



Ilmub  
(vaheaegadega)  
alates 1950. aasta  
21. juulist

# MEREMEESED

Nr. 15 (988)

Teisipäev, 4. juuli 1995

Hind 3 krooni

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ AS Tormilind müüdnud lk. 2
- ☛ Viis aastat Rootsi-liini lk. 3
- ☛ MEREPÄÄSTJA lk. 5-8
- ☛ Uus lootsikaater lk. 9
- ☛ EMSA põhikiri (projekt) lk. 10
- ☛ Mine metsa lk. 11



29. juunil esitleti Muuga sadamas "Muugat". Lähemalt lk. 4.

Isi Trapido foto

## "Estonia" vrakk on kaitse all

Riigikogu võttis 28. juunil vastu kolm reisiparvlaeva "Estonia" hukkumisega seotud seadust. Riigikogu ratifitseeris Eesti, Soome ja Rootsi vahelise kokkuleppe reisiparvlaeva "Estonia" kohta, muutis sellest tingitult kriminaalkoodeksit ja vabastas ka "Estonia" katastroofiga seotud toetused sotsiaalmaksust.

Rootsi valitsuse koostatud olukorra hinnangu kohaselt saaks tuukrite abil tuua 80 meetri sügavusest "Estonialt" pinnale 100–300 surnukeha umbes 800st, kes on suure tõenäosusega uppunud laeva vrakis. Kõigi surnute pinnale tõstmiseks oleks vaja tõsta pinnale ka "Estonia" vrakk, mis vältimatult tooks kaasa paljude surnukehade purunemise. Eetilistel kaalutlustel ja tehniliste uuringute tulemusel otsustasid mullu detsembris Eesti ja Rootsi valitsus, et "Estonia" vrakki ega selles olevaid hukkunuid pinnale ei tõsteta. Samas alustati konsultatsioone reisiparvlaeva "Estonia" hauapaigaks tunnistamise ja selle juriidilise kaitse lepingu sõlmimiseks. Jaanuaris ja veebruaris Stockholmis ja Tallinnas peetud läbirääkimistel kooskõlastati Rootsi esitatud lepingu tekst ning sellele kirjutati alla 23. veebruaril Tallinnas.

Lepingu sissejuhatav osa sisaldab üleskutse avalikkusele ja teistele riikidele austada "Estonia" vraki asukohta kui hukknute viimset puhkepaika, sest juriidiliselt on leping siduv ainult allkirjutanud riikidele. Sama lepinguga lepiti kokku, et "Estoniat" mere põhjast üles ei tõsteta.

Lepingupooled kohustasid kehtestama siseriiklikult seadused, mille eesmärgiks on viimse puhkepaiga rahu häiriva tegevuse, sukeldumise või muu vrakist või merepõhjast laevahuku ohvrite või vara ülestoomise eesmärgil toimuva tegevuse tunnistamine kuriteoks. Selle eest kohustuti nägema ette ka vabaduskaotust. Sõltumata sellest võib üks lepingupooltest võtta tarvitusele meetmeid vraki katmiseks või vrakist põhjustatud merekeskkonna saastuse ärahoidmiseks.

Kolme riigi kokkuleppes tulenevalt esitas valitsus Riigikogule kriminaalkoodeksi muutmise seaduse eelnõu. Selle kohaselt saab kalmistu, haua või muu viimseks puhkepaigaks tunnistatud kohale püstitatud mälestusmärgi või viimse puhkepaiga puutumatus rikkumist karistada rahatrahvi, aresti või kuni kolmeaastase vabaduskaotusega.

"Estonia" katastroofiga seotud toetuste sotsiaalmaksust vabastamise seadusega vabastatakse "Estonial" hukkunute perekonnaliikmetele makstavad toetused sotsiaalmaksust tagasiulatavalt eelmise aasta 28. septembrist.

Juba varem on Riigikogu vabastanud nimetatud toetused tulumaksust, kuid neid toetusi välja maksavad juriidilised isikud olid seni ikka kohustatud toetustelt maksma sotsiaalmaksu 33%.

Rein Kuusik

## Meie Kaubalaewa-wägi

Tartus ilmus 1868. aastal C. R. Jakobsoni initsiatiivil Läti valgustustegelase Krisjanis Valdemarsi "kõnede" põhjal kokku seotud merendust propageeriv raamatuke "Meie kaubalaewa-wägi Läänemeres".

"Kas see siis ime oleks, kui see vana eesti mere-vaim, kellel nüüd enam midagi takistust tee peal ei ole, jälle oma peidus hoietud vahvust ja tugevust uuest mere laenel hakkaks katsuma," soovitas C. R. Jakobson. Tema sai innustust "Meie keisriherra armu läbi antud seadusest, mis kõik mered lahti teeb ja mille järel ka talupoegadele võimalus anti mereasjanduses osaleda".

Nüüd oleme mitmendat aastat omamoodi samas olukorras; meri on lahti ja "kõik need rikkused, mis merekaubanduse arendamisest sündida võiksid", kättesaadavad.

### Milline on meie tsiviil-laevastik 1995. aastal?

Sellele küsimusele on kerge vastust leida. 1991. aastal loodi Eesti Laevaregister, mille pidaja on Eesti Veeteede Amet. Laevaregistri büroo peab arvestusi kõigi Eesti lipu all sõitvate aluste üle, mis on pikemad kui 12 meetrit. Ainult seal registreeritud laevad saavad õiguse Eesti lippu kanda koos sellest tulenevate õiguste ning kohustustega. (Väiksemate aluste kohta on ka omad reeglid).

Möödunud aastal ilmus trükist esimene Eesti Laevaregister pärast 1940. aastat. Tänavu tuli teine aastaraamat, kus kõik vajalik meie laevade kohta olemas on. 1. jaanuari 1995. a. seisuga seilab Eesti lipu all 570 laeva. Need on kauba-, kala-

teisaldatavad, riigi jm. laevad. Siia on arvestatud ka tähtajaliselt Eesti Laevaregistrisse kantud laevad.

Registritähist 001 kannab muuseumlaev "Suur Tõll" kui Eesti laevanduse järjepidevuse kandja. Laevaregistrisse on kantud klassifitseeritud (ehk rahvusvaheliste klassiühingute, näiteks "Lloyd's Register", "Bureau Veritas", "Mereregister" jt. tehnilise järelevalve all olevad) kaubalaevad, mida kokku on 177. Siia kuuluvad segalasti- ja veeremilaevad (roro laevad), parvlaevad, mõned vedurlaevad (pukserid), heitmekogurlaevad, punkri- ja uurimislaevad, on muda-praamid ja kopsuüvendaja, ujukraanad, üks naftatanker ("Lagedi"). Väiksematest laevadest on siin kirjas ka lootsilaevad, reisilaevad (nagu "Kopliirand" ja "Kloogrand"), tuukrilaevad, mõni lõbusõidulaev ("Juku", mis kuulub Eesti Noorte Mere-meeste Klubile ning Eesti Mereinstituudi "Krati"). Roomassaares on üks töölaev "Sakla". Heitmekogurlaevu on 12, näiteks Muuga sadama "Ronk" ja "Kaaren". On üks tuletõrjelaev "Vändra", mis kuulub Loksa Laevaremonditehasele. Kalalaevad kantakse registri eraldi alajaotusse, klassifitseeritud kalalaevu on 208. Kõige suurem kalalaevade omanik on RAS "Ookean", kellel kuulub 37 alust.

### Osa laevu kannab Eesti lippu tähtajaliselt.

See tähendab seda, et prahtija on Eestis, omanik ei pruugi seda mitte olla. Selliseid laevu on meil 23, siia kuuluvad meie kõige suuremad laevad, balkerid (puistlastilaevad) "Paul Keres",

"Kristjan Palusalu", "Elmar Kivistik" ja "Aleksander Aberg". Neid 215 meetri pikkusi, 31 m laiusi ja 52 670 tonnise dedveidiga laevu opereerib Eesti Merelaevandus.

Siin on ka enamik reisiparvlaevu, tiiburid, mõni kala- ja kaubalaev.

Need 102 laeva, mis klassiühingute tehnilise järelevalve all ei ole, on koha leidnud

### Laevaraamatus.

Neist on 73 kalalaeva, aga seal on ka õppelaevad "Aurelia" ja "Linda", uurimislaev "Mare", päästelaev "Anne" ja "Anita" (kandnud ka "Osman Gabrieli" nime). Siit selgub, et meil on ka üks postilaev, see on Kuressaare vallavalitsuse "Kadri". Laevaraamatusse kantud kalalaevad on mitmed kalanimedega. Siin on nii "Räim" kui "Siig", "Kilu" ja "Forell".

### Riigilaevade

all on need, mis täidavad otseselt ja eranditult haldusülesandeid. Siia kuuluvad Veeteede Ameti lootsilaevad ja -kaatrid, rannavalvelaevad, hüdrograafialaevad ja -kaatrid, tuukrilaev ja jäämurdja "Tarmo"; Eesti Riikliku Mereinspektsiooni 5 laeva ning Riikliku Politsei ameti Sadama Politsei teenistuskater "Anna".

### Mis nimesid meie laevad kannavad?

Igasuguseid. Kõige rohkem, 220, laevu kannab Eesti kohanimesid. Eesti Laevaregistri laevade tähestikuline nimekirigi algab "Aablaga" ning lõpeb "Aksiga". "Kelnaseid" on 11 numbrit.

(Järg lk. 4)

# Pilet maksis 150 000 krooni

**HEIKI LINDPERE**, te ostsite oksjonil aktsiaseltsi "Tormilind" aktsiaid. Kuidas tuli mõte investeerida mitte laevandusse, vaid selle lähedusse? Arvaks ju, et endine meremees ja merendusjurist tahab ikka laeva osta.

Jah, aga kui ma omal ajal töötasin Teaduste Akadeemias, olin sageli Pärnus, termoelektrifüüsika sealses välbaasis, tean hästi toda kanti ja sealsetid puhkamisvõimalusi, ning mulle on hotell "Viiking" silma hakanud. See meeldib mulle.

Ega mul olnud ammust kavatsust "Tormilinnu" aktsiaid osta. See tahtmine tekkis mul pärast seda, kui esimesele pakkumisele ei ilmunud ühtki tahtjat ja hinda alla lasti.

Kas "Tormilinnu" töötajad ei pannud ka rahasid kokku, et oma ettevõtet ära osta?

Ei ole kuulda olnud. Peab ütleva, et avalikust enam-pakkumisest osavõtu tingimused olid ka küllalt rängad. Esimesel enampakkumisel oli alghind 7,5 miljonit krooni, aga kolmandik lasti teiseks korra alla, sest reaalse hinna määrab turg. Osavõtumaks 5 miljoni krooni pealt oli siiski 150 000 krooni, s.o. 3%. See läks lihtsalt merelaevandusele müügi korraldamise kateks ja oli n.-õ. pilet Mereklubi saali oksjonist osa võtma. Lisaks tuli 10%, s.t. 500 000 krooni tagatisraha üle kanda.

Müük oli kooskõlastatud nii teede- ja sideministeriumi kui rahandusministeriumiga, samuti erastamisagentuuriga. Süüdistada, nagu mõned suured lehed on teinud, et tehing polnud sea-

duspärane — see on vale ja laim, nagu ka see, et vara väärtus olevat 25 korda suurem. Enda jaoks olen umbes välja arvestanud, kes oli nende kõmu-uudiste taga.

Ka see süüdistus, et tege- mist oli viletsa väljakuuluta- misega, on alusetu. Mis kõi- ge imelikum — seda ütleb "Äripäev" ja valab end nõnda ise poriga üle. See näitab, et seal üks osakond ei tea, mis teine teeb. Enampakkumist nimelt reklaamiti "Eesti Sõnumites" ja "Äripäevas", seda tehti kaks korda. No ja öelda, et "Sõnumid" on Võru ja Viljandi kohalik leht, mida Tallinnas ei loeta...

Oksjonil olin ainus paku- ja. Maksin "piletiraha" ja te- gin muidki kulutusi, sest ega mul omast taskust kogu raha võtta olnud. Järelikult pidin pöörduma pankade poole. Üks ütles ära, aga tei- sele lubasin maksta "Viikin- gi" kui kinnisvara hindamise eest. Ja siis pank veendus, et võib mulle 5 miljonit välja laenata. Seejärel ostsin ühe riulifirma, AS Solendo — olen selle ainuomanik —, ja see siis ostis ära "Tormilin- nu" aktsiad.

Pangal on vaja tagatist, ja selleks on "Tormilinnu" akt- siad — need andsin pank- a hoivale, kuni olen krediidi ta- gasi maksnud.

See tähendab, et kui teie äriplaani ei ole küllalt head ega too ettenähtud ajaga seda raha tagasi, siis asub pank teie asemel omanikuks?

Ei, meie pankrotiseadus niisugust asja ei luba, välis- maal on see küll võimalik. Pangal tekib vaid õigus reali- seerida "Tormilinnu" akt- siad.

Ja mis üldse niisugust te- hingut puudutab, siis see on ka riigile kasulik: kui riik oleks ajanud oma jonnid ja tahtnud kõrge hinnaga müüa, oleks võinud toimuda veel 5–6 oksjonit, ja kes teab, missuguse hinnaga te- gelikult lõpuks müüdnud. Millegi eest ei saa nõuda roh- kem, kui on selle turuväärtus. Eraomanik ei saa luba- da kahjumit.

Mis te peale "Viikingi" veel saite?

Pole jõudnud õieti kogu seda vara veel üle vaadata. Loksal on Meremeeste Maja, see pole palju väärt, ka äri- ses mõttes. 35-kroonist hin- da õöpäeva eest peetakse seal veel kalliks. See vajaks palju parandamist. Ei tea praegu veel, kas sinna inves- teerida või realiseerida see.

Hotellis "Neptun" töötab ainult II korrus, ülejäänud on remondieelses seisundis. Pidi rekonstrueeritama, aga üks firma vedas laevandust alt. Teha nagu laevandus ka- vatses ja panna sisse 39 mil- jonit — selleks jõudu ei jät- ku. Kui, siis tagasihoidliku- malt.

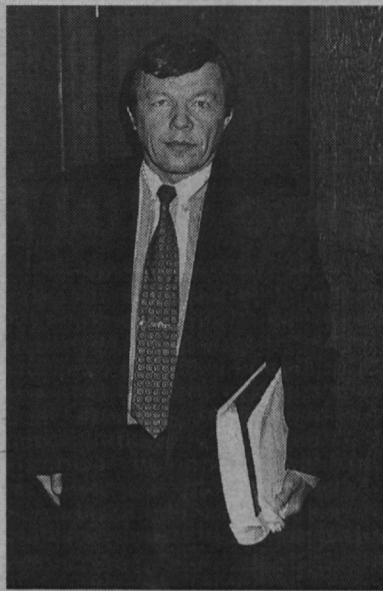
Luksusjahi "Linda" puhul ei oskagi öelda, kas selle tu- ruväärtus ka vastab bilansi- lisele väärtusele. Selge on see, et erafirmas ei saa luba- da rohkem kui 100 000 kroo- ni aastase kulutusi nõudva jahi lihtsalt hoidmist ka- heks-kolmeks lõbureisiks. Jaht tuleb panna teenima. Kas välja üürida, helistada sõpradele Küprosele, et teen- niks ka siis, kui meil on külm, kusagil sealkandis...

Esialgul tutvun varaga ja alles siis hakkam plaane te- gema. Need ei sünni üleöö,

sest olen põhitööga väga hoi- vatud.

Ja nüüd on neil ostetud ob- jektidel kindlasti mituküm- mend inimest, kes juuli algu- ses palka ootavad?

Jah, nende eest tuleb hoolt kanda, samuti vee- ja elekt- riarved maksta ning muud sellist.



Härra Hallaste tuli tänaval vastu ja ütles, et tema ei ole direktor, nagu lehed väitnud.

Direktor on edasi härra Il- ves, mina olen juhatuses esi- mees. Juhatus on kolmeliik- meline ja seal on minu pere- konnaliikmed. Võib, jah, kasvõi õhtulauas koosoleku teha. Kui oled korraliku summa laenuks võtnud ja maksad korralikke protsen- te, siis ega sa naljalt teiste kui oma pereliikmete kätte allkirjaõigust ja otsustamist ikka ei anna.

Kogu selle ajaleheinfo pea-

le võib ju küsida, kas mu au ja väärikust polegi riivatud ja miks ma ei ole neid "Posti" ning "Õhtulehe" artikleid ha- kanud ümber lükkama. Aga ma arvan, et mu au ja vääri- kus on nii kõigutamatud, et bulvarilehtede kõhulahtisus seda ei riiva.

"Pileti"- ja tagatisraha pidi teil olema olemas. Kas olete nii hästi tasunud tööl olnud?

Minu meelest on mul praegu neli töökohta. Põhipalk merelaevanduse peajuristina on küllalt soliidne. Lisaks merelaevanduse, "Hansa- tee", "Estline'i" juhatused. Pluss vabast ajast antav ju- riidiline konsultatsioon ühe- le USA korporatsioonile. Ka olen ülikoolides loenguid lu- genud, aga sealne tasu on küll väike. Mu tulud on dek- lareeritud ja sealt paistab, missuguse summa pealt tu- lumaksu maksan. Ühesõna- ga, 150 000 ei ole mingi probleem.

Mereklubi arvati müüdava vara hulgast välja. Olete ehk siiski ka selle objekti üle na- tuke mõelnud. Missuguseid soovitusi jagasite Mereklubi tuleviku asjus?

Arvan, et sellega on küll midagi teha. Võib-olla kõige parem Eesti merendusele oleks — ja seda arvab ka EML-i direktioon ning juha- tus —, et kui meremehele or- ganiseeruvad soliidsesse ametiühingusse, siis oleks laevandusel ehk võimalik see maja neile üle anda. Et oleks ruumi kõigile ettevõtmistele, mida meremeeste jaoks kor- raldada.

9. juuni

Mari Vamba  
Madli Vitismann

## Transport ja Logistika '95



8.–11. juunini toimus Pi- rita TOP-Hallis AS-i Expo Balticum korraldatud trans- pordi- ja logistikanaätus, mis sai teoks koostöös ELC Esto- nia/MH Tallinna ja Eesti Ekspedierijate Assotsiat- siooniga. Esines 30 ekspon- enti, pakuti välja kõike transpordivahenditest logis- tikateenusteni. Valdavalt meretranspordi teenuseid pakkusid Suomen Merisu- kellus OY, Pärnu Sadam, Inf- lot. Pakutavate teenuste mit- mekesisusega paistis silma Pärnu sadam, nad olid ka hoolikalt mõelnud väljapan- ku kujundamise üle.

