur Tõll" sõitu Kotkasse, siis vastati: "Aga teil on ju rikkad sponsorid Merelaevanduse ja sadama näol!" Leian, et "Suur Tõll" esindas Kotka mitte ainult Meremuuseumi, vaid kogu Eestit.

Alljärgnevalt toon ära need asutused ja isikud, kes 1993. aastal toetasid meid nii rahaliselt kui ka muude vahenditega.

**Allveelaeva "Lembit" osas aitavad meid:**

- Eesti Vabariigi Kaitsemিন္ဇာတီ** (U. Uluots, H. Walter)
  - eraldas 1992. aasta lõpul selle aasta remontideks 135 000 krooni.
- Eesti Kaitsejõudude Peastaap** (A. Einsehn, A. Laaneots, M. Tiro, E. Haavik, I. Schvede)
  - varustas meeskonda vormiriietusega 2602 krooni ulatuses,
  - abistas remontitööde tegemisel inimeste ja autotranspordiga.
- Piirivalveamet** (T. Kõuts, A. Toomepuu, J. Kreek, T. Kaarna)
  - varustas meeskonda vormiriietusega 986 krooni ulatuses,
  - on abistanud autotranspordiga,
  - andnud üle relvastuse detaile püsinäitusele.
- Tallinna Linnavalitsuse kultuuriamet** (I. Eina-  
maa)
  - on abistanud autotranspordiga.
- AS Elmop** (G. Fomitšev)
  - abistanud tasuta remontitöödel ja andnud autotranspordi,

— andnud üle relvastust püsinäitusele.

**6. AS Verest** (D. Sukortsev, A. Oboitšikov)

— abistanud autotranspordiga,

— andnud üle relvastust püsinäitusele.

**Jäämurdja "Suur Tõll" osas aitavad meid:**

**1. RAS Tallinna Sadam** (P. Palu)

— eraldasid 140 000 krooni laeva remondiks.

**2. AS Nescosub** (S. Nemets, L. Onohhin)

— teostasid tasuta laeva veealuse osa uurimistööd.

**3. AS PKL** (H. Kanter)

— andsid laevale tasuta 5 tonni diiselmootorit ja 200 kg õli.

**4. AS EPKL** (G. Lellep)

— pukseerisid laeva tasuta sadamast välja.

**5. Venemaa Registri Inspeksioon Eestis** (J. Vasiljonok, Raud)

— teostasid tasuta tehnilise ülevaatuse ja meresõiduks vajalike dokumentide vormistamise.

**6. ÜE Saku Õlletehas** (C. Rimmel)

**RAS Tartu Õlletehas** (H. Pallo)

**ETK TK Varma** (V. Kraus)

— andsid tasuta õlut ja karastusjooke ametliku vastuvõtu organisatsioonidele.

— andnud tasuta remontitöödel ja andnud autotranspordi,

**7. Täname kapteneid V. Muru ja K. Noort Eesti Veeteede Ametist**, kes igati aitasid meid laeva sõidukorda seadmisel ja merele minekul.

**8. Täname R. Leithi ja J. Milveki Eesti Merelaevanduse** igakülgse abi eest tehnilise varustuse hankimisel laevale.

**9. Täname M. Puuseppa m/l-lt "Georg Ots"** vajaliku inventari muretsemise eest.

**10. Eritiselt tahame tänada Kopli sadama sadamakapteni abi K. Romani**, kes igati aitas meid laeva ettevalmistamisel merele sõiduks ning selleks vajalike dokumentide vormistamisel. Samuti sadama lootsi **O. Roest**, kes tasuta ja suure vastutustundega juhtis laeva väljavilmist ja sisetoomist sadamas.

**Meremuuseumi teadurite poolt tahame tänada**

— **Muuga sadamat** (A. Kanajev), kes kandis teadurite sõidukulud teaduskonverentsile Norrasse,

— **RAS Tallinna Sadam** (P. Palu), kes tasus ühe teaduri sõidukulud teaduskonverentsile Šotimaale, Aberdeenil,

— **AS Estline** (J. Johanson), kes tagas kolme teaduri prii sõidu Stockholmi ja tagasi.

Suur tänu kõigile sponsoritele, kes leidsid võimaluse mingilgi määral meid aidata.

Suur tänu kõigile headele sõpradele ja abilistele, kelle

toetav ja sõbralik nõu oli meile alati toeks.