Lisaks näitusele oli korral- datud spetsialistide seminar. Eesti transpordipoliitika põ- hisuundadest andis ülevaate EV Teede- ja Sideministe- riumi asekanter Väino Soo- nike, kuid logistikaproblee- me käsitlesid Eesti- ja välis- maised kõnelejad.

Logistikast on räägitud vist kõik iseseisvusaastad. Va-

rem see nagu eriti päevakor- ras polnud. Arvestades trans- siitkaubanduse tähtsust Eesti majandusele on ülla- tav, et see rääkimine seisab suurelt paigal, põhitõdesid seletavad ikka ja jälle kon- sultaridid väljastpoolt, just- kui meil polekski huvi oma transiidimajanduse edenda- miseks. Anname rahulikult välja andmebaasi välismais- te firmade tütarfirmadele, justkui ei olekski oma riiklik- ku AS-i Logistika Maja. Ar- vatavasti peaks olema trans- siitkaubandus meie majan- dusele nii oluline, et juhtpo- sitsioonid ja sellealase poliitika väljatöötamise peaks oma ajupotentsiaalile and- ma. Mujal maailmas räägi- takse ka mingitest ärisala- dustest, ja ma ei ole päris kindel, et kogu teave, mille me sageli laiali laotame, ei ole natuke ka riigi omand.

Et logistika kord jälle tähe- lepanu keskpunkti on tõste- tud, tooksin ära ELC Fin- land/MH Konsultit töötaja **Erkki Timmerbacka** poolt välja toodud Eesti transiidi arendamise eelised ja miinu- sed.

**Eelisteks** tõi ta:

- \* suurepärane geograafiline asukoht
- \* soodus asukoht Venemaa turule minekuks
- \* saavutatud juhtiv positsioon turumajandusele üle- minekul teiste ex-sovjeedi riikide hulgas
- \* odav tööjõud
- \* vene keele ja kultuuri tundmine
- \* liberaalne maksupoliitika
- \* haritud inimeste suur osakaal rahvastikus
- \* välja on arenenud tõeline konkurents äritegevuses.

**Negatiivsena** märgitud:

- \* ebakindlad poliitilised suhted Venemaaga
- \* aeglaselt arenev Balti- maade vabaturg
- \* merekaubandus avatak-

se vabaturusuhetele väga aeglaselt ja vastumeelselt

- \* inflatsioon
- \* ebasoodsad intressid
- \* nn. "country risk"

Koostööd rahvusvahelisel tasandil takistavat ka enami- ku ettevõtte vähene huvi logistikaprobleemide vastu ning rahapuudus, olgu see siis sularaha osas või inves- teeringuteks.

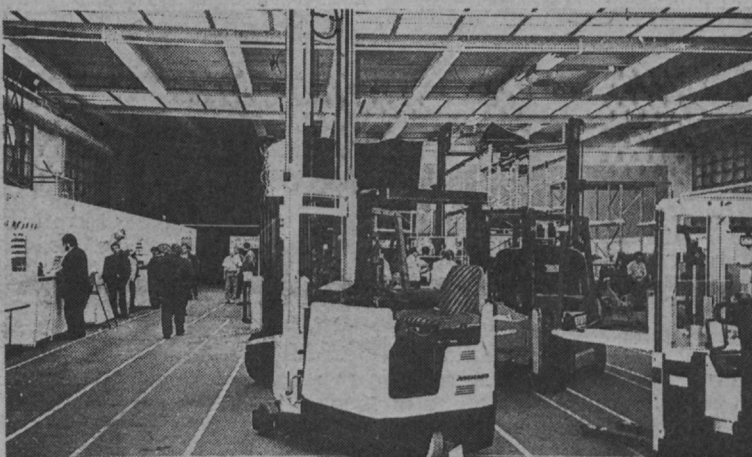
Vajadus asjatundlikult transiidi arendamise probleemidele, sealhulgas ka logistikale läheneda tuli välja ka Eesti Mereekspeiditorite Assotsiatsiooni esindaja Rai- vo Agabuši sõnavõtust. On, mille kallal edasi töötada.

Esimesel kohal trepi kõrval oli voolavas vene keeles kõ- nelev entusiast Lätist, kes peatas iga messikülalaja, et talle ette kanda Lääne tehnoloogia kohaselt viimistletud etteaste "Solingeni" kööginu- gade reklaamiks. Vilunud noakäsitseja seose transpor- di ja/või logistikaga võis igaüks ise tuletada.

Merelisem eksponent oli Balti Baas, kes on ostnud Bekkeri sadama ja lubanud selle korda teha, ühtlasi aga pakub kraanasid. Ka "Inflo- t" oli kohal, tegevusala on laiendatud laevade prahtimi- se ja tollilaoga.

"Meremees" jääb lootma loosiõnnele, mis võiks toime- tuse kohvipausideks tuua DHL-ilt loositud kohvimasi- na. Muud autod-kastid-tõs- tukid jäid merendusest kau- gemale ja pakkusid näitusel vähem huvi.

Reet Naber  
Madli Vitismann



## TALLINK Pressi- teade

21. juuni 1995

Täna kell 15.40 saab- umisel Helsingi sadamas- se registreeris parvlaeva "Vana Tallinn" kapteni- sillal olev tuletoorjesigna- lisatsioon suitsu autote- ki tasandil asetsevas mootori kollektori tunne- lis.

Laeva avariigrupp tu- vastas, et suitsu eritab küdev kollektori isolat- sioon. Suitsukolle likvi- deeriti kohe avariigrupi poolt. Mingit ohtu reisi- jatele ja laevale suitsu- kolle ei tekitanud, keegi selle likvideerimisel kan- natada ei saanud.

Kapten informeeris sel- lest vahejuhtumist Hel- singi lootsijaama ja tellis võimalike komplikatsioo- nide vältimiseks kohale ka kaks pukserit.

Laev saabus sadamas- se graafikujärgselt. Hel- singi sadama tuletoor- jeinspeksioon kontrollis likvideeritud suitsukollet ja tõdes, et see ei kujuta mingit ohtu laevale.

Parvlaev "Vana Tal- linn" väljub Helsingist Tallinna vastavalt sõi- dugraafikule kell 18 rei- sijatega pardal.

Enn Kreem

# 17. juunil, viis aastat hiljem

17. juunil 1990 kell 9 saabus esimest korda Tallinna sadamasse "Nord Estonia", pardal "Estline'i" juhtkond ja firma külalised Rootsist. Puhkpilliorkestri helide saatel saeti parajaks ajutise puust trepitorni jalgad. Peeti pidukõnesid ja pressikonverents.

17. juuni õhtul kell 7 sõitis laev Tallinnast välja, pardal lisaks "Estline-Eesti" juhtkond ja külalised, sh. Eesti NSV tollasest juhtkonnast. Nad läbisid NSV Liidu piirivalve- ja tollikontrolli ajutises kerges ehitises sadamakail.

Laeval jätkusid pidukõned ja -sõngid. Niisuguseid avareise, millel harilikke piletiiga reisijaid ei ole, korraldavad laevafirmad, et sõiduplaani, sildumist jms. asju heatahtlikus õhkkonnas kontrollida. Stockholmis austati firma külalisi piduliku lõunasõõgiga *Stadshuseti* kuldses saalis. Seejärel sõlmiti sadamas Tallinna-terminali pidulik avamisel hoone uksele kokku Rootsi ja Eesti lipuvärvides lindid.

Meenutagu: Eesti Vabariiki siis veel ei olnud, kuid püsiv ühendus Rootsiga on viie aasta jooksul Eesti ellu suuri muutusi toonud. Täna tunduvad need kõik loomulikuna.

Etapiline tähtsus oli Rootsi lipu all sõitva "Nord Estonia" asendamine Eesti lipu all sõitva "Estoniaga" 2. veebruaril 1993. Laev, millele (Rootsi poole soovil) pandi riigi nimi, oli uusim ja moodusaim Eesti laev. Muutus laevaomanik ja operaatorfirmaks sai E-Liini AS.

Sõitjate suur hulk ja liini majandusedu võimaldas osta teise laeva "Estonia" kõrvale. Esialgu "Vironiaks" nimetatud laeva liinile tuleks tähendatud igapäevast sõiduvõimalust Eestist Rootsi, mitte halvemat kui pakuvad "Silja Line" ja "Viking Line" Soomest.

Mullune 28. september muutis kõik. Poolteist kuud ei olnud Eestil laevaühendust Rootsiga ja mõnes osas tuli alata mitte otsast peale, vaid veelgi kaugemalt. Ohutuse tagamiseks tehtud suured kulutused on kahtlemata kõigile kasuks. Enne liinile tulekut "Vironiast" "Mare Balticumiks" saanud laeval peaaegu lõpetatud sisetööd on muutnud selle laeva interjööri mõnevõrra "Estoniale" sarnaseks. Aga inimeste valu ja hirmu leevendab üksnes aeg.

Meeskonna hulgas on niinasti neid, kes ise tol õöl pääsenud kui ka neid, kes kaotanud lähedase või lähemad töökaaslased-sõbrad. Kaotusevalu ja hirmu trotsi-



17. juunil 1990 kell 9 Tallinna Sadamas.

Dmitri Prantsu foto

des sõidavad nad päevast päeva sama teed.

Rahvusvaheline komisjon otsib oskustööda laevahuku põhjusi, mitte niivõrd süüdlasi. Süüdlasi otsivad hoolega aga ajakirjanikud. Tekib mulje, et mida sellel liinil ka ette ei võetaks, jääb süüdi liin tervikuna: laevaomanikud, operaatorfirmad ja meeskond. Ja kui otse nende kohta midagi öelda pole, siis öeldakse vihjamisi.

8. juuni "Dagens Nyheteris" on Märt Kubult pikem reportaaz "Ristlemine ida pool kasvab jälle". Muidu kenasti objektiivne olude kirjeldus sisaldab üksikuid mürgiseid nükket, mis näitavad hoiakut. Näiteks:

"Üksainus kord on tema (kapten Alar Kase) laev pärast seda, kui see kiiresti pandi Tallinna-Stockholmi liinile, olnud sunnitud ootama tormi vaibumist."

"Meremehes", aga ka teistes Eesti lehtedes on olnud piisavalt selgitusi, miks "Vironiana" oktoobri algul liinile asuma pidanud laev tuli ümberhitudult alles kuu aega hiljem.

"Estline" on pärast "Estonia" katastroofi vaikselt toimunud. Väikesed tagasihoidlikud kuulutused, mis peaaegu on palunud vabandust, et nad üldse eksisteerivad. Aga nüüd antakse uuesti auru juurde. Kuulutused üle terve lehekülje, suurtel kuulutus-tulpadel Stockholmis.

"Mare Balticumile" on teh-

tud uus liugtee tekilt parvedesse. Jääb üle ainult kuiva jalaga sisse astuda. Eesti ajakirjandus on saanud näha nende demonstratsiooni Tallinna sadamas. Aga sel korral oli tuulevaikne. Mida selle seadeldisega tehakse, kui lained on jääkülmad ja 6 m kõrged?

Kapten Kask kinnitab, et liugteed on võimalik kasutada ka siis, kui tuul puhub. Ta siiski ei kirjelda lähemalt, kuidas seda saab teha.

Küllap on asi pigem selles, et 6-meetrise lainega ei tehta õppusi, et mitte asjatult riskida. Küll aga võimaldab liugtee kindlamini ja kiiremini parve sattuda. Seda esiteks.

Teiseks. Ka Stockholmis ajakirjanikel oli võimalus liugtee lahtipäästmist näha, selle väga kalli ürituse korraldas "Estline".

Kolmandaks. Liugteed on katsetanud tormiga Põhjameres tootjafirma ise. Ta annab laevaperele garantiisertifikaadi. See on näide selle kohta, et laevaliini on paljude firmade koostöö. Kellegi lohaku kuskil hoopis eemal võib seejuures teha pleki operaatorfirma heale nimele.

"Kes sõidavad 'Estline'iga" täna? 63% Eestist, ainult 37% rootslasi. "Estonial" oli vastu-pidi, seal domineerisid Rootsi merematke- ja konverentsireisijad. On 18 Eesti last — lastekoor Hiiumaalt. Aga mitte ühtki Rootsi koolilast."

Kui laev on mõnel päeval nii täis, et raske on piletit saada, siis pole see vist halb, et eestlased oma sõidud sõidetud saavad. Muidu olevat

eestlasi-rootslasi pooleks, on "Meremehele" öeldud. Ja pärast jaanipäeva oli ka rootsi lapsi näha.

"Tallinna kail ootab ainuke ebameeldiv üllatus. Kuigi seal on vähe autosid ja me seisame keskel, läheb tund aega, et minna läbi piirivalve ja tolli. See on ikka sama vana lugu."

Märt Kubu läheb Stockholmis laevalt maha nähtavasti Rootsi passiga. Kui ta läheks seal maale Eesti passiga, saaks ta näha teist sama vana lugu.

Viis aastat tagasi 18. juunil kulus eestlaste passi-kontrolli järjekorras niipalju aega, et kõrged külalised oleksid äärepealt pidulikule lõunale hiljaks jäänud. Tänavu 18. juunil lühendas passikontrollile kuluvat aega vaid see, et üle poole reisijast olid merematkel olevad leinajad, kel eraldi merematkeliste järjekord.

Tänavu 17. juunil tähistati laevaliini aastapäeva hoopis iseäralikult. Reisijaile, kes oleksid väärinud võib-olla väikestki meenutust, et nende sõit on langenud liini aastapäevale, ulatati piletikontrollis hoopis paberileht pealkirjaga "Tere tulemast Rahvusvahelise Tugigruppi mälestusreisile". Ühel küljel jagati õpetusi laeva teenuste kohta, teisel teatati, et "Estonia" hukkumispaigal peetakse mälestusjumalateenistus ja laev hilineb seetõttu Stockholmis. Ning: "Baari ja PUB-i lahtiolekuajad on endi-

sed, kuid meelelahutusprogramm lõpeb seoses jumalateenistuse algusega."

Rootsist algatatud rahvusvaheline tugigrupp korraldas esimehe Gunnar Bendreuse eestvedamisel eeskätt Rootsi leinajale mõeldud mälestusreis, kuid et Rootsist tuli vähe inimesi, kutsuti kaasa ka Eesti leinajaid.

Pool tundi enne sudaõõd lõppes baaris tants ja pool tundi pärast sudaõõd oldi prožektorivalgel ahtritekil. Rootsi õpetajad Klas Hansson ja Heiner Erendi viisid läbi jumalateenistuse ning päästepaadilt lasti merre pärg ja lilled.

Võis näha mõnd video- ja fotokaamerat. Stockholmis ilmus mõnes lehes paar üritusele pühendatud rida ahtriketile kogunenute foto all. Aga ei ühtki sõnumit selle kohta, et "Estline" — "Eesti liin" on püsinud juba viis aastat.

Selget vastust ei saanud ka ürituse korraldajalt, miks kõigist laevahukust mõõdunud kuupäevadest just see välja valiti. Arvas vaid: "Aga miks ei võikski niiviisi liini aastapäeva tähistada." Siiski mitte. Laev viis inimesed merepõhja ning anda leinavatele omastele võimalus neid mälestada on tänuväärne ettevõtmine. Aga liin ju kestab.

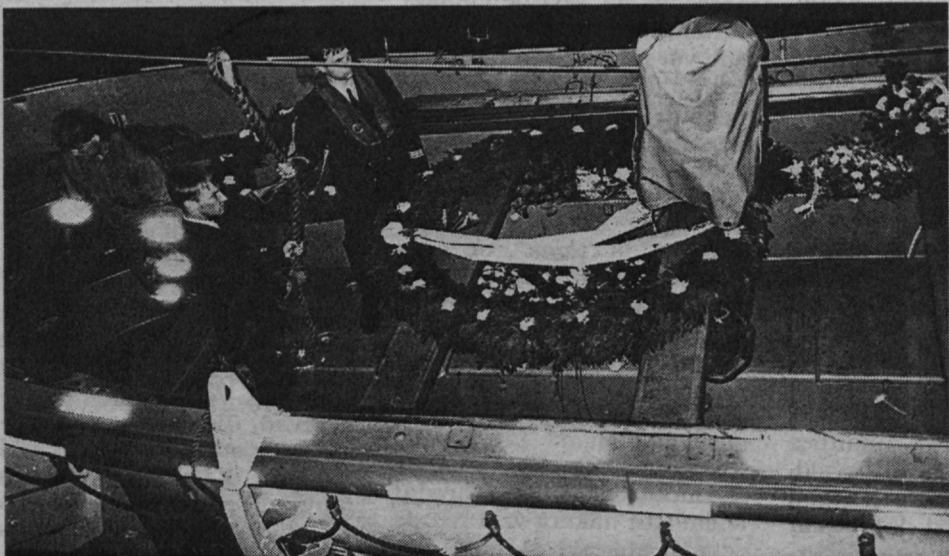
Iseisivas Eesti Vabariigis, kus juba kolm aastat oma konverteeritava raha, on reisi- ja laeval hoopis teistsugune. Ta pole julgeolekule ankeeti täitnud, et välispassi saada. Teda peetakse niipalju täiskasvanuks, et Rootsi riik annab kuni kümneks päevaks viisa ilma selleta, et keegi Rootsis peaks kirjalikult tõendama, et ta eestlast toidab-katab. Ja ühepäevasele sõidule lubatakse koguni viisata, kuigi mitte tihemini kui kahe kuu tagant.

Pealtki on näha, et eestlane on täiskasvanuks saanud. Laeval käitub ta hoopis iseteadlikumalt, oskab küsida ja viisakalt tähelepanu nõuda, kui tarvis.

Eesti reisija meeleheaks kehtib laeval ka Eesti raha ja hinnadki on poerituleil kroonides-sentides. Ent poekassas ümardatakse need hinnasendid täiskroonideks.

Sellisest piasiasjast võib teha üsna kaugelalatuvaid järeldusi. Kas see, kui me oma rahast ise küllalt lugu ei pea, ei kahanda ka teiste lugupidamist selle vastu? Või on liinil, mis pidi Eesti ja Rootsi omanike vahel täpselt pooleks olema, siiski üks ots jämedam.

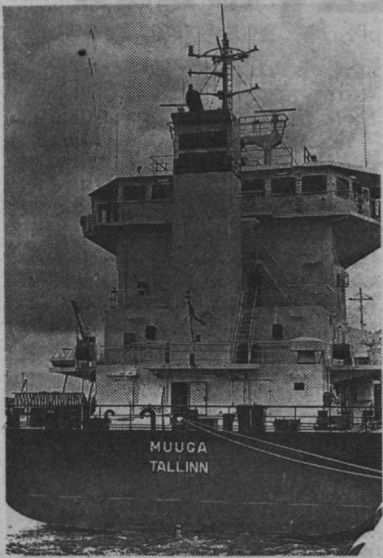
Madli Vitismann



Õöl vastu 18. juunit viidi pärg ja lilled merre. Päästepaadis seisavad II tüürimees Jaanus Kulli ja vanemmehaanik Arli Moosaar.



Stockholmi saarestikus nähakse Eesti laeva endistviisi ülepäeviti.



28. juunil jõudis kodusadamasse Muugale Eesti Merelaevanduse uus konteinerilaev "Muuga". Hollandist Bijlholt B.V. laevatehasest on tellitud viis konteinerilaeva, nüüd on siis esimene valmis saanud. 23. juunil alustas "Muuga" Antwerpenist oma esimest reisi. 29. juunil võeti kodus külalisi vastu. Kapten Valentin Sepp ja ta laevapere näitasid igat masti uudistajatele oma valdusi. Pidukõned pidasid RAS-i Eesti Merelaevanduse juhatuse esimees Enn Pant, ristiema, teede- ja sideministeeriumi kantsler Ruth Martin,

tehase ehitaja John Skrivning. Meremisjoni peasekretär õnnistas uut laeva ning soovis sellele edukaid merereise. Laevale jäi kingituseks piibel, mille kapten Sepp tänuga vastu võttis (on, mille peal vanduda).

Uue laeva andmed on järgmised:

pikkus	90,67 m
laius	15,8 m
süvis	4,63 m
dedveit	3200 t
kiirus täislastis	14,3 sõlme
kogumahutavus	2520 puhasmahutavus 1140
peamasina võimsus	3280 hj
lastiruumide maht	3990 m <sup>3</sup>

Registriklass on DNV+ 100 A1 UMS + LMS Ice class 1A "Muuga" võib korruga peale võtta 266 20-jalast konteinerit, neist 20 külmutuskonteinerit. Laeva meeskond on 10-liikmeline ja hakkab tööle Finbest-liinil Tallinn-Helsinki-Antwerpen-Helsinki-Tallinn.

Konteineriveol on tulevikku. Praegusajal prognoositakse konteineriveole väga kiiret kasvu, eriti pärast piirformaalsuste vähenemist Euroopa Liidu lae-

## «Muuga» Muugal

nemise tõttu. Merekaubanduse käibe suurenemist prognoositakse kiires tempos jätkuvat vähemasti aastani 2010, sealt edasi võib-olla aeglasemalt. Uute idaturgude avanemine nõukogude režiimi kokkuvarisemise järel ning Kaug-Ida majanduse kiire elavnemine on kaasa toonud laevanduse intensiiv-



«Muuga» ristiema on Teede- ja sideministeeriumi kantsler Ruth Martin.

suse tõusu. See, et meie juhtlaevaomanik Eesti Merelaevandus esimesena uutest iseseisvuse ajal tellitud laevadest just konteinerilaeva Euroopa liinile sai, on meeldiv. Konteinerilaevadel saab palju tööd olema, kui ainult turul konkurentsivõimelised suudetakse olla. Eriti *managementi* ja hea maine loomisega. Huvi Baltikumi sadamate kasutamise vastu on Euroopas elav, siia poole on liinilaevandust laiendanud näiteks Prantsuse laevaomanikud, sakslased on oma liiniliiklust tihendanud jne. Kahjuks pole kuuldud olnud meile uute konteineri- või muu liini avamisest.

Muuga konteineritermiinal on veel unistus? Muuga

sadamas, kus "Muugat" esimeselt reisilt tulles seisis, on konteineritermiinal "näe seal, kus meri praegu veel väikesi lombikesi moodustab. Aga arenguruumi jätkub, konteinerite sadamast väljaviimiseks on ruumi ehitada uus tee, jne.jne." Praegu on kahjuks nii, et laeval tuleb ka Kesklinna sadamas sees käia, et laadung peale saada. Seal aga on teadagi kitsas mis kitsas. Nii see meie unistuste lemmik, transiitkaubandus, siia ja sinna takistuma kipub. Kuni meie koperdame, teevad naabrid hoolega ehitus- ja propagandatööd. Vaadake või Soomet, kelle meremajandus möödunud aastaga kõvasti edasi läks (meie transiitkaubandus vähenes ca 15%), võtkem kätte ükskõik milline meile lähem või kaugem merendusväljaanne — igal pool kirjutavad lätased, kui head sadamad neil on, millised suurepäraseks võimalused seal mõistlike investeeringutega häid tulemusi saavutada.

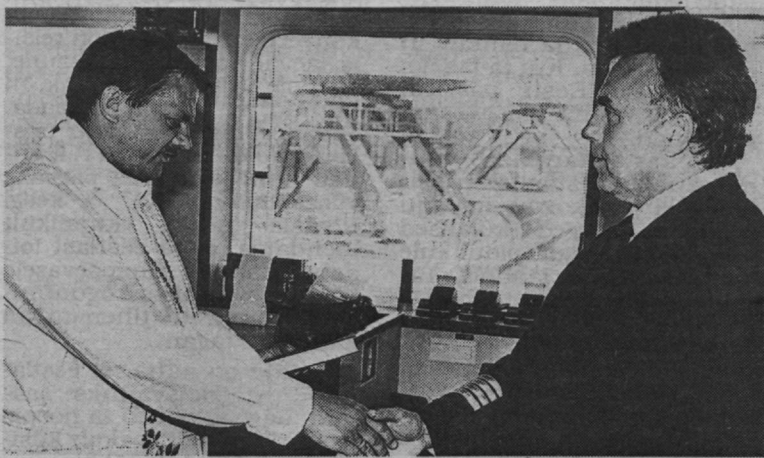
Merelaevanduse kiitmiseks tahaks öelda, et nende laevahitusprogramm on ainulaadne pea kogu Lääne-



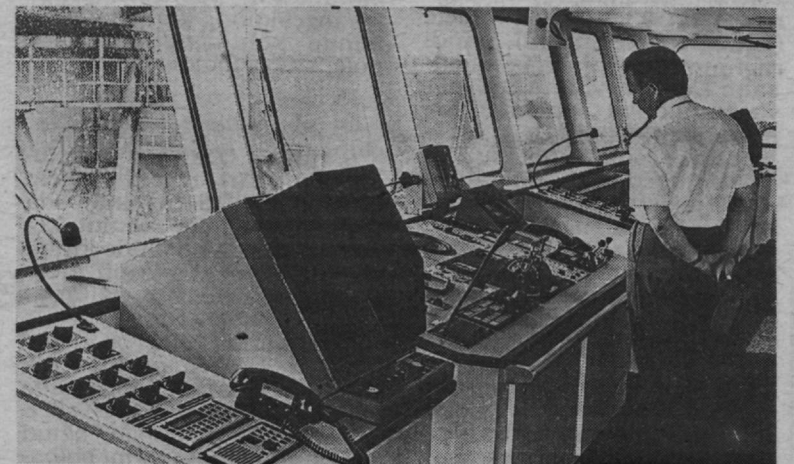
Kapten Valentin Sepp

mere regiooni mõistes. Erialakirjandus avaldab perioodiliselt andmeid uute tellimuste ning valmis saanud laevade kohta. Naljalt teist sellist laevaomanikku ei ole, kel ehitamisel niipalju laevu kui meie merelaevandusel. Öeldakse, et laevu ehitavad vaid rikkad laevaomanikud. Pärts ühene see hinnang ei ole, väga oluline on meie jaoks teatud usalduse saavutamine. Meeldiv oli lugeda „Lloyd's Listist“, et Merelaevanduse laevahitust finantseerivate pankade hulgas olev Hill Samuel on Euroopa laevahitust finantseeriva 20 prestiižkama nimekirjas.

Reet Naber  
Isi Trapido fotod



Eesti Meremisjoni peasekretär Jaan Jaani kinkis kaptenile piibli.



Roolikambris

## Avalöök transiidi arengule

28. juunil toimus teede- ja sideministeeriumis ümarlaunõupidamine, kus osalesid suuremate transpordiettevõtete, sh. RE Eesti Raudtee, RE Tallinna Sadam, Eesti Mereekspeidiitorite Liidu, Ekspedeerijate Assotsiatsiooni, RAS Logistika Maja jt. juhid, arutamaks praktilisi ja aktuaalseid küsimusi transiitkaubanduse korraldamisel ja tariifipoliitikas. Ümarlauda juhatas teede- ja sideministeeriumi asekancler hr. Nathan Tõnnisson, kes tõdes, et ühiselt tegutsedes tuleb tagasi võita naabrite edumaa transiitkaubanduses. Omavahealise koostöö olulisust ja vajadust koordineeritud tegevuse järgi toonitasid ka kõik kohalviibijad. Mõõndi, et Eesti tuntus maailmas on siiski väike ja on tungiv vajadus ühtse Eesti transiidivõimalusi müüva komitee järgi. Nathan Tõnnisson väitis, et transiidi areng peab olema Eesti riiklik poliitika.

Teede- ja sideministeerium pöördub peaministri poole ettepanekuga moodustada Riiklik transiidikomisjon.

Transiidialane ümarlaud koguneb taas hiljemalt septembris.

28. juuni 1995

Teede- ja Sideministeeriumi pressitalitus

## «Eesti meremehed saavad oma ametiühingu»

Sellise pealkirja all kirjutab Märt Kubu 8. juuni «Dagens Nyheteris» Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu loomise kavast ja tekkepõhjustest. Juttu on ka vanast nõukogudeaegsest ametiühingust ning «Mare Balticumil» töötavaist rootslasist. Ka sellest, et neid kutsutakse konsultantideks ja palka saavad nad Rootsi poolelt.

## Meie Kaubalaevawägi

(Algus lk.1)

Traditsiooniliselt palju on naisenimede all seilajaid: 68 "Agnest", "Vilmani". Ka Veeteede Ameti laevad on kõik "EVA-d", ameti enda tähtede järgi. Toredasti on ühe laevaomaniku, AS Melvili kaks laeva "Mili" ja "Maali", nendele sekundeerib sõbralikult kaluriühistu "Räpsa" laev "Mimmi".

Tuntud isikute nimelisi laevu on 19. Jäädvustatud on Aleksander Aberg, Aleksander Kolmpere, Amandus Adamson, Anna Haava, Elmar Kivistik, Fryderyk Chopin, Georg Kask, Georg Lurich, Georg Ots, Gustav Sule, Jakob Hurt, Karl Ristikivi (vahetas välja Johannes Semperi nime), Kreutzwald, Kristjan Palusalu, Lembit Pärn, Lydia Koidula, Oskar Luts, Paul Keres, Rudolf Sirge.

Meremeeste nimesid oli laevavööridel 5: kaptenid

Konga ja Voolens, mehaanikud Krull ja Lisman, pootsman Kibus.

Meeles on peetud legendaarsed kujud erinevalt mailt: Suur Tõll ja Leiger, Jõnn ja Neptun ja Ahti (soomlaste merejumal), Hercules ja Zeus, Kalevipojast ja Vanemuise rääkimata.

Tähed on teed juhatanud vist kõige rohkem „Tralfloti“ meresõitjatele, sest nende laevad kannavad enamasti tähtede või tähtkujude nimesid. Veidi tagasimõtlemist ja meenub, et seal oli laevade Eesti lipu alla toomisega tükk tegu. Ära tegid.

Oma asju ajavad vee peal "Kratt" ja "Kentaur", "Kull", "Kaaren" ja "Ronk", on oma "Luik", "Haug" ja "Vähk". Tööd jätkub nii "Limnoloogile" kui ka "Bioloogile", "Jungalegi" "Taadi" kõrval, ehkki esimene teisest suurem on. Ühel omanikul on kalapüügilaevad "Muld" ja "Mold". Niimoodi võib laevanimede üle mõtiskledes palju toredat leida. Kui hakata veel nende eelmisi nimesid vaatama, on teist samapalju leidmisrõõmu. Kadunud on vanad võitlejad Aleksandra Artjuhina

(nüüd on laevanimedeks "Kella") ja Jaan Anvelt ("Aegvildu"), Arnold Veimer ("Lionia"), "Komsomolets Petrozavoda'st" on saanud "Leiger", "Bogatõrist" "Äge", üks "Kreutzwald" on ümber nimetatud "Pegasuseks" jne.

### Mis laevad meil on?

Põhiliselt teatakse kauba- ja kalalaevu.

Meie lipu all seilab 62 segalastilaeva, 13 veeremilaeva (ro-ro-laeva), 6 puistlastilaeva ehk balkerit, 12 heitmekogurlaeva, 39 vedurlaeva (või pukserit või puksiiri), 5 punkrilaeva, 6 uurimislaeva, 10 tuukrilaeva, reisijaid veab 26 laeva (21 merel ja 5 sisevetel), mil reisijakohti 6979, on ka 4 huvi- ja 5 lõbusõidulaeva. Öppelaevu on kolm: Orissaare Keskkooli "Aurelia", Merehariduskeskuse "Linda" ja Noorte Mereklubi "Tallinn". Veel on meil punkrilaevad, ujuvkraanad, kopsüvendajad, mudapraamid jne. jne. Kalalaevu oli koos tähtajaliselt registreeritutega 1. jaanuariks 1995 kirjas 283. Need on suurest ujuv-

(Järg lk. 9)

# MEREMEES

Nr. 2 "Meremehe" eriväljaanne

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

### Arvamusi:

- **Eduard Hunt** lk. 5
- **Kalle Pedak** lk. 5
- **Toomas Drell** lk. 6
- **Peet Kokla** lk. 7
- **Lennart Johansson** lk. 8
- **"Dagens Nyheter"** lk. 6-7



Pirita sadamas seisab ühe kai ääres laevakontroll, teise ääres piirivalve. On ehk mujalgi nii.

## Samal teemal: "Meremees" meremessil Eikellegi maa

### Sadamakommentaari

Mida arvate juhtumist, kui "Meremees" mängis meremessil sadamajärelevat, kvalifikatsioonikomisjoni esimees ja "Kalevi" jahtklubi nõukogu esimees EDUARD HUNT?

Peab olema seadusandlik akt, mis sedalaadi juhtumeid reguleerib. Eesti Jahtklubide Liidu piires on see nii: kui jaht on jahtklubide liidu registris, saab seal tunnistuse, mitu inimest tohib pardale võtta.

Minu teada ei või mingil juhul üle 30 inimese (koos meeskonnaga) pardal olla. See arv sõltub sellest, kui palju on päästeparvi ja individuaalseid päästevahendeid. Suurtel rahvusvahelistel avamereregattidel on kindlad nõuded, millised päästeparved ja kui paljudele peavad olema, ka N. Liidu ajal oli see rangelt reguleeritud. Praegu on aga probleem mitte üksnes jahtklubide, vaid eriti isiklike jahtidega. Praegu ei ole ühtki akti, mis keelaks võtta isikliku jahti või kaatri pardale rohkem inimesi, kui ohutus lubaks. Mullu oli paar niisugust juhtumist, mis näitasid, et ohutuse tase langeb. Veeteede amet vaatab, et väikesed jahtid ja muud laevukesed ei kuulu tema kompetentsi, ka jahtklubide liit on äraootaval seisukohal. Eks meil ole nüüd vabadus pärast senist ülereguleerimist, aga inimeste ohutus jahtidel ja kaatritel peab olema ikka kuidagi reguleeritud. See on minu veendumus. Jahtkaptenite

roolimeeste ja kipparite ettevalmistamine on veeteede ametiga kooskõlastatud. Aga kas paadi- ja kaatrijuhtide ettevalmistamine, mis on mereinspeksiooni, s.t. keskonnaministeeriumi haldusalas, on saanud üleriikliku tunnustuse, seda ma ei tea. Minu arusaamist mööda peab kõik, mis merel on, olgu see küna, millele on roninud väike poiss, või suur reisisaev, olema mingi seaduse—määruse—korraldusega reguleeritud.

Teine asi on see, kui meil on teoreetiliselt, paberil mingi kontrollisüsteem olemas, aga tegelikkuses see ei toimi. Ei väikestes paadid- ja jahisadamates ega suurteski. Ei ole mingit pädeva organi väljaantud paberit selle kohta, missugused õigused on välisesadamatel. Ja ka suurtes sadamates on olukord segasevõitu. On kaks sadamakapteni tallitust: üks on ametkondlik, nagu näiteks Tallinna Sadamas, teine veeteede ameti oma. Minu arusaama järgi peaks veeteede ameti sadamakaptenid kehtestama reeglid, mida ametkondlikud sadamakaptenid peavad täitma. Ka see praegu ei toimi.

Kas pole tegu ka sellega, et kõik ametiisikud, kellega seni juttu olnud, teavad, mis ühel suurel laeval peab olema ja lisavad, et jahtidel on midagi teisiti, kuid ei tea, mis just?

Teadmisi saab alati juurde hankida, kui see pakub huvi. Kui keegi selle pärast muret tundeks, vastake ta teile!

Purjetajate hulgas, kes tegelevad meresõiduga vabal ajal ja huvist asja vastu, võib kohata sedalaadi uljust: ma suudan ja saan hakkama, ma ei karda ühtki ilma ega olukorda. Kas pole tegu teistsuguse mõtteviisiga, millest lähtub selle nn. ohutusteadlikkuse puudumine?

Purjetajad on üldse omapärane rahvas ja purjetamine on kallis lõbu, mida igaüks ei saa endale lubada. Ilmselt peab sealjuures ka veidi uljust olema, see justkui ilustab seda tegevust. Aga igal ajal peab olema piir ja välismaal on see piir teadlikult paigas. Kui üks jaht tohib peale võtta näiteks 6 inimest, siis ei tulla mõttelegi, et võiks võtta 7.

Mis puudutab konkreetset kõnealust juhtumist, siis see on komertstegevus. Terves maailmas on komertstegevus vastuolus ohutusnõuetega, sest alati tahetakse saada maksimaalset tulu. Selleks ongi vaja kontrolli- ja järelevalveorganeid, et ohutus ohtu ei satuks. Aga mitte nii, et mina ühes sadamas mõlen ja nõuan ühtmoodi, kolleeg paar kilomeetrit eemal aga teisiti. Korra loomise alus peab olema tsentraliseeritud baasnorm.

Sügisest peale teame hästi, misasi on vedaja vastutus. Missugune on see jahtide puhul, mitte üksnes pileetiga, vaid ka n.-õ. külalisesena kaasasõidu korral?

Vastutus on minimaalne. Kui on pileet, siis selle hinna sees on mingil määral ka vedaja vastutus midagi tagada. Aga kui on lihtsalt lõbusõit, siis

ise. Algusesse tagasi tulles rõhutasin ikkagi, et kõige aluseks peab olema pädeva organi väljaantud paber, kuidas peab olema ja kes mida peab kontrollima. On veel üks aspekt: ka heal jahtkaptenil võivad olla nõrgad teadmised näiteks mereõigusest ning seetõttu ei kujuta ta ette vastutust, mis tuleneb inimeste pardalevõtmisest.