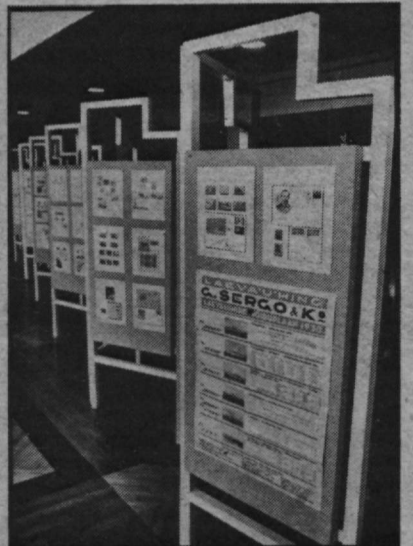
Loodame, et meie head abilised ja toetajad ei jäta meid hätta ka sel aastal. Muuseum vajab endiselt abi ajalooliste laevade remondil ning varustamisel tehnilistest vahenditega.

Meid seob ühine meri. Tõeline meremees ulatab aga alati nõrgemale abistava käe.

Suure tänutundega teid tänades ja edaspidisele koostööle lootma jäädes

Eesti Meremuuseumi kollektiivi nimel

direktor Ants Pärna



Meremuuseum on omalt poolt aidanud, millega oskab. Näitus Sakala Keskuses Veeteede Ameti aastapävakonverentsil.

Dmitri Prantsu foto

# Dr. Eduard Kägi —

## 95



23. märtsil tähistas oma 95. sünnipäeva Rootsik elav endine Tallinna Merekooli õpetaja dr. Eduard Kägi.

Eduard Kägi sündis Viru-Nigula kihelkonnas Mahu külas kaluri ja põllumehe paljulapselises perekonnas. Siit Mahu sadamast alustas ta 1914. a. suvel oma esimest merereisi venna halulaeval Viiburi ja Kroonlinna. Juba nooruses oli tal tahe edasi õppida, kuigi raha selleks sage li nappis. Õpingud pärast ministriumikooli jätkusid Narva Merekoolis ja hiljem Petrogradis Merevõe korpus, kus ta 1921. a. kevadel õiendas ära kaugsõidutüri-mehe eksami. 1920. a. pöördus ta tagasi Eestisse ja jätkas õpinguid Tartu Ülikoolis.

1924. a. sügisest õpetas ta Tallinna Merekoolis meresõidu astronoomiat, meteoroloogiat ja okeanograafiat. Tallinna Merekooli teenistusse

jäi ta 20 aastaks, sellest aastatel 1941-44 kooli direktorina. 1937. aastast hakkas ta õppima Hamburgi Ülikoolis meteoroloogiat ja okeanograafiat, kõrvalainena ka astronoomiat ja füüsikat. Ülikooli lõpetas ta doktorikraadiga 1939. a.

1944. a. sügisel, enne Eesti teistkordset okupeerimist, lahkus Eduard Kägi siit ja asus elama Göteborgi. Rootsis töötas ta kuni pensionini gümnaasiumides füüsikaõpetajana, õpetas matemaatikat ka Göteborgi Merekoolis. Suvel sõitis merel.

Pensionil olles jätkus tal veel jõudu lõpetada Lundi Ülikool teoloogia alal ja aastaid töötada kirikuõpetajana mitmes Saksamaa koguduses.

Paralleelselt hariduse omandamisega on tal kogu elu tulnud keeli õppida. Algu se sai see vene keele õppimisest tsaariaegsetes Eesti koolides, mereharidus nõudis inglise keele oskust, doktoritöö tegemiseks tuli ära õppida saksa keel, Rootsi asudes aga rootsi keel. Ta on palju reisinud nii Euroopas, Ameerikas kui ka Austraalias, kus on kohanud paljusid oma endisi õpilasi Tallinna Merekoolist. Soovime Eestis elavate endiste Tallinna Merekooli lõpetajate ja praeguste Eesti Merehariduskeskuse kolleegide nimel dr. Eduard Kägile pikki aastaid, head tervist ja jätkuvat teotahet!

Arvi Nordmann

Meie teeme ajalehte —  
väljas suvi, pildil lumi

Palume vabandust lugejailt, kes käesolevat ajalehenumbrit kaua ootama pidid — "Meremees" maadles majandusraskustega. Sündmused kulgevad aga omasoodu edasi, seetõttu ei mahtunud käesolevasse numbrisse mitugi märtsikuist lugu ja hulk pilte. Loodame mahtuda need jäiste ja lumiste piltidega lood järgmisse numbrisse, mis ilmub mais, kui rohi juba roheline ja puud lehes.

Toimetus

# Palju õnne!

Meremeeste Liidu sekretäri Katrin Sepalaanel oli väike juubel. Alati aktiivne, nagu sünnipäevakingiks toodud aastatetagune "Noorte Hääle" artikkel oletada lubab, Eesti Muuseumiühingu esimees, kellest ei saa mööda keegi, kel Meremuuseumi rikkaliku fotokogu saladustesse asja on.