Tegime järelduse, et kui Pirital on niiviisi võimalik, siis mõnes väiksemas sadamas on kõik võimalik. Piirivalveülemal sõnul uppus mullu 222 inimest. Kui palju peab neid tänava uppuma, et see kord tekiks?

See ei ole keeruline ega vaja mingeid erilisi teadmisi, et see kord luua ja kehtestada. Puudu jääb tahtmisest.

See on lünk ametkondade vahel. Veeteede amet tegeleb ainult kaubandusliku meresõiduga. Nende väiksemate laevadega arvatakse tegelevat jahtklubisid. Aga on jahte ja kaatreid, mis ei kuulu

jahtklubidesse, seepärast peabki olema riiklik kord.

Nii et oodatav paadibuum tuleb koos piiramatu vabadusega?

Jah. Olen teinud ettepaneku, et kui paadiomanik ei ole jahtklubi liige ja tema laev ei ole registreeritud üheski sadamas, siis ükskõik millise sadamavõimu piirkonda ta satuks, korraldaks sadam seal oma võimuga.

10. juuni "Postimehes" kurdetakse eikellegi maa üle skuutrisõidus.

Need veesõidukid peaksid olema registreeritud väike-laevade inspeksioonis ja täitma samuti kui teised rahvusvahelisi kokkupõrke vältimise reegleid. Aga iga veekogu valdaja võib kehtestada reeglid oma veekogu kasutamise kohta. Kokkupõrke vältimise konventsiooniga on Eesti ühinenud. Aga Eestil puudub otsus tekitasid kohta, mille laialipudenemise üle Läänemere kurdab "Helsinki Sanomat".

### Kaldakommentaari

Kes vastutab meresõidu ohutuse eest ükskõik kui suurtel alustel Eesti vetes, Eesti Veeteede Ameti peadirektor KALLE PEDAK?

Meie. Kuid kaubandusliku meresõidu koodeksi kohaselt tegeleme siiski eeskätt kaubandusliku meresõidu ja üle 12-meetrise laevadega. Oleme, kui tarvis, valmis üle võtma ka väikelaevade inspeksiooni, aga ainult koos kõigi tegutsevate inspektoriga. Kuuldavasti neidki napib.

Kas skuutri juhtimiseks on vaja juhiluba? Kindlasti.

Kas tekitasid kinnituse korda polegi Eestis kehtestatud? On. Kehtib N. Liidu aegne kord, sest see oli rahvusvahelisel tasemel koostatud. Seda pole kehtetaks tunnistatud, aga me pole jõudnud seda veel eesti keelde tõlkida.

# (Rootsi) merepääste fiasko

Jaanipäeva eel ja järel «Dagens Nyheteri» esiküljel

Pealkirjaga «Merepääste fiasko» alustas Rootsi suurim päevaleht «Dagens Nyheter» ulatuslike artiklite seeriast Rootsi merepäästeorganisatsiooni osast «Estonia» hukkamispaigas. Avaldame neist väljavõtteid, sest nii mõndagi tuleb tuttav ette, vaja vaid cesti nimed asemele panna. Et «Estonia» ei hukkunud Eesti vastutuspiirkonnas, on pääsenute õnn. Kuid ta ei hukkunud ka Rootsi vastutuspiirkonnas, ometi on süüdistused karmid. Ilmneb, et Soome oli päästetöödeks parimini valmis.

**Merepääste fiasko**  
«Dagens Nyheter» on detailset uurinud päästeoperatsiooni ja võib nüüd kinnitada, et 9 mereväe kopterit päästsid vaid 14 inimest.

Kolmel suurimal läksid vintsid rikki ja nad olid sunnitud jätma inimesed tormisele merele surema, kirjeldab DN. Kõigil, kes olid saanud päästevesti või roninud parve, oli ühine lootus, et nad päästetakse. Märgatakse kopterit üles turvalisusse. Ja need, keda märkasid Soome merepääste või Rootsi õhujõudude kopterid, ka päästeti, sest oli moodne varustus. Mereväe kopterid seevastu pärinevad 60.–70. aastatest.

## Terve rida vigu takistas päästmist

Soome merepäästeorganisatsioon võimaldas seda, et kopteripiloot oli 10 minutiga baasis ja kell 2 õnnetuskohal. Igati valmis meeskond, kes ei teadnudki algul, et tegu on suure katastroofiga, jõudis päästa 39 inimest. Neil oli varustus, mis funktsioneeris, vastupidi rootslaste omale. Rootsi õhujõududel oli samasugune Prantsuse päritolu «Super Puma» nagu soomlastelgi, mereväel aga vanad «Vertol»-tüüpi kopterid. Kuni Rootsi «Super Puma» Visbyst õnnetuskohale jõudis, oli Soome oma seal juba kolmveerand tundi olnud.

Bergas, Stockholmist lõunas asuval kopteridivisjonil algasid ebaõnnestumised

kohe algusest peale. Kui kapten pidi kohale kutsuma oma meeskonna, ei töötanud peilerid — sidefirma «Telia Mobitel» oli need ööseks välja lülitanud. Telefoniga läks mõistagi rohkem aega. Kohalik meteoroloog ei vastanud telefonile. Arlandast ilmataete hankimine võttis omajagu aega. Lõpuks tõusis kopter õhku tund ja 11 minutit pärast häiret. Taganttuulega jõuti 40 minutiga õnnetuskohale. Otsiti «Silja Europa» ümber, aga nähti üksnes tühje päästeveste ja -parvi. Ka maal kasutatavad projektorid osutusid nõrgaks. Kui nähti inimestega parve, püüti madalamale laskuda. Päästja veeti vaieri otsas läbi vee parvele, kus olid üks eesti naine ja kaks meest. Naine, kel olid jalas üksnes sokid ja seljas õhuke öösärk, vintsi üles. Seejärel läks vaier katki ja vintsi mootor lakkas töötamast. Päästja rippus vaieri otsas 30 m kopterist allpool ega saanud üles.

Meeskonnal polnud valikut. Mehed jäeti parvele ja asuti päästjat päästma. Pendlina kõikuv päästja saadi üles «Silja Europa» juures, kuid ta sai seejuures vigu. Polnud enam päästjat ega vintsi, jäi üle tagasi pöörduda. Vees jah-tunud naine viidi Huddinge haiglasse.

Kui sama kopter mitu tundi hiljem parandatud vintsi-ga õnnetuskohale naasis, oli päike tõusnud. Meeskond nägi vees pikka välja sadadest päästevestidest, aga ei

leitud ühtki inimest. Kui nad olid mitu päästepaati läbi otsinud, läksid nad kü-tust võtma. Polnud mingit mõtet jätkata. Ühtegi elusat inimest polnud enam vees ja meeskond oli 14 tundi sõi-dus olnud.

Mereväe teine kopter tuli kohale kell 4.45. Ka selle vintsi läks rikki. Vaier katkes. Päästja jäeti vette ja korjati hiljem üles teise kopteri poolt, mis oli samuti Berga baasist tulnud.

Nr 166

22 juni 1995  
Veeka 25

TORS DAG

SVERIGES STÖRSTA MORGON

DAGENS NY

Nio helikoptrar räddade 14 "Estonia"-passagerare

## Sjöräddningen fiasko

Den svenska sjöräddningen misslyckades med sin uppgift natten då "Estonia" gick under. DN har i detalj studerat räddningsoperationen och kan i dag avslöja att marinens nio helikoptrar endast lyckades rädda 14 människor.

Try av de första på plats fick fel på vinscharna och tvingades lämna människor att dö i det stormspikade havet.  
När "Estonia" försvann från havsytan tio minuter i ett på natten låg över 200 människor kvar i vågorna. En del hade fått

tag på flytväst, några lyckades kräva sig upp på livflötar. De var panikslagna eller lugna, rädda eller arga. Men en sak hade de gemensamt - hoppet om räddning. Att bli upptäckt av en helikopter och uppvisad till tryggheten. Och de som upptäck-

tes av den finska sjöräddningen eller det svenska flygväsnets räddades, för de har modern utrustning. Marinens helikoptrar därefter är från 60- och 70-talet.  
- Det är inte överraskande att vinschar går sönder. Våra är dessutom gamla, uppemot 30 år.

säger Lars Hall, kapten på en av marinhelikoptrarna.  
- När vi använder dem under övningar lägger de av lite då och då. Däremot var det överraskande att så många gick sönder den här natten.  
Allmänt, sidan A 7

leitud ühtki inimest. Kui nad olid mitu päästepaati läbi otsinud, läksid nad kü-tust võtma. Polnud mingit mõtet jätkata. Ühtegi elusat inimest polnud enam vees ja meeskond oli 14 tundi sõi-dus olnud.

Mereväe teine kopter tuli kohale kell 4.45. Ka selle vintsi läks rikki. Vaier katkes. Päästja jäeti vette ja korjati hiljem üles teise kopteri poolt, mis oli samuti Berga baasist tulnud.

Neljas mereväe kopter väljus Kallingest Blekinges (Lõuna-Rootsis). Sellel läks vintsi kohe korrast ära. Päästja jäeti vette.

Merevägi lasi kokku üheksa kopterit õnnetuspaigale lennata. Kolmel neist läks vintsi rikki. Kui soomlased ütlevad oma operatsiooni kohta kokkuvõtlikult, et «oli õnn», siis Rootsi mereväe juhtkond ütleb, et «oli ebaõnn».

Aga need, kes olid öösel väljas, räägivad teist juttu.

«Pole mingi üllatus, et vintsid lähevad katki. Meie omad on peale selle veel vanad, kuni 30 aastat,» ütleb Lars Hall, ühe mereväe kopteri kapten. «Kui me neid harjutustel kasutame, siis lakkavad nad vahetvahel funktsioneerimast.

Seevastu oli üllatav, et nii paljud neist läksid sel ööl katki.»

Lars Hall ja tema meeskond said aru, et nad ei saanud kasutada harilikku meetodit inimeste veest välja tõstmiseks — lained olid liiga kõrged ja vintsi liiga aeglane. Oli oht, et lained ujutavad hädalise üle, kui ta on teel üles kopterisse. Et neid küllalt kiiresti üles saada, oli meeskond sunnitud terve kopteri-ga tõusma, selle asemel et aeglast vintsimootorit kasutada.

Aga tema kolleegidel läksid vintsid üksteise järel katki. Nii et Lars Hall pidi kallist aega kulutama sellele, et üles tõsta kaht päästjat, keda teised kopterid olid vette jätnud.

Kopterite all surid hädalised, oodates päästmist. On räägitud inimestest, kes andsid alla, kui nad olid tundide viisi päästeparvedel oodanud. Läheduses olid Rootsi mereväe kopterid. Katkiste vintsidega, võimetud mingit abi andma.

Ola Sigvardsson  
Pia Skagermark  
«Dagens Nyheter»,  
22. juuni 1995

## Merepääste puudused on alles

Ikka veel, varsti 9 kuud pärast «Estonia» hukkamist on Rootsi merepääste halvasti varustatud uue laevakatastroofi ees. Puudused organisatsioonis, mis tulid õnnetuse puhul ilmsiks, on alles.

Vanad vintsid on mereväe kopteritel ikka veel alles. Nüüd on 16 vintsi tellitud. Aga need peavad olema kohal alles 1996/97. aastavahtusel. Kaks aastat ja kolm kuud pärast katastroofi. Alles siis saab merevägi varustuse, millest piisab suurteks päästeoperatsioonideks.

Võrdlus Soome ja Rootsi panuse vahel katastroofiõöl näitas selgelt Soome paremaid tulemusi. Üksainus Soome kopter päästis näiteks rohkem hädalisi kui 9 Rootsi mereväe kopterit kokku.

Üks seletus on, et Soome päästekopterid on paremini koordineeritud, paremini varustatud ja neil on parema väljaõppega personal kui Rootsi mereväekopteritel.

Merepääste eest vastutab Rootsis meresõidumet. «Vahel tundub, nagu poleks meresõidumet põrmugi huvitatud meie tegevusest,» ütleb üks kopteripiloot.

Nigelaid vintse ei vahetatud välja, meresõidumet ei teadnud mereväe kopterite puudusi.

«Mereväe varustus on mereväe vajadusteks,» ütleb mereväe juhtkond. «Meie päästekopterid on selleks, et üksikuid piloote veest korjata.»

Me ei tea, mida meresõidumet tsiviilmerepääste jaoks vajab, sest nad pole seda kunagi õelnud. Amet pole tegelikult meilt isegi küsinud, mis võimsus ja mis puudused meie varustusel on.»

Sellele vaatamata leitakse, et mereväe kopterid tulevad toime sellega, milleks nad on mõeldud — et päästa nelja hädalist kahelt hukkunud lennukilt. Nii väljendati ülesanne, kui esimesed kopterid telliti, umbes 50-ndail.

Et kopteritel lähevad vintsid katki, pole mingi uudis.

## Sadamakommentaari

Tuvustage lähemalt Piritä sadama nõudeid, sadamaka-piten TOOMAS DRELL.

Jahid, sh. «Tormilind», on spordilaevade registris. Neil peab olema ülevaatus tehtud, et sel hooajal välja sõita ja kapten vastutab, et laeval oleks kogu aeg kogu nõutav varustus.

Enne olid meil siin vana-mad jahtkaptenid, kes ongi Piritä väljal kasvanud. Nüüd on, nagu mujalgi, uus põlv-kond teistsuguste töekspidamistega peale kasvanud.

Tartlastel oli probleeme vesiskuutritega, nii ka meil — pole nende kohta seadust. Soomes kuulub näiteks registreerimisele iga alus, millel on üle 20 hj. mootor. Meil on nõue, et sadamas ei oleks kil-

Soomlased, kes meil pere-konniti käivad, on enamasti korralikud ja kained. Tegemist on enamjaolt siis, kui laeval on suurem lõbus seitskond. Aga selgi juhul on tihti kaasas mitu meest, kel rannikulaevu-ri vms. tunnistus, kuigi kapten on siiski üks.

Suuremad raudlaevad on veeteede ameti järelevalve all: Miiduranna sadamaka-piten vormistab neile kuuks, ka-heks või hooajaks väljasõitu lubava tõendi. Kaugsoitu minnes sõidavad nad Miiduranda väljasõitu vormistama või kutsuvad sealt komisjoni kohale.

Sellised juhtumid nagu mul-lu uurimislaevaga «Muikku», on tänava piirivalve äienda-da. Eks neile ole ka tehnikat selleks juurde tulnud.

Kõigil tuleb olemasoleva-dest mängureeglitest kinni pi-dada — neid on piisavalt. Uute eralaevaomanike jaoks

on meil põhieeglid, mida neil teada vaja, seinal kirjas.

Meie sadamale tegi üle-vaatuse väikelaevalde ins-pektsioon ja andis väikelae-vaalde sadama passi. Sadama pass on meil veeteede ameti-lt. Kuni 12 m pikkused laevad on kirjas väikelaevalde ins-pektsioonis, üle 12 m pikad veeteede ametis päris laeva-na. Eraldi on veel spordilae-vaalde register, seal on vana-mad jahid pikkusega kuni 50 jalga, näiteks «Linda». Regis-trit peab hr. Tetsmann, kes on olnud peamööta suurte re-gattidelgi, seal on kord ma-jas. Jahtkapteni või kipi tun-nistuse saamiseks on vaja käia kursustel ja teha teatav hulk praktikasõitu.

Mis sunnib uusi eralaevu re-gistreerima?

Igal laeval peab olema purjenumbr või kerel nimi — seesama ka päästevahenditel. Kui näiteks piirivalve näeb

tundemärkideta alust, püüab ta kohe ühendust võtta ja välja selgitada, kellega tegu. Sellela ei või ka Eesti lippu kanda.

Mullu Kaberneeme õnne-tusse sattunud jaht oli arvel väikelaevalde inspektsioonis. Kas Kaberneemes seda jahti vaadati või ei, ma ei tea. Üle-vaatusel küll sihuke ei tohiks läbi minna. Vene ajal oli väi-kesadamateski pidev järele-valve või vähemalt päeva-raamat, kuhu väljasõidud kanti.

Ka meie oleme laevu kai äärde jätnud, kui nõuded pole täidetud, meil on oma must nimekiri. Välja ei vormis-tata näiteks neidki, kes sada-male võlgu. Teie lehe artikli sadamajärelevalvest panime teadetetahvile kõigile tutvumiseks. Tulge meile edaspidi-gi vaatama!

Madli Viitmann

Mitu aastat on merevägi pidanud neid pidevalt parandama. Viimasel 13 kuul on personal leidnud 29 rikut — nii tösis, et vintsid lakkavad funktsioneerimast ja võivad katki minna.

Probleem tekib siis, kui samad kopterid ja samad vintsid võetakse kasutusele suurel merepäästeoperatsioonil nagu «Estonia»-öö.

Kolmel mereväekopteril läks kas vintsimootor katki või katkes vaier. Kahel neist õnnestus kokku päästa kaks inimest. Kui nad õnnetuskohalt ära läksid, olid hädalise seal ja surid.

Lars Halli meeskond päästis 6 elama jäänut, aga korjas üles ka 2 päästjat, keda teised kopterid olid sunnitud vette jätma, kui nende vintsid katki läksid. Kaks neist rikkis vintsidega kopterist jätkas hommikupoolikul pääsnute viimist Utölt Turku ülikooli kliinikusse.

«Estonia» õnnetuse järel otsustas mereväe juhtkond tellida uusi vintse ca 25 miljoni krooni eest.

See summa annab uue perspektiivi meresõiduameti lepingule kaitseväge kopter valmisoleku kohta. Amet maksab ainult 5–6 miljonit krooni aastas valmisoleku eest aasta ringi neljas paigas. See on võrreldav kohvitatassi hinnaga, kui küsimus on kopterite õhushoidmises.

Kujukas näide on Västerbotteni maavalitsus, kes puhtkommertsalustel üüris sõjaväekopter Bodenise. Kopter on sõiduvalmis ööpäev läbi Lycksele haiglas. See maksab maavalitsusele 512 000 krooni kuus. Pluss muutuvad kulud — 3300 krooni lennutunni eest. See ainuke kopter maksab niisii rohkem kui meresõiduamet on nõus maksma terve Rootsi kopterite valmisoleku eest vetel päästeks. Mis võib ehk seletada, miks meresõiduamet pole esitanud mingeid nõudmisi kopterite jõudluse kohta. Nagu teada, saadakse seda, mille eest ollakse valmis maksma.

Mereväe juhtkond teab tagajärgi, mis võib kaasa tuua see, et vintsid pole välja vahetatud. Vintsid ei tule toime uue parvlaevakatastroofi puhul. Aga mereväl ei ole ka vastutust niisuguse õnnetuse korral.

Vastutus merepääste eest on selgelt meresõiduametil. See on kirjast päästetehnikus, § 27: «Rootsi territoriaalmeres peab meresõiduamet vastutama inimeste ülesotsimise ja päästmise eest, kes on või võivad

kardetavasti olla merehädas, ja haigetranspordi eest laevadelt.»

See on vastutus, mida kantakse ebatavalisel viisil. Meresõiduametil on vähe oma ressursse merepäästeks, ainult 50 miljonit aastast. Suurem osa läheb «Telia Mobitelile», kes tagab side päästeoperatsioonideks.

### Lai koostöö

Selle asemel on terve merepääste üles ehitatud koostööle terve rea organisatsioonide ja ametiasutustega: näiteks rannavalve, politsei, merevägi ja õhujõud. Nendel pole merepääste aga esmane ülesanne. Ainuke erand on vetel päästeselts — vabatahtlike ühing, mille sihiks on merel elusid päästa.

Meresõiduameti oma ressursid koosnevad lootsilaevadest ja teatavast arvust päästelaevadest. Peale selle maksab amet kaitseväge ca 6 miljonit aastast kopterite valmisoleku eest.

Hädajuhtumil on häirekeskused, kes kamandavad välja laevad ja kopterid kõigist koostööorganisatsioonidest. Väljas merel peavad nad oma parima oskuse järgi koos töötama ja elusid päästma.

Paberil näeb see organisatsioon hea välja. Aga kõik pole siiski korras. Merepääste erinevate osade vahel on selge rivaliteet.

Räägitakse, et merepääste on üks sigrimigri mitmest väikesest organisatsioonist erinevate ülesannetega, mis tihti üksteisega kattuvad. Nende juhid on väikesed Napoleonid, kes tahavad ainult oma tegevusala kaitsta. Vahel ei funktsioneeris see koostöö isegi mitte harjutuste ajal.

Võrdlus Soomega paljastab otsustavad vahed. Soomes tegeleb merepäästega piirivalve. Neil on vastutus ja neil on oma ressursid, et seda ülesannet täita. Oma laevad, lennukid ja kopterid.

«Meil ei ole nii suuri kopteriresse kui Rootsil,» ütleb Erkki Uitti, piirivalve Helsinki peakorterit staabiohvitser. «Meie merepäästekopterid on kolmes kohas: Helsingis, Turkus ja Rovaniemis. Kuid kuna need on meie omad, siis võime neid efektiivselt kasutada ja hoolitseta selle eest, et meeskond on trenitud just selleks, et inimesi hädast päästa.»

Päeva ajal ei ole meeskonnal tegelikult mingit valmisoleku tähtaega — nad võivad startida otsekohe. Öösel ja nädalalõppudel on nende valmisoleku tähtaeg 1 tund.

«Me leiame, et väljaspool

teenistusaega on 1 tund külalane,» ütleb Erkki Uitti. «On vaja välja minna nii rutu kui võimalik. Inimestel on tendents sattuda hätta, kui on pime, halb ilm ja vesi on külm.»

Kuna need on meie kopterid, võime lühendada valmisoleku tähtaega, kui aimame probleeme. Me võime näiteks meeskonna vajaduse korral lennubaasi paigutada ka öösel ja nädalalõpul. Vahel otsustame, et paneme kopterid välja saarestikku, kui torm on tulemas.»

### Kaks tundi

Rootsi merepäästel on kopterite valmisoleku tähtaeg 2 tundi ja suuremaks valmisolekuks pole mingit süsteemi. Minnakse välja, kui häire tuleb.

(Järgnenud üksikasjalikus võrdluses tuuakse välja Soome kopterite paremused, mida on illustreeritud joonisega.) Soome kopterimeeskonnad trenivad tsiviilmerepäästet aasta ringi. See sisaldab harjutuse, milles tuleb parvlaevale maanduda tormi ajal. Rootsi merepäästel on ühised harjutused paar korda aastas. Harjutusi raske ilmaga koos maandumisega parvlaeval praktiliselt ei esine.

«Me teame, mida vajame, et meie panus oleks hea,» ütleb kopteripiloot Lars Hall.

Ta leiab, et Berga baasis on ressursse, mida võiks paremini kasutada. Nad võiksid ööpäev läbi 15 minuti jooksul õhku tõusta, aga see muidugi maksab.

«Keegi ei ole huvitatud meie ettepanekutest. Vahel on tunne, nagu meresõiduametil poleks põrmugi huvi. Ometi oleme meie oma kopteriga tihti hädaliste ainus lootus.»

Soome merepääste on nagu tuletoorje — tal on nii vastutus kui ka ressursid.

Meresõiduamet kirjeldab Rootsi merepäästet koostööorganisatsioonina. Sellel sõnal on positiivne kõla, aga võrdlus tuletoorjega on paljastav. See on, nagu koosneks tuletoorje koostööorganisatsioonist parkide valitsuse ja linna spordiseltsi vahel.

Tuletõrjeülemaga, kes istub kirjutuslaua taga vallamajas ja ütleb, et on kindel, et mehed saavad oma ülesandega hakkama.

Ola Sigvardsson  
Pia Skagermark  
«Dagens Nyheter»,  
25. juuni 1995  
Tõlkinud Milvi Seim

bi territoorium hoitakse korras oma tööjõuga, siis on see mitu korda odavam kui paati tasulises sadamas, nn. marina pidada. Ka eesti jahtklubi «Nautici» eesmärk on puhtsotsiaalne — selle liikmed on estofiilid.

Kindlustust ei huvita muu kui see, et paat oleks nõuetekohaselt lukustatud. Kõik muu on kindlustusvõtja oma asi.

Peet Kokla sõnul on korra loonud kasvatus. Kuigi näiteks päästevesti omamist ja kandmist keegi ei nõua, on tavapärane, et tekile minnes on vest alati seljas. Juhtumil kohta «Tormilinnuga» arvas ta, et seda võib-olla poleks Rootsis saanud juhtuda. Kui vanemad tahavad oma lastele päästevestid selga panna, peavad nad neid ka ise kandma. Samuti tuleb paadi-õnnetustel alluda paadi juhi/omaniku kehtestatud reeglitele.

Madli Viitsmann

## Kolmandat päeva esiküljel

«Dagens Nyheter» jätkas järgmisel päeval, 26. juunil. Intervjuus Rootsi Meresõiduameti juhi Kaj Janérusega ei olnud midagi üllatavat.

Tavaliselt tehakse intervjuueritavast mitu fotot ja valitakse sümpaatseim, ilmekaim või... naeruväärsem. Viimast teed oli läinud ka DN: lehefotol mõjus lõbusalt naerata valjakas poosis mees infantiilsena.

DN-i küsimused olid ootuspäraselt ründavad, Kaj Janéruse vastused ootuspäraselt rahulikud, isegi igavad, selgitades veel üks kord ilmselt palju kordi üleräägitut.

Et Rootsi päästesüsteem on üles ehitatud koostööle eri organisatsioonide vahel, kellel on ujuvad-lendavad «ühikud», sest nii on odavam. Praegusel kokkuhoiu ajal eriti. Seetõttu on lähtutud sellest, et põhiülesandena muud igapäevatööd tegevad «ühikud» on valmis merele päästma tõttama, kui neid kutsutakse. Kutsuja on MRCC, merepäästetakesus, kes töötab vastavalt lepingule seal, kus on side. /Stockholmis koosneb keskus lennu- ja meresideüksuses töötavaist operaatoritest, kellega tarbe korral liitub kogu üksus. Keskus paikneb sidefirma «Telia Mobitel» katuse all ja koosseisus ning kasutab selle kõigkõikvõimalikke sidevahendeid jm. tehnikat. — M. V./

Miks ei olnud valmis suurkatakstroofiks? Kaj Janéruse selgitas, et merepääste võttes ja profülaktiline tegevus põhinevad kogemusel. Pärast «Scandinavian Star» põlemist pöörati suurt tähelepanu tuleohutusele ja -tõrjele. Ent suure parvlaeva kiiret uppumist ja sadade inimeste ühekorraga veest väljatoomise vajadust polevat osanud keegi ette näha.

Seevastu oma igapäevaste ülesannetega väikelaevadega alati, aga siiski üksikjuhtumid ja sadade inimeste puhul pidavat Rootsi merepääste hästi toime tulema.

Mida arvab hr. Janéruse mereväekoptereist ja nende puudusist? Ta vastas, et meresõiduametil ei ole tegemist otse mereväekopteritega, vaid kaitseministeriumiga on sõlmitud leping kopterite valmisoleku kohta merepäästeks. Kas kasutatakse mere- või õhujõudude omi, on juba kaitseväge juhtkonna asi. Kuid ta teab, et uute vintside peale otsustas merevägi kulutada 25 miljonit.

Kas hr. Janéruse on riigi käest raha juurde küsinud? Vaat seda ei olevat ta teinud, sest oma 15-aastase töötamisaaja jooksul arvanud ta selle tulutu olevat. Ent teiste ametkondadega seadusele tuginevaid lepinguid sõlmides arvanud ta, et seaduse jõud peaks lepingute täitmise tagama.

«Dagens Nyheter»,  
26. juuni 1995

## Kommentaar

«Dagens Nyheteri» hävitav hinnang Rootsi merepääste tegelikule viitab tulla võivatele muutustele merepääste korralduses.

Süsteem, mis on üles ehitatud eeldusele, et on koostöösoov ja side, tundub otstarbekas. Aga DN väidab, et puudub koostöösoov ja otsustaval hetkel puudus ka side.

Kolm aastat tagasi, kui «Meremees» Rootsi merepääste ja rannavalve ülesehituse vastu huvi tundis, paistis olevat teisiti. Nii meresõiduametis, merepäästetakesuses kui ka rannavalves joonistasid mitte juhid, vaid tegelikud töötajad skeeme merepääste heale koostööle rajaneva ülesehituse kohta ning näitasid mitte ilma uhkusega oma kohta selles. Midagi peab olema juhtunud, et süsteemi loogika enam ei toimi. Muutunud on kas olud või inimesed.

Eestis ehitati samal ajal üles kaht laevastikku, üht Rootsit, teist Soomet eeskujuks võttes. Veeteede ameti tollane rannavalve koordineerituse keskuse ja rannavalvefunktsiooni olemas Rootsi moodi poli-funktsionaalne.

Samal ajal tekkinud piirivalvelaevastik pidi olema Soome eeskujul sõjaväeline. Selle kõrvale hakkas tekkima Eesti väike merevägi. Ja kõik kipusid päästma, olemata üksik selleks küllalt valmis. Kusjuures kerkis seesama seadusega pandud vastutuse probleem.

Tänavu märtsis lahendas Andres Tarandi valitsus probleemi kirvehoobiga — muist siia, muist sinna. Ja nüüd, suure suve ajal, ei paista keegi küllalt täpselt teadvat, mida

ta tegema peab. Selge on, et kui ööpäev läbi peab valvet veebel, siis ta ise midagi ei otsusta ega käsku anda ei saa, vaid peab ette kandma. Sama rida mööda, nagu ettekanne liigub ülespoole, tulevad küsud allapoole. Selleks kulub aega ja ka info võib ringi liikudes moonuda.

Vastastikune usaldamatus ja koostöösoovi puudumine võivad viia selleni, et igas rannapiirkonnas peab iga ametkond pidama oma «ühikuid». Nii seisaksid (mõnel pool seisavakid) kõrvu lootsilaev, piirivalvelaev, hüdrograafia laev, reostustõrjelaeve ja peaks veel olema eriline päästelaev. Ja kuni üleüldsed aru peavad, kes oma laeva välja saadab, jõuab karile sõitnud väikelaeve parasjagu ära uppuda.

Rootsi ajalehetedes olid jaanipäeva aegu silmapaistval kohal uppumisuudised. Noormees sukeldus järle vette kukkunud mobiiltelefonile, kui üles leiti, ei suudetud elu sisse puhuda. Noormees hüppas reisilaevalt merre pärast tülitiitartlõpsuga, kuigi otsiti mitu tundi, ei suudetud leida. Kannu käändus raske lasti all ümber, üks mees uppus, teine pääses. Mees paiskus välja sõitvast mootorpaadist, leiti omapead edasi sõitev mootorpaat ja asuti meest otsima jmt.

Aga kui tütarlaps, kes ei tea omaenda mobiiltelefoni numbrikü, teab ometi merepäästetakeskuse oma ning teab, et ta saab sealt abi ja saabki, siis on seegi midagi väärt. Üks merepäästejuhtum on ära hoitud.

Huvitav oleks teada, kuidas oleks samasugune juhtum Eestis lahenduse leidnud.

Madli Viitsmann

## Kolleegikommentaar

### Korra on loonud kasvatus

«Sellel, kes juhib laeva, mis on pikem kui 12 m ja ühtlasi laiem kui 4 m, peavad olema kapiitabelid,» selgitas ajakirja «Båtnytt» («Paadiuudised») korrespondent Peet Kokla. «Muidu pabereid ei nõuta, kui väikelaeve ei kasutata rahva ringvedamiseks raha eest.»

Skuutrite ohjamiseks on eriseadus — kui see on veesõiduk, millel pole pardalaudu ja inimesed istuvad tandem. Ent näiteks «Kawasaki» on väikesed pardalaud ja inimesed istuvad kõrvuti — juriidiliselt pole see skooter. Kahtlasel juhul tehakse foto ja otsustatakse selle põhjal, kas tegu oli skuuriga või mitte. Skuurid võivad sõita üksnes

mõnes kohas ja mõnel kellaajal, sedagi enamasti erilooga, et need ei segaks liikuvat vabaõhuelu. Peet Kokla arvates võiks Eestis pärast seda, kui skuurisõidude eeskiri olemas, toimida samuti kui rõõvkalameestega. Kui keelatud kalapüügi korral konfiskeeritakse nii kalapüügiriistad kui ka paat, võiks keelust üle astunud ka skuurit konfiskeerida.

Ainult võistlustel kontrollitakse, et jahtidel oleksid ohutuse nõuded täidetud. Jahtklubi ise jahte ei kontrolli, kui just klubi eriala pole näiteks võistluspurjetamine. Suuremalt jaolt on klubide eesmärk sotsiaalne — neil on oma sadam ja paadi ülestõstmise võimalus. Kui vahti peetakse ja klu-

# Pühapäevapurjetajad telefonitoruga

Pühapäeva, 18. juuni pärastlõunal helises Stockholmis merepäästkeskuses häiretelefon. Noor naishääl palus abi — olvad purjepaadiga ära eksinud ja samal paigal kolm ringi teinud. Kõne vastu võtnud operaator Bengt Nordengard ja merepäästkeskuse juht Lennart Johansson asusid päästma.

Kõigepealt püüti kiiresti lauale otsitud kaardil leida paadi asukohta. Telefonist orientiire küsides jõuti selgusele, et suur kollane purjepaat asub Runmarö ligidal ja vaja on jõuda Sandhamni. Paluti abi Sandhamni lootsijaamast ja samal ajal küsitleti naishäält. Mõne minuti pärast puksus üks meestest vaikselt naerda, teine aga jätkas vestlust surmõsiselt, abistava-lohutava tooniga.

Selgus, et 15-aastane tütarlaps on koos noormehega sõitma asunud, oskamata kuigi hästi kaardi ja kompas-

signi ringi käia. Seetõttu ringleski ta ühel kohal. Tuul oli aga tõusnud ning et mobiiltelefon paadis oli, palus tütarlaps merepäästkeskusest abi.

Lootsijaam leidis paadi radari abil üles, üheskoos täpsustati asukoht kaardil ning kogenud meremehed koostasid algajale jõukohase marsruudi. Telefonis juhutati tütarlast poid vaatama, anti kurss ja õpetati seda kompassi pealt jälgima, pidevalt hädalist seejuures rahustades. Nii nad seal üheskoos purjetasid, üks kaardi kohal, telefonitoru kõrva juures ja pliats käes, teine saarestikus. Omavahel aru pidades otsustasid mehed, et kui paat sel kombel üle lahtise vee saab, siis iseseisvalt Sandhamni sisse ikkagi ei sõida. Nii otsustati sissesõid-

duks lootsikaater appi paluda ja küsiti hinda. Ka tütarlapsele selgitati, et oranž laev tuleb appi küll, aga pärast saadetakse vanematele mitte nulliga arve.

Hoolimata loo naljakast küljest tegutses päästemeeskond professionaalselt, hädalist täie tõsidusega õpetades-rahustades. Niisuguseid pääste- ja kommertstegevuse piiripealseid juhtumeid pidi Rootsis üha rohkem ette tulema, aga tähelepanuta ei saa jätta ühtki — seesamagi oleks võinud pool tundi hiljem päris päästejuhtumiks muutuda. Nii purjetaski kogenud kapten tütarlapsega mõõda kaarti kaasa — muide eritasuta. Ega rielnud temaga üldse.

Kuidas igasuguseid juhtumeid üldse ära hoida? Lennart Johansson arvas, et esmatähtis on anda paadiomanikele igakülget informatsiooni. Aga ka kindlustus saaks raha abil mõjutada. Suund peaks olema nn. sissekonstrueeritud ohutusele uute paatide ehitamisel. Suur osa rahva valgustamisel on paadiajakirjadel («Båtnytt», «Båtägare», «Kryss», «Nya Båtar», loetles ta) ning merepäästetalitusest saaks andmeid juhtumite tüpiseerimiseks ja põhjuste väljaselgitamiseks. Temale tundus igatahes, et meresõiduohutus läheb Rootsis aina paremaks.

Omaette probleem on ka Rootsis olnud skuurid — juhuluba seal pole ja sõitsid saarestikus. Alates 1. jaanuarist 1994 on need üldse

keelatud. Kuid kui keegi on selle ca 40–50 tuhat Rootsi krooni maksva riista ostnud, võib ta tulla sellega sõitma näiteks Eestisse. Keelamisel oli esikohal loodushoid, nii võidakse eraldada mõni kaugem piirkond, kus sõit ei seaks näiteks linde. Hiljuti oligi skuurrite võistlus, milleks taotleti eriluba.

## Merepäästkeskuse operaatori märkmetest:

Kell 15.35: Ärritatud noor daam purjepaadis "Arabesk" leidis end olevat Runmaröst ida pool, koos noormehe ja sõbrannaga. Ei suutnud käivitada mootorit, sattus ärevusse ja ütles, et ei suuda purjetada. Ta on ainus pardalolijaist, kel on mingisugune purjetamisoskus. Ei tea oma mobiiltelefoni numbrit. Tahtis

sõita Sandhamni ja nüüd tahab siit abi. Arvab end olevat Kalvholmenist otse lõunas, "aga siin on nii palju karisid, et ma ei julge edasi purjetada." Hoiame side avatuna.

Kell 15.55 Võetud ühendust Sandhamni lootsijaamaga, kus lootsikaatri "723" meeskond koguneb ja sõidab välja Gröskärsfjärdeni poole ning saadab "Arabeski" Sandhamni sisse.