## "Meremehe" tellimine

### Kodumaal

Neile, kes pole veel jõudnud käesolevaks aastaks "Meremeest" tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. **Hind on alates 10. numbrist 59 krooni**, mis tuleb saata aadressil:

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

### Välismaale

Kui makstakse Eestis, on aastatellimuse hind **250 krooni**.

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

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

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

Tellimused võib saata **faxil +372 2 527 555** või aadressil: **"Meremees" Subscriptions Department  
Subscriptions International Ltd.  
Akadeemia tee 21G  
EE0026 Tallinn  
ESTONIA  
tel. +3725 247 832**

*Head lugemist!*



**ESTLINE**



**AS ESAGENA Ltd**

MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



**ESCO**



**N-TERMINAAL**



**TALLINK**



**ESTMA**



**TALLINNA SADAM**

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht  
18. aprillil:

"ELMAR KIVISTIK" — Brindis  
"ALEKSANDER ABERG" — Muugal  
"PAUL KERES" — teel Ventspilsist Shanghaisse  
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Gdanskist Pombinosse  
"GUSTAV SULE" — teel Peterburist New Orleansi  
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Kaiserist Murmanskisse  
"HAAPSALU" — teel Puerto Cabellost Paramaribosse  
"VILJANDI" — teel Norfolkest Peterburisse  
"RAKVERE" — teel Københavnist Helsinkisse  
"NARVA" — Rio de Janeiros  
"VALGA" — teel Montrealist Milwaukeeesse  
"ANTSLA" — Tallinnas  
"KEILA" — Madrases  
"KUNDA" — Vitorias  
"KADRINA" — teel Turust Port Saidi  
"PALDISKI" — Conakrys  
"LOKSA" — San Pedros  
"MAHTRA" — Kandalas  
"SOMPA" — Tutticorinis  
"KEHRA" — teel Tallinnast Mindellose  
"AEGVIIDU" — teel Mangalore'ist Marina di Carrarasse

"KUIVASTU" — teel Ceutast Port Saidi  
"KUUSALU" — Santoses  
"PARILA" — Bandjulis  
"RAKKE" — remondis Koplis  
"VALKLA" — teel Lagosest Doulassse  
"TAMSALU" — Loviisas  
"PIHTLA" — remondis Koplis  
"ORJAKU" — teel Sao Francisco do Sulist Agadiri  
"NAISSAAR" — Viana do Castelos  
"VAINDLO" — remondis Koplis  
"FRISOHAVEN" — teel Raumast Istanbuli  
"MUHU" — teel Salonicast Prevezasse  
"ABRUKA" — teel Antwerpenist Malagasse  
"VILSANDI" — Tallinnas  
"KAPTEN KONGA" — teel Felixstowe'st Stockholmi  
"KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Antwerpenisse  
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Helsinkisse  
"POOTSMAN KIBUS" — Koplis  
"KESSULAI" — Tallinnas  
"VIIRELAID" — teel Stockholmist Antwerpenisse  
"MANILAI" — teel Tallinnast Rotterdami  
"SUURLAI" — Tallinnas

"HEINLAID" — teel Rostockist Tallinnasse  
"VIINISTU" — teel Ventspilsist Rotterdami  
"KOLGA" — teel Tallinnast Lõuna-Norrassse  
"PURTSE" — teel Rostockist Tallinnasse  
"VOOSI" — Rotterdamis  
"PAKRI" — teel Rotterdamist Ventspils  
"AMBLA" — teel Rotterdamist Tallinnasse  
"ANGYALFJÖLD" — teel Tallinnast Ventspils  
"AEGNA" — Rotterdamis  
"KABALA" — teel Viiburist Rotterdami  
"MOHNI" — teel Rotterdamist Tallinnasse  
"RAPLA" — Rotterdamis  
"RAUGI" — teel Viiburist Szczecinisse  
"TORMA" — teel Viiburist Rotterdami  
"SOODLA" — Kaliningradis  
"KLOOGA" — teel Crotone'ist Ceutasse  
"GEORG OTS" — Tallinnas  
"TRANSESTONIA" — teel Helsinkist Århusi  
"TALLINK" — Tallinnas  
"SAINT PATRICK II" — Tallinnas

Arvutiküljendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaž: Maie Sell.

Väljaandja  
Eesti  
Meremeeste Liit

Järgmine number  
ilmub  
mais

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

"Printall"  
Tellimuse nr. 1791

Toimetaja  
MADLI VITISMANN