Hoitud sidet "Arabeskiga" ja saanud purjetamisjuhiseid läände mööda fjordi. Loots "723-ga" kohtas teda Hästskärist loodes ja sai edasi Sandhamni. Seal aidati kinnitada ja saadi klaariks kell 17.08.

Selgelt k o m m e r t s i k .

Madli Vitismann

Laevaradistina töötanud Ants Aavik tõuseb häire korral sideoperaatori toolilt, et asuda merepäästkeskuse operaatori laua taha.



Bengt Nordengard ja Lennart Johansson purjetavad tütarlapsega koos mööda kaarti.



## Esmalt ajakiri

«Båtnytt» on Bonniersi ajakirjandusperele kuuluv paadihuviliste tarbija-ajakiri. Ilmub kolmes keeles kolmes linnas. Enamik lehekülgi valmib Stockholmis ning tõlgitakse norra ja taani keelde, kuid Oslos ja Kopenhaagenis lisatakse omakandi reklaame ja vahel ka teksti.

Omaniku otsust järelevalvet ei imetus ei tunneta, sest Bonniersile kuulub sedavõrd palju väljaandeid, et aru tuleb anda eeskätt aasta majandustulemustest. Toimetusesisene demokraatia ulatub selleni, et peatoimetaja valitakse iga kahe aasta tagant ümber.

Eelmine peatoimetaja Peet Kokla hingab seetõttu kergemalt, sest paberitöö võtab nüüd märksa vähem aega. Mõistagi on paadiajakirja korrespondent ise paadihuviline.

## «Navigare Pro Mille»

Perekond Kokla on oma «Fööniks»-tüüpi jahti pidanud 14 aastat. Nimest, mis tähendab «Sõida tuhandete eest» on ahtripee glile suurelt maalitud tagumine pool; seesama pool teeb ka nalja, kui seda raadlosse öelda, sest eeskätt seostub see kõigile tuntud joobnudoleku mõõtühikuga. 8,5 m pikk ja 2,9 m lai poolteise meetrise süvisega jaht mahutab kõikvõimaliku moodsa navigatsioonivara ja tänapäevaseid muugavused.

Radar «Decca», GPS-navigaator ja autopiloot võimaldavad anda programmi: sõida 3 tundi ringi ja tule siiasamasse tagasi. Ise peab seejuures vaid vaatama, et kellelegi otsa ei sõidaks. Ent sõita oskab hr. Kokla ka siis,

## «Båtnytt» — ajakiri ja paat



Peet Kokla eelistab oma jaht hoiukohana marina-tüüpi sadamat Fisksåtra Marincenter.

kui töötavad üksnes logi ja kompass. Nii juhtus kord, kui välk oli teised navigatsiooniseadmed rivist välja löönud.

Moodsad laevajuhtimiseadmed paraku ei võimalda harilikku navigeerimist harjutada ja nii teab Peet Kokla jutustada hulga lõbusaid lu-

gusid saamatuid paadijuhtidest, kes ei oska merekaarti lugeda ega tea, kuspool kompassinõel põhjasuunda näitab.

Merekaardist õppis ta ise lugu pidama pärast seda, kui oli kombineeritud jolliga asunud Stockholmis kesklinnast teele ühele saarele sõpra kü-

lastama. Ainsaks tarkvaraks oli telefonikataloogist välja rebitud linnaplaan, aga sõbra saart sellel polnud — jäi kaardi serva taha. See olla jäänud ta viimaseks sõiduks telefoniraamatu järgi.

## «Båtnytt»

Ajakirja toimetusel on «Bayliner»-tüüpi mootorkaater. «Odav ameerika ehitus, ainult kere on hea,» koputab hr. Kokla vastu vooderdist, «aga juba kolmas sellest tüübist. Eelmisel, väiksemal, talasid fotograafid pildistamise ajal katuse sisse.» Praeguse suure kaatri tahaksid ajakirja omanikud maha müüa, aga keegi pole tahtnud osta.

«Ilusa ilmaga paned Sandhamnis paagi täis ja 3–3,5 tunni pärast oled Lehtmal.» Kaater teeb 28 sõlme, aga nõuab selleks 70–80 l küttust tunnis. Vaja vaid vaadata, et kellelegi otsa ei põrutaks — juhtida saab tekilt või kajutist.

Toimetusele on oma kaater ostetud selleks, et korraliku tarbijakaitsja kombel igasu-

gu paaditarbeid testida. Navigatsioonivahendeid jm. elektroonikaseadmeid, tualette, pumpi, külmapappe jms. tuleb proovida sõidu ajal.

Nii prestiižse tegevuse jaoks, mis pealegi reklaami tootab, võiksid paadifirmad ju toimetusele paadi kinkida või kasutada anda? «Rootsi on vaene maa ja paadifirmad eriti vaesed,» arvab hr. Kokla seepeale.

## Ons' sinilipp uhkuseasi?

Peet Kokla: «Enne kui Pärnusse sinilipp üles tõmmati, polnud ma sellest kuulnudki. Rootsis on sinise lipu sadamaid vist üksainus — Stockholmis külalissadam.»

Rootsis on seadusega keelatud heitvett üle parda lasta, aga pole ühtki kohta, kuhu paaki ära anda. «Mere-mehe» toimetusele võtab heameelega vastu kõigi nende vihased protestid, kes tõestavad, et Eestis samuti ei ole. Senine praktika näitab igatahes vastupidist: Miiduranna sadama ümberhitisel lammutati sealne pilsivee vastuvõtu jaam, uue ehitamisest pole aga midagi kuulda. Ja ega üht aktsiaseltsi selleks vist enam kohustada saagi?



Esiplaanil «Navigare PRO MILLE»



Esiplaanil «Båtnytt»

Eesti Meremeeste Liit

«Meremehe» eriväljaanne



20. juunil oli põhjust röömustamiseks mitut masti meremeestel. Saaremaal Tornimäel oli Eesti Veeteede Ameti väikelaevade osakonnal saanud valmis esimene lootsikaater "Eva 017", mida vette laskma asuti.

Endisesse Põide sovhoosi viihalli on mahtunud veeteede ameti paadiehitus- ja remonditsehhi. Saarlaste laeva- ja paadiehitajate traditsioone on seal jätkamas Mark Muru ja tema meeskond. Mis siis, et materjalid tänaseks muutunud, uue aluse valmisaamine on ikka

pühalik sündmus. Plastkorpus on ostetud, samuti seadmed, aga muud ehitus-valamis-väljamõtlemis-sisseseadmistööd on mehed kohapeal valmis saanud. Esimese lootsikaatri valmisaamiseks läks aega poole aasta ringis, järgmistega arvatakse kiiremini hakkama saavat, sest pole vaja uusi vorme teha, ka on olemas kogemused.

Uus lootsikaater on ehita-

tud vastavalt Põhjamaade standarditele (*Nordic Boat Standard*), mis määravad ära töökaatrile esitatavad tehnilised ja tugevusnõuded, samuti materjalide ja varustuse kohta. NBS nõuded on koostanud ja kinnitanud Islandi, Norra, Taani, Rootsi ja Soome mereadministratsioonid ning klassühing "Det Norske Veritas".

Uus lootsikaater on poolplaneeriva kerega 9 m pikkune, 3 m laiune ja 0,85 m süvisega "Sole Diesel HS 270" peamasinaga kiirekäiguline (kuni 20 sõlme) alus, mis on mõeldud kasutamiseks jäävabal ajal (kevad-suvi-sügis). Jaapanis valmistatud ning Hispaanias mereotstarbeliseks konverteeritud 6-silindrilise mootori töömaht on 5,8 liitrit, see on varustatud ka kaitseautomaatikaga juhuks, kui õlirõhus või töötemperatuuris tuleb ette ohtlikke kõrvalekaldeid. Siis antakse sumeri ja märgutuledega alarm ja info vea olemuse kohta kaatri juhile.

Juhtimisomaduste paremaks muutmiseks on kaatril lisaks tavalisele hüdraulilise ajamiga roolile võõripõtkur. See võimaldab täpsete manöövrite sooritamist näiteks lootside võtmisel-andmisel sadamas, kus tihti tuleb kalle läheneda suurte laevade kinnitusotste vahelt või alt läbi.

Sillas on esmapilgul midagi nagu teistmoodi kui muudu. Peaegu nagu lennukis, s.t. paneel on viidud suurelt osalt üles. Navigatsioonivastustus on kaatril korralik: radar "KODEN MD 3600", magnetkompass, elektromagnetkompass, kajalood, logi, ULL radiotelefon, IMO nõuetele vastavad navigatsioonituled, käsi- ja katusprojektor, lisaks veel võõriprojektorid, sest kaatrijuhile on kurtnud ujivate palkide jms. üle, mis ilma võõriprojektoriteta on pimeduses praktiliselt märkamatud. Veel on kaatril peal udupasun ja radarirefleksor. See viimane on Eesti vetes sõitvatel kaatritel suhteliselt uus seade, kuid rahvusvaheliste nõuete kohaselt juba kohustuslik, seega ilmselt lähitulevikus meilgi samamoodi.

Tegijaid loevad üles veel hulgaliselt igasugust muud varustust: "elektriline ankur- ja kölevints, 150-liitrise fekaaltankiga WC, 150-liitrine mageveetank ja suruveesüsteem, külmik, pliit, raadio, salongiküte nii masina jahutusvedelikult soojusvaheti kui ka elektridüüselkalo-

riiferilt, salongi sundventilatsioon, sise- ja tekivalgustus, magamiskoht ühele inimesele, kaldavoolu liides koos täisautomaatse akulaadijaga, esi- ja esimestel külgakendel klaasipuhastajad ja suunatavad puhurid seespool, termoisolatsiooniga polsterdus, kapid-laekad varustuse ja laevapere liikmete isiklike asjade hoidmiseks.



Laevaehitajate pidupaev. Paremal esimese Mark Muru.

Päästevarustus vastab rahvusvaheliste nõuetele: käsitsi ja automaatselt rakenduv päästeparv 4 inimesele, päästerõngad (üks neist valguspoiga), säratuled, päästevestid, hüpotermiavastased vahendid, esmaabipakend jms.

Tekk on arvestatud nii, et seal oleks lootsil piisavalt ruumi liikumiseks või liikuvast laevalt kaatritele hüppamiseks. Põhimõtteliselt on kaatril käepärases kohas reeling, millest saab kohe

kinni haarata. Ka tegevuse julgustaja (mehaaniku) jaoks jätkub tekil ruumi. Kaatri 760-liitrine kütusevaru ning joogivee- ja toitumisvõimaluste olemasolu võimaldab autonoomsuse vähemalt ööpöevaks, mille jooksul võib läbida 380 miili.

Niisugune ilus ja tubli alus seisib hallis, kui külalised kohale jõudsid. Õnnelikud olid erasoosalised (isegi unepuudus ei paistnud välja), rahul kohaliku valla vanem, kes uuele alusele oma kenasti karvase kotermanni kaasa kinkis. Kui kõned tegid ja kogu paaditsehhi tegijad ja tegemised hoolega üle vaadatud-kuulatud, läks vetteajamiseks. Alguses maad mööda treileril, siis kahmas Orissaare sadama kai peal kraana otsad oma haardesse ning pea "EVA 017" ujuski. Ristimissõnad ütles vanaisa abiga Kristiina, šampus kastis uue aluse merekindlaks ja esimesed õnnelikud läksid proovisõitu tegema.

Merel prooviti kõiksugu manöövreid. Kui teisel suurveavanägil Viktor Palmel erakordselt kõrgevaliteediline meeskond peal oli (pole kontoris istuvad kaptenidki meretööd ära unustanud, oskavad otsi võtta-anda ja ametis kapteni korraldusi ka kuulata), kaaluti läbi kõik võimalikud head-vead, ja jäidi päris rahule.

Mis see kõik maksumaksjale maksab? Alla miljoni Eesti krooni. Oma mehed said tööd, oma firmad tegid allhankeid. Mis kingitud vanade laevade ülalpidamine lõppkokkuvõttes maksma läheb, pole ilmselt kuskil korralikult välja rehkendatud. Oma laevastiku uuendamise on kindlalt perspektiivne teetegemine. Eriti kui arvestada lootsitöö olulisust. Tõi see juba vanal ajal tegijatele hästi sisse, nii ka tänapäeval, kui riigilootsid riigikassa täitmisele kaasa aitavad.

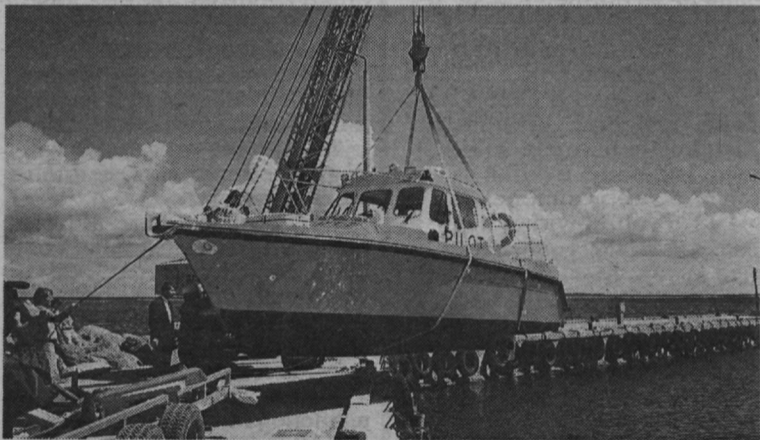
Reet Naber



N-o. lõppviimistlus.



Rahulolevad laevatellijad Kalle Pedak ja Viktor Palm.



«EVA-017» lastakse vette.

## Meie Kaubalaevawägi

(Algus lk. 1 ja 4)

baasist "Fryderyk Chopinist" (165,5 m pikk, 21 m lai, üldmahutavusega 13 467) tavaliste 12-meetrise kalapüügi-laevadeni (näiteks on sellised väiketraalid).

### Kui vanad on me laevad?

Kõige rohkem on 20–25 aasta vanuseid laevu — 123. Vanemad kui 30 aastat on 81 alust, suhteliselt uusi, kuni 5-aastasi 21, neist kolmandik on riigilaevad. Ehitamise aasta 1994 on kirjas Pärnu AS Thaleia transpordilaeval "Fredy", kalapüügi-

laevadel "Herese" ja "Ly". Need on Eestis ehitatud. Veeteede ameti lootsikaater "EVA-015" ning rannavalvelaev "EVA-208" on Soome-ehitusega.

Kõige vanem registris on 1914. aastal ehitatud jäämurdja "Suur Tõll". 1925. aastal on Taanis ehitatud vedurlaev "Risto", mis kuulub Karmi Laevanduse AS-ile. Pärnu Sadama "Rudolf" on 1949. aastal Suurbritannias ehitatud ja samal aastal Rootsis kalapüügi-laev "Malu". Siis tuleb teenistuslaev "EVA-202", mis ehitatud 1953 Taanis. 1954. aastal Saksamaal ehitatud PTS-istid on silani veel (vee peal) "Imata" ja "Puhatu", samavannuseid on mõni veel, enamasti leiame 50. aastate laevade omanikud Pärnu poolt.

### Kes on laevaomanikud?

Laevaomanikke, võõrama nimega vahel ka reederiteks hüütuid, on 150. Kõige rohkem laevu, 56, on RAS-il Eesti Merelaevandus ja RAS-il Ookean on kirjas 37 laeva. Enamikul laevaomanikest on märgatavalt vähem aluseid. Kahekohalise numbriga saavad oma alused kirja panna veel tosin laevaomanikku, 84-l omanikul on registreeritud 1 alus. Hea traditsiooni kohaselt on paar tõelist laevavähihust (vanas kõnepruugis oli mõnus sõna *laevakamp*), kus laevad muretsetud mitme mehe peale. Saarlattel on Mustjala vallas kaks ühelaevakampa, Vösul on 6 mehe peale registreeritud 2 laeva.

Küllalt palju omavad laevu riigiasutused-ettevõtted:

koolid, vallavalitsused, mitmed uurimisinstituudid. Natuke naljakas on küll lugeda, et Eesti Mereinstituudi neljast laevast on üks reisi-laev ("Livonia") ja teine lõbusõidulaev ("Kratt"). Aga see teema on omaette pähekel.

### Ajas ja ruumis

1. jaanuariks 1995 oli Eesti lipu alla registreeritud 570 laeva üldmahutavusega 698 837,72. 1940. aasta alguseks oli Eesti lipu all 424 laeva (vist ei ole riigilaevu) üldmahutavusega 221 887 brt. Riigilaevu oli 39, nende hulgas jäälõhkujad "Suur Tõll", "Tasuja", "Jüri Vilms", "Merikaru", "Leiger", "Merepoeg". "Tõll" on ikka veel rivis, "Leigri" nime taga on Tallinna Sadama vedurlaev, endi-

ne "Komsomolets Petrozavoda".

Maailmamastaabis oleme oma kaubalaevastikuga 1994. aasta arvestustega 64. kohal. (Seal arvestatakse laevu üldmahutavusega üle 300), meil oli selliseid 1. juuli 1994 andmetel 98. Maailma suurimad laevastikud on Liberial, Panamal ja Kreekal. Venemaa leiame 12. kohalt, Rootsi on Vanuatu järel 38., Läti 52. ja Soome 54.

Ja see ei ole veel kogu tõe Eesti laevade kohta, sest eraldi arvestust peetakse veel väikelaevade kohta, purjekad on omaette. Riigilaevastiku pilti muudab oluliselt see, kui räägiksime ka piirivalve- ja sõjalaevastikust.

Reet Naber



Töökojas on valmimas uus laevakere.

# Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing (EMSA) PÕHIKIRI (projekt)

## I ÜLDPÕHIMÕTTED

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing on omaalgatuslik mittetulundusühing, mille tegevuse eesmärgiks on oma liikmete ametialaste, majanduslike ja sotsiaalsete huvide ning õiguste kaitsmine ja esindamine töandjate ees, kohtus ning teistes riigi- ja kohalikes omavalitsusasutustes.

Ühingu aluseks on liikme vaba tahe sellesse kuuluda ja ühiselt oma õiguste eest seista.

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu tegevus põhineb demokraatial, juhtimise kollegiaalsusel ja töö avalikkusel.

Ühingi järgib oma tegevuses rangelt Eesti Vabariigi seadusi ja toetub tegevuses oma põhikirjale ning teeb koostööd teiste ühingutega põhikirjaliste eesmärkide ühtlangu alusel.

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu lühendnimetus on — EMSA.

## II EESMÄRGID JA MEETODID

2.1 Oma tegevuse kõigis aspektides toetub EMSA rahvusvahelise ametiühinguliikumise üldtunnustatud põhimõtetele ja seab pikaajalises perspektiivis samad eesmärgid ja ideaalid nagu on sätestatud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) deklaratsioonides.

2.2 EMSA eesmärgid:  
2.2.1 kaitsta ühiselt ja koostöös teiste ametiühingutega oma liikmete tööalaseid, majanduslikke ja sotsiaalseid huvisid töandjate, riigi- ja majandusorganite ning kohtute ees;

2.2.2 abistada töandjaid mereala kutseoskuste ja kvalifikatsiooni tõstmisel;

2.2.3 parandada töökaitse ja ohutuse alast olukorda laevadel (osakondades);

2.2.4 arendada aktiivset koostööd ja võimaluste piires olla solidaarne teiste ametiühingutega, kelle põhikirjalised eesmärgid ühtuvad EMSA omadega;

2.2.5 organiseerida ja parandada meremeeste vaba aja sisustamist;

2.3 EMSA eesmärkide saavutamise meetodid:

2.3.1 võtta osa uute kollektiivlepingute väljatöötamisest koostöös laevaomanike-töandjatega nõupidamistel;

2.3.2 esitada omapoolseid ettepanekuid töandjatele töötingimuste, -ohutuse, -kaitse jne. parandamiseks;

2.3.3 kontrollida laevadel (osakondades) Eesti Vabariigi seadusandlusest ja normatiivaktide kinnipidamist EMSA liikmete töö- ja olme-tingimustes;

2.3.4 kahepoolsete läbirääkimiste käigus EMSA ja töandjate esindajate vahel lahendust mitteleidnud küsimustes, kaasata probleemi tulemusliku lahendi leidmise audiitoreid, või kui on tegemist seadusandluse rikkumisega, siis pöörduda kohtusse.

2.3.5 töötada välja tegevuskava oma lähimate eesmärkide realiseerimiseks;

## III EMSA LIIKMED

3.1 EMSA liige on füüsiline isik, kes töötab kvalifitseeritud meremehena või muu laevapere liikmena või endine professionaalne meremees, kes on töötanud merel vähemalt viisteist aastat, on Eesti Vabariigi kodanik või omab alalist elamis- ja tööloba Eesti Vabariigis ja on avaldanud soovi kuuluda EMSA-sse ning täidab liikmeks olemiseks seotud põhikirjalisi kohustusi.

Isik loetakse kuuluvaks EMSA-sse pärast usaldusisikule või EMSA esindusse kirjaliku soovivalduse ja liikmekaardi täitmist ning nende esitamist. Põhikirjalised õigused laienevad talle pärast vastavat EMSA volikogu otsust ja sisseastumismaksu 50 EEK-i ulatuses ja kahe kuu liikmemaksu laekumist EMSA arvele.

3.1.1 Üldjuhul ei saa EMSA liikmeks olla sõja-, sport-, huvi- ja kalalaevade meremehed. Erandkorras EMSA liikmestaatuse saamise küsimuse otsustab EMSA volikogu.

3.2 EMSA-st omaalgatuslik väljaastumine toimub liikme kirjaliku soovivalduse alusel osakonna usaldusisikule või EMSA esindusse.

3.3. Liikmete arvestust peetakse EMSA esinduses.

3.4 Liikmel on järgnevad õigused:

3.4.1 saada abi töö väärtusele vastava töötasu, puhkusetasu, puhkuse, töötaja, inimese tervisele ohutute töötingimuste ning tööõiguse tagamiseks vastavalt Eesti Vabariigis kehtivatele seadustele ja normatiivaktidele;

3.4.2 saada töandjatega sõlmitava kollektiiv- ning individuaalsete töölepingute kaudu kaitset oma töösuhetest lähtuvate huvidele;

3.4.3 saada informatsiooni ja vastavalt EMSA võimalustele ka koolitust oma töösuhetest lähtuvate huvide esindamiseks ja kaitsmiseks;

3.4.4 saada õiguslikku abi vanaduse, ajutise või alalise töövõime kaotuse osas tekkivate probleemide korral;

3.4.5 saada õigusabi kõigis töö- ja sotsiaalvaldkonda puudutavates, töölepingute jms. põhikirjas ettenähtud küsimustes ja vajadusel kaitset kohtus;

3.4.6 saada infot EMSA tegevuse ja finantsmajandusliku seisuga kohta;

3.4.8 valida ja olla valitud EMSA volikogusse või juhatusse;

3.4.9 omada võimalust tasuta osaleda kõigil EMSA poolt organiseeritavatel üritustel.

3.5 Liikmel on õigus ja kohustus aktiivselt osaleda EMSA tegevuses.

3.6 Liige omab kohustusi:

3.6.1 tasuda liikmemaksu põhikirjas määratud korras ja määras;

3.6.2 täita EMSA üldkoosoleku, volikogu ja juhatuse otsuseid;

3.6.3 järgida kutse-eeskirja ja hoida Eesti meremehe au.

3.7 Füüsiline isik kaotab automaatselt EMSA liikme staatuse põhikirjaliste kohustuste mittetäitmisel kolme kuu jooksul.

Kõigil teistel juhtudel, kui EMSA liikme poolt rikutakse Eesti Vabariigis kehtivaid seadusi, ignoreeritakse EMSA põhikirja sätteid või üldkoosoleku, volikogu ehk juhatuse otsuseid, toimub EMSA-st väljaarvamine volikogu otsuse alusel.

3.8 Väljalangenu ehk väljaastunu võib uuesti liikmeks astuda aasta möödudes tema väljalangemisest või väljaastumisest. Volikogu otsusega EMSA-st väljaarvatud isikute puhul otsustab liikme staatuse taastamise küsimuse üldkoosolek või volikogu.

3.9 Põhikirjalistest kohustustest liikmemaksu tasumise osas on vabastatud liige, kes on ajutiselt töötu, mitte-töötav pensionär või teenib aega Eesti Vabariigi kaitsejõududes.

## IV EMSA STRUKTUUR JA TÖÖKORRALDUS

4.0 Kogu töö EMSA-s toimub Eesti Vabariigi riigikeeles.

4.1 EMSA tööd juhivad, lähtudes põhikirjast, üldkoosoleku ja volikogu otsustest juhatuse, esimehe ja aseesimehe.

4.2 Juhatuse liikmed, esimees ja aseesimees on ametiisikud, kes on volitatud otsest vastutama kogu EMSA tegevuse eest.

4.3 EMSA tööd korraldatakse peaesindusest, kus resideerub ka juhatuse.

4.4. EMSA väiksemate struktuuriüksustes on osakond, mille võivad moodustada vähemalt kolm ühes laevas (asutuses, ettevõttes) töötavat liiget.

4.4.1 Osakonna juhtorgan on liikmete koosolek, kus valitakse hääletuse teel usaldusisik.

4.5. Usaldusisik juhivad osakonna tegevust ja esindab antud osakonna liikmeid laeva (asutuse, ettevõtte) tasandil.

4.6 Ühes regioonis paiknevate osakondade tahtest ja vajadusest lähtuvalt on EMSA-s võimalikud ka piirkondlikud esindused, mis tagavad kogu ühingu täitevaparadi parema funktsioneerimise.

4.7 Täitevaparadi koosneb esimehest, aseesimehest (valitavad palgalised ametikohad) ja töötajatest (mittevalitavad palgalised ametikohad).

4.8 Töötajate palkamise täitevaparadis ja kogu ühingu normaalseks funktsioneerimiseks otsustab EMSA volikogu.

4.9 EMSA finantsmajandusliku tegevuse kontrollimiseks ja aruannete koostamiseks valitakse EMSA üldkoosolekul kaks revidenti, kes samaaegselt ei või olla EMSA ametiisikud, töötajad või usaldusisikud.

4.10 EMSA osakonna koosolek:

4.10.1 toimub vastavalt vajadusele 1/3 osakonda moodustavate liikmete või

vähemalt ühe usaldusisiku või revidendi nõudmisel, kuid mitte harvemini kui üks kord aastas;

4.10.2 kuulab ja arutab usaldusisiku(te) aruannet osakonna tegevusest, infot EMSA tegevusest ja samuti vähemalt kord aastas revidendi aruannet;

4.10.3 otsustab usaldusisikute, EMSA volikogu liikme ja revidendi valimise korra (avalik, salajane) ja perioodilisuse;

4.10.4 otsustab täiendavate usaldusisikute valimise ja nendest osakonna juhatuse moodustamise vajaduse ning korra;

4.10.5 lahendab kõik osakonna toimimise, esindamise ja varaga seotud küsimused, mille lahendid fikseeritakse otsustes ja on vastavuses EMSA põhikirjaga;

4.10.6 otsustab täiendava osakonnasisese liikmemaksu vajaduse ja suuruse;

4.10.7 kinnitab osakonna eelarve;

4.10.8 otsustab osakonna asutamise ja tegevuse lõpetamise ning lõpetamise korral osakonna varade saatus;

4.10.9 on otsustusvõimeline, kui vähemalt 50% osakonna liikmetest on kohal ning koosoleku toimumisest on teavitatud liikmeid vähemalt nädal ette;

4.10.10 võtab vastu otsuseid lihthäälteenamusega.

4.11 EMSA üldkoosolek:

4.11.1 kuulab ja arutab esimehe aruannet EMSA tegevusest;

4.11.2 kuulab ja arutab revidendi aruannet;

4.11.3 otsustab EMSA esimehe, revidendi ja volikogu täiendavate liikmete valimise korra (salajane, avalik);

4.11.4 valib esimehe;

4.11.5 valib revidendid;

4.11.6 valib volikogu liikmed ja vajadusel ka täiendavad liikmed;

4.11.7 omab õigust otsustada ka kõiki volikogu ja juhatuse pädevusse kuuluvaid küsimusi;

4.11.8 võtab vastu ja vajadusel muudab EMSA põhikirja;

4.11.9 võtab vastu EMSA tegevuskava;

4.11.10 toimub korralisena üks kord kahe aasta jooksul;

4.11.11 toimub erakorralisena volikogu või juhatuse otsusel;

4.11.12 otsustab EMSA tegevuse lõpetamise ja varade saatus;

4.11.13 on otsustusvõimeline sõltumata kohalolevate delegaatide arvust ja võtab vastu otsuseid lihthäälteenamusega (v.a. punktis 4.12.8 toodu otsustamisel, kus juhindutakse 1/2 kvoorumini ja 2/3 poolthääle nõudest).

4.12 EMSA volikogu:

4.12.1 moodustub kõigi EMSA osakondade usaldusisikutest ja lisaks üldkoosoleku poolt valitustest ning omab volitusi korralise üldkoosolekuni;

4.12.2 kuulab ja arutab esimehe aruannet EMSA tegevusest;

4.12.3 otsustab aseesime-

he, juhatuse ja erandkorral esimehe valimise korra (salajane, avalik).

4.12.4 üks kord kahe aasta jooksul valib aseesimehe ja erandkorras ka esimehe;

4.12.5 üks kord kahe aasta jooksul valib juhatuse;

4.12.6 otsustab erakorralise üldkoosoleku kokkukutsumise vajaduse ja üldkoosoleku delegaatide valimise korra;

4.12.7 otsustab EMSA toetus- või kindlustusfondide moodustamise või EMSA väliste fondide töös osalemise;

4.12.8 otsustab liikmemaksude jaotuse fondide, osakondade ja esindustevahel 2/3 kohalolnute heakskiidul;

4.12.9 kinnitab esindustevahelise eelarve;

4.12.10 otsustab kollektiivse töövaidluse korral sellega kaasnevate kulutuste tegemise;

4.12.11 peab istungeid juhatuse otsusel ja esimehe juhtimisel vähemalt üks kord kvartalis või revidendi nõudmisel;

4.12.12 on otsustusvõimeline vähemalt 50% liikmete kohalolekul ja võtab vastu otsuseid lihthäälteenamusega (v.a. p. 4.12.8);

4.12.13 otsustab EMSA liikmetele materiaalse toetuse võimaldamise küsimused;

4.13 EMSA juhatuse:

4.13.1 moodustub volikogu poolt valitustest ning esimehest ja aseesimehest ja omab volitusi kahe aasta jooksul volikogu istungini või EMSA üldkoosolekuni;

4.13.2 otsustab üldkoosoleku ja (või) volikogu istungi kokkukutsumise;

4.13.3 teeb vajadusel volikogule ettepaneku esimehe valimiseks;

4.13.4 otsustab erakorraliste kulutuste tegemise volikogu poolt kinnitatud eelarve piires;

4.13.5 otsustab piirkondliku esinduse asutamise ja sulgemise;

4.13.6 sõlmib töölepinguid esimehe ja aseesimehega;

4.13.7 otsustab usaldusisiku ettepanekul streigi väljakuulutamise EMSA nimel;

4.13.8 peab istungeid vajadust mõõda esimehe juhtimisel ja ettepanekul või 1/3 juhatuse liikmete nõudmisel;

4.13.9 on otsustusvõimeline vähemalt 50% liikmete kohalolekul ja võtab vastu oma otsuseid lihthäälteenamusega;

4.13.10 teostab EMSA streigiüksuste poolt sõlmivate kollektiivlepingute jurisdilist analüüsi;

4.14 EMSA esimees:

4.14.1 esindab EMSA-t kõigil tasanditel;

4.14.2 juhatab volikogu ja juhatuse istungeid ja üldkoosolekuid;

4.14.3 sõlmib ja lõpetab töölepinguid palgaliste töötajatega;

4.14.4 käsutab volikogu poolt kinnitatud eelarvet ja teisi materiaalseid ning rahalisi vahendeid.

4.15 Esimehe äraolekul täidab tema kohustusi ja omab õigusi aseesimees.

**V EMSA JURIIDILISED ÕIGUSED JA VARALISED SUHTEDE OMA LIIKMETE NING OSAKONDADEGA**

5.1 EMSA-l on oma põhikiri, vara ja pangaarved ning nendest tulenevad juriidilised õigused.

5.2 EMSA sümbolika töötatakse välja esimese tegevusaasta jooksul ja kinnitatakse volikogu poolt.

5.3 EMSA ja tema osakondade vara moodustub liikmemaksudest, annetustest ja muust tulust, mis on vajalik põhikirjalise tegevuse arendamiseks.

5.4 EMSA liikmemaksu normiks on 1% töötasust. Liikmemaksu võib tõsta punktis 4.10.6 toodud korras.

5.5 Liige, kes tegutseb muudel alustel kui tööleping, tasub liikmemaksu kord kolme kuu jooksul.

5.6 EMSA osakonna vara kasutamise ja käsutamise õigus ning kohustus on osakonna usaldusisikutel punktides 4.10.7 kuni 4.10.10 seatud tingimustel.

5.7 EMSA asutab oma põhikirjaliste ja tegevuskavalist eesmärkide saavutamiseks toetus- või kindlustusfonde liikmelisuse või kollektiivlepingu alusel.

**VI EMSA ESINDUSTE JA OSAKONDADE TÖÖVORMID**

6.1 Esindused ja osakonnad sõlmivad tööandjate ja nende ühendustega kollektiivlepinguid.

6.2 EMSA ja töandjate ühenduste vahel peetavate läbirääkimiste tarvis moodustatakse EMSA-poolne läbirääkimiste meeskond juhataja otsusel.

Läbirääkimiste tulemusel sõlmitud kokkuleppe eelnou kirjutatakse alla esimehe poolt tingimused, et üle poole osakondadest, keda lepe puudutab, on selle poold.

6.3 EMSA piirkondliku esinduse töötaja sõlmib kollektiivlepinguid EMSA nimel. Kokkuleppe kirjutatakse alla piirkondliku esinduse töötaja poolt tingimused, et ükski usaldusisik, kelle osakonda lepe puudutab, ei ole selle vastu.

6.4 Osakonnad sõlmivad kollektiivlepinguid osakonna moodustavate EMSA liikmete nimel. Kokkuleppe kirjutatakse alla usaldusisiku poolt erivolitusteta.

6.5 EMSA esindab oma liikmeid töösuhetest lähtuvalt vaidlustes kohtus.

6.6 Kõik sõlmitavad kollektiivlepingud peavad enne allakirjutamist läbima EMSA juhatuses juriidilise ekspertiisi. Ekspertiisi tulemusena ilmsiks tulnud mittevastavused EV seadusandlusega korrigeeritakse enne kollektiivlepingu allakirjutamist juhataja ja lepingu esitanud EMSA struktuuriüksuse ühisel nõupidamisel.

6.7 EMSA poolt sõlmitavates kollektiivlepingutes on vastutatavaks:

6.7.1 usaldusisikute poolt peetavate läbirääkimiste ja sõlmitavate kokkulepete korral osakond.

6.7.2 EMSA läbirääkimiste meeskonna või esinduse töötaja poolt peetavate läbirääkimiste ja sõlmitavate kokkulepete korral EMSA juhatus.

**VII ESINDUSTE ASUKOHAD**

Ajutine: Rävåla pst. 4, kab. 905

"Memento Mare" tel. 429 354

faks 425 624

**Meremeeste liit on nõus, et selle liikmed ka uude ametiühingusse astuvad**

Nii arvas 16. juunil koos olnud Eesti Meremeeste Liidu volikogu. Arutati Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu asutamist ja leiti, et ka meremeeste liidu pole põhjust laiendada, tuleb vaid mõnevõrra oma põhikirja kohendada. 10. juunil moodus liidu asutamiseks kuus aastat; üks etapp on läbi saanud ja tuleb seada uued ülesanded. Paljud astusid siia kui ainsasse eesti meremeeste organisatsiooni, lootes peale muu ka abi ja

kaitset. Loodetavasti hakkab seda pakkuma nüüd uus ametiühing. S a a m a tuleb eelkõige sinna minna; meremeeste liitu jäävad nähtavasti peamiselt need, kes midagi ka a n d a tahavad — nii arvati. Eelmise aasta liikmemaksu oli maksnud veel vaid 92 inimest.

Volikogul arvati, et tõsiselt tuleks tegelema hakata merehariduskeskuse probleemidega. Kõlas kahtlusi seal tegutsenud Hollandi nõustaja ettepanekute kohta.

Merekлубi saatusega seoses leiti, et saagu see pealegi meremisjonile — vähemalt organisatsioon, kel selle remondiks ja pidamiseks raha oleks. Ehkki ei mõistatud, miks omal ajal misjon maja vastu huvi ei tundnud ja nüüd jälle tunneb.

Ka oli juttu Meremeeste Seaduse projektist, mille liit omal ajal esitas ja mis "jõudis veeteede ameti kalevi alla". Nüüd olevat mingi projekt jälle liikvel, ehkki ei teatud, kas sama või ehk mere-

laevandusest lähtuv, ja lubati asja uurida.

Mereleksikoni kirjastamisprotsess arvati Ülo Kaevatsi riigisekretärist tagasi kirjastust juhtima minekuga elavnema hakkavat.

Niisiis lubati püüda selgitada, kes endiselt tahavad meremeeste liidu liikmed olla ja ehk ka katset teha üldkogu kokku kutsuda.

Mari Vamba

**Kaptenite Klubi on stabiilne**

21. juunil oli koos seitsmendat aastat tegutseva Eesti Kaptenite Klubi üldkogu. Põhikirja järgi kuulatakse iga kolme aasta järel juhataja ning revisjonikomisjoni aruannet ja valitakse uued juhid. Parajasti oligi aeg niikaugel.

Peasekretär Vladimir Žukovi esitatud juhataja põhjalikust aruandest selgus, et praegu on klubil 259 liiget, neist 63 eestlast. See arv on enam-vähem stabiilne, nagu ka klubi tegevus. Kolme aasta jooksul on üks inimene ise välja astunud, 12 surnud, 7 eestlast lahkunud ja 19 liikmemaksude maksmata jätmise pärast klubi liikmeskonnast välja arvatud. Selle viimase juures on ilmutatud suurt liberaalsust, sest välja võib heita, kui liikmemaks on kaks aastat maksmata, ent üldiselt on ära oodatud kolmaski. Kuid ka juurdekasv on olnud tõsine. Liikmeks on astunud muidugi eelkõige kaptenipaberid saanud nooremad mehed, aga üks ka pensionäride arv on tõusnud. Pensionärid liikmemaksu ei maksa, vastupidi, kümnet neist toetatakse tõhusalt. Siinkohal olgu vahele öeldud, et toetussummat ja võib-olla ka toetuse saajate arvu tahetakse suurendada — see jäi vastavalt ettenähtud protseduurile täpsemalt uue juhataja otsustada.

Üldse näikse Kaptenite Klubi oma liikmete eest hoolitsevat. Mittetöötavad

pensionärid liikmemaksu ei maksa; sünnipäevalapsi õnnitletakse; leinajaid toetatakse; traditsiooniliselt peetakse koos abikaasade klubi sügisballi. Endiselt saavad iga kuu teisel ja neljandal kolmapäeval kokku need, kel parajasti võimalust ja tahtmist, ning arutavad kõike sel hetkel olulist.

«Estonia» huku järel astuti avalikult vastu meremeeste ja kapteni kohta käivatele laussõudistustele. Riigi president ise tänas klubi ilmutatud initsiatiivi eest.

Hoolikalt tegeldakse kaptenite kodakondsuse saamise küsimustega. Ollakse arvamusel, et hulgal meestel on Eesti riigi ees piisavalt teeneid, et keeleksami kodakondsus saada. Antud on see niimoodi siiski vaid ühele. Aga paljude dokumendid on vormistatud, ja kohe kui neile keeleksami tõend on lisandunud, pole vormistamisega ka venitatud.

Kodus on töökohti teadagi vähemaks jäänud, niisiis aidatakse «Esman» kaudu tööd leida, seda nii Eesti kui võõrriipude all, samuti kalalaeva juhtidel kaubalaevnikkeks ümber õppida. Abiks olakse ka igasuguse paberliku asjaajamise juures.

Et klubi ise pole tulunduslik ettevõtte, siis raha oma inimeste ja mitme laste-, spordi- ning muu organisatsiooni aitamiseks (loetus on ka Meremeeste Liit

ja «Meremees») tuleb klubile osutatud sponsoriusest, milles esikohal ja nüüdseks ainus annetaja on «Esman».

«Esman» kolib varsti oma majasse Kadaka teele, ja ei saa muidugi klubi kontorit Tuukri tänava majja jätta ning selle eest ränka renti maksta. Arvatakse, et see praegu sadama käes olev munit-sipaalomand võiks saada Eesti merekultuuri keskuseks. Praegused seadused võimaldavad maja kas privatiseerida või see tasuta klubile anda. Asja aetakse.

Kaptenite Klubi on Rahvusvahelise Merekaptenite Föderatsiooni (IFSMA) aktiivne liige. Võetakse osa peassambleede ja seminaride tööst. IFSMA asju on ajanud peamiselt klubi president Igor Gnezdilov ja asepresidendid Rein Raudsalu ning Juri Kolenkovski.

Klubi uus juhatus ja president otsustati valida samal kombel kui eelmise kord: kes kohal, täitsid oma hääletamisedelid kohe, kes merel või muidu parajasti hõivatud, teevad seda kahe kuu jooksul kirja teel.

Liikmemaksu otsustati tõsta. Merd sõitvad kaptenid maksavad uuest aastast 500 kr., maal töötavad vähemalt 200 kr., ja kui mõni neist ise leiab, et teenib küllalt hästi, siis otsustab, kui palju rohkem maksab.

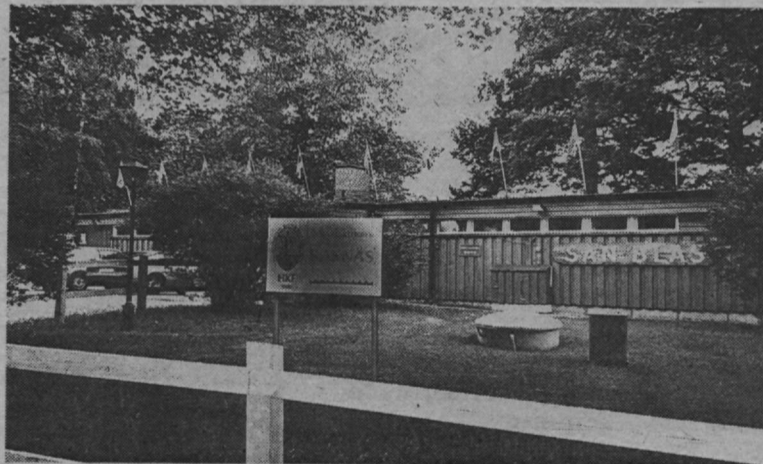
Mari Vamba

**Mine metsa!**

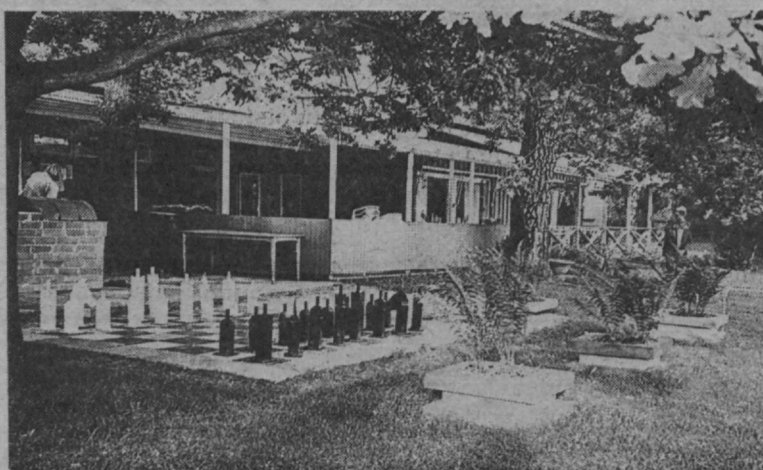
Nii võiks öelda Stockholmi sõitvatele Eesti meremeestele. «10 minuti jalutuskäigu kaugusel teletornist on Rootsi ilusaim meremeeste klubi. Helista telefonil 663 24 21 või 010 -217 52 83,» teatab kuulutus Rootsi laevajuhtide

ametiühingu ajakirjas «Nautisk Tidskrift».

Kaknåsi meremeesteklubi üllatab eestlasest tulijat viimaste «Meremehe» numbritega. «Estonia» huku järgne erinumber on aga räbalaks lehitsetud, see seisab m/l



Kaknåsi meremeesteklubi eest- ja tagantpoolt.



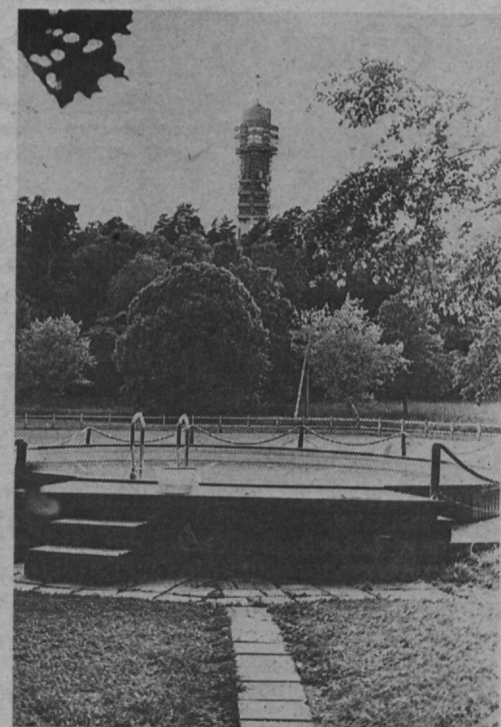
«Estonia» jalgpallimeeskonna foto all. Koridoris on kõigi suuremate Läänemere reisilaevade jalgpallimeeskondade fotod. Kuid «Mare Balticum» oma pole veel.

«Siin saab mitte ainult jalgpalli mängida, vaid ka ujuda, saunas käia, metsas jalutada, piljardit, malet või pingpongimängida — end lõbustada ja lõvestada. Eriti võiks tulla naispere — nad ei pruugi karta, et siin üksnes jalgpalli mängitakse,» seletavad perenaised Ingrid ja Misa ühest suust.

«Helistagu ainult, me tuleme neile sada-masse järele.

Nad saavad vähemalt laevast natukeseks eemale,» teavad metsarohelise väärtust ise laevades töötanud perenaised.

Veerandtunnise autosõidu kaugusel sadamast paiknev sõbralik roheline maja kuulub asutusele nimega «Handelsflottans kultur och fritidsråd». Umbes nagu «kaubalaevastiku kultuuri- ja vaba aja veetmise nõukogu». Ei tea, kui pika autosõidu kaugusel on sedalaadi asutus Tallinna sadamast?



On tõesti teletornist kümneminutilise jalutuskäigu kaugusel.

Jaanilaupäeval pidas jalgpallimatši «Bore Songi» ja «Estline'i» terminaali ühendatud võistkond «Royal Princessi» vastu. Võitis «Royal Princess» 8:3.

«Viskit meil küll ei ole,» rõhutas Ingrid, kui kuulis: «Eestis arvatakse Kaknåsi meremeesteklubi sedavõrd halva kuulsusega olevat, et kapten võib seal vinti jääda. Aga linnaekskursioone korraldatakse küll, ka muuseumikülastusi.»

Madli Vitismann

## EESTI MEREMISJON

### Eesti Kirikute nõukogu Kallid kaaskristlased

9. juulil 1995 peetakse üle maailma "Mere pühapäeva". See on Jumalateenistus, kus mälestatakse hukkunud meremehi ja kantakse eespalves Jumala ette neid, kes teenivad oma igapäevast leiba kaugetel maailma meredel.

Meremehe töö on raske. Palju aega viibib meremees eemal oma kodust ja perest. Seetõttu vajavad meremehed ja nende pered erilist kristlaste eespalveid, et Jumala arm kaitseks ja hoiaks neid. Me kõik peame ju aitama kanda üksteise koormaid, see on Kristuse käsk.

Sellepärast palun Kirikute nõukogu liikmeskirikute vaimulikel ühineda selle oikumeenilise ülemaailmse palvepäevaga ja pidada oma kirikutes ja palvelates "Mere pühapäeva" Jumalateenistuses.

Jaan Jaani  
Eesti Meremisjoni  
peasekretär

Please  
remember  
seafarers



on Sea  
Sunday  
on July 9th

### AS Marisko pakub tööd õppejõule mereerialadel:

laevaehtus, -juhtimine, eksploatatsioon ja meresõiduohutus koolituseks eesti keeles. Soovitav merealane haridus ja kogemus. Võib olla pensionär.

Lähemalt teavet tel. 44 87 18, kapten Vladimir Susski.

## "Kotermann"

Tallinki lehe juuninumber pühendab hulga ruumi "Georg Otsa" liniloleku 15. aastapäevale. 11 aastat ja 7 kuud seda laeva juhtinud Ulo Kollo räägib laeva chitamisest, algusaegade sõitustest ja praegusest seisukorrast. Kõik 15 aastat "Georg Otsal" töötanud purser Evi Reinthal peab oma laeva parimaks ning meenutab eri aegu ja inimesi.

Üks mitme pildiga lugu on tiiburlaeva "Jaanika" pidulikest esitlustest, teine aga kirjeldab põhjalikult igapäevast õppehätret uuel laeval.

Pealkirja all "Tallinki" uus süda on kõne all selle õnnetuse läbitõnu laeva remont, eelkõige see tohutu töö, mis on tehtud elektrisüsteemide restaureerimisel.

Veel räägitakse "Vanal Tallinnal" korraldatud õppepäevast Tallinki müügiagentidele, kes esindavad ligi sadat firmat üle Eesti. Lühiteadete näol vaadatakse ka ringi elus meie ümber ja jätkatakse puhkusevõimaluste väljapakumist.

## Mart Laaguse sünnist möödub 90 aastat.

Mart Laagus sündis 10 juulil 1905 Vana-Pärnus.

Seoses isa halgestumisega pidi poeg Mart juba õige noorena asendama isa kalastamisel, et perekonnale ülalpidamist teenida.

1928. a. asus Mart Laagus Pärnu kalameeste ühise "Jah-ta" ärijuhi kohale, jätkates ühtlasti kalurite organiseerimist nende majanduslike ja kultuuriliste vajaduste parandamiseks.

Kalanduskaja loomisest 1936. a. valiti Mart Laagus selle esimeheks.

1944. a. sügisel põgenes perekond Laagus Rootsi. M. Laagus oli üks asutajaliikmeid organisatsioon "Eesti Kalurite Koon-dis Rootsis" ja selle juhatusliige.

ESTO-80 ajal Stockholmis korraldatud Kalanduskongressil esitas M. Laagus ettepaneku Eesti kalanduse ajaloo raamatu väljaandmiseks. See kaheköiteline teos ilmus trükiti 1984-85.

Mart Laagus suri 2. septembril 1990 Lundis. Tema põrm puhkab Vana-Pärnu kalmistul.

Elmar Pettai

## "Kaluri Leht"

Juuninumber kirjeldab Eesti-Läti piiriläbirääkimiste maikuus Pärnus toimunud arutelu. Ka on esiküljel valitsuse määrus vooluveekogu tõkestamise nõuete kehtestamise kohta ning keskkonnaministeeriumi veemajanduse nõuniku kommentaar sellele.

Veel antakse teada, et Venemaa on Peipsil veepiiri maha märkinud, et piirivalvurite merepäästekursused on lõppenud, et Vokas avati kalakonservitehas ning et toimus toiduainetööstuse- ja kalandusmess Tallinnas. Artiklid on Eesti kalanduse hetkesisust ja meie 1994. aasta kala ja kalatoodete väliskaubandusest.

Pikk lugu eelkõige Pärnumaa kalanduse näidetel tõestab, et maksuseadus jätab riigieelarve suurest osast tulumaksust ilma.

### RE Tallinna Sadam. sadamates seisid 3. juulil:

#### Kesklinna sadamas

"Fenella" (Singapuri lipp) — laadib malmi

#### Kopli sadamas

"Diana 3" (Honduras) — lossib külmutatud kala

"Vagai" (Vene) — laadib palke

"Baltiisky 13" (Vene) — laadib palke

#### Muuga sadamas

Tanker "Lederstern" (Saksa) — laadib naftat

"Berenga Solas" (Läti) — lossib külmutatud liha

"Cesis" (Läti) — lossib turvast

"Baltiisky 2" (Vene) — laadib väetist

"Vössotsk" (Vene) — lossib graniitkullustikku

#### Paldiski sadamas

"Volgo-Balt 173" (Vene) — laadib vanametalli

## Kes meil käivad



TALLINK



ESTLINE



AS ESAGENA Ltd



MEREAAGENTUUR SHIP'S AGENCY



TERMINAAL

inreko

ESTMA



### Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 3. juulil:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Ravennast Ceutasse  
"ALEKSANDER ABERG" — New Mangalore'is  
"PAUL KERES" — teel Goast Singapuri  
"KRISTJAN FALUSALU" — teel Kaplinnast Isabelasse  
"GUSTAV SULE" — teel Suezist Zhanjiangi  
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Bizertas  
"HAAPSALU" — teel Kaliningradist Houstonisse  
"VILJANDI" — teel Milwaukeeest Torontosse  
"RAKVERE" — Helsinkis  
"NARVA" — teel Rio Hainast New Yorki  
"VALGA" — Santos  
"KUNDA" — teel Batast Las Palmasesse  
"PALDISKI" — teel Temast Takoradis  
"SOMPA" — Santanderis  
"KEHRA" — teel Rostockist Recife'i  
"AEGVIIDU" — teel Abidjanist Tuticorini

### Neile, kes ootavad...

"KUIVASTU" — teel São Francisco do Sulist Casablancasse  
"KUUSALU" — Abidjanis  
"PARILA" — teel Rouenist Abidjani  
"RAKKE" — Valklas  
"VALKLA" — teel Ventspilsist Buenos Airesesse  
"PIHTLA" — Conakrys  
"NAISSAAR" — Doualas  
"VAINDLO" — teel Riast Alexandriasse  
"FRISOHAVEN" — remondis Vene-Balti sadamas  
"MUHU" — Limassolis  
"ABRUKA" — teel Antwerpenist Benghazi  
"VILSANDI" — teel Ventspilsist Antwerpenisse  
"MUUGA" — teel Tallinnast Antwerpenisse  
"KAPTEN KONGA" — teel Felixstowe'st Stockholmist  
"KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Helsinkisse

"MEHAANIK KRULL" — remondis Loksal  
"KESSULAI" — Vanasadamas  
"VIIRELAID" — teel Stockholmist Antwerpenisse  
"MANILAI" — teel Tallinnast Bremerhavenisse  
"SUURLAI" — Århusis  
"HEINLAID" — Drammenis  
"PAKRI" — teel Kaliningradist Killingholme'i  
"ANGYALFJÖLD" — Corunnasse  
"AEGNA" — teel Tallinnast Killingholme'i  
"KABALA" — teel Domsjöst Gijoni  
"MOHNI" — Cagliari  
"RAPLA" — teel Bremenist Kokkolasse  
"TORMA" — teel Tallinnast Rotterdamist  
"SOODLA" — remondis Vene-Balti sadamas  
"KLOOGA" — Emdenis  
"TRANSESTONIA" — Århusis  
"DONATA" — Muugal

Väljaandja  
Eesti  
Meremeeste Liit

Järgmine number  
ilmub  
septembris

Toimetuse postiaadress:  
EE0001 Tallinn,  
Pikk 70, "Meremees"  
NMT-telefon 8-25-238 088; numbripeller 20710,  
teatada oma telefoninumber operaatorile  
telefonil 6304050

«Printall»  
Tellimuse nr. 3204.

Toimetaja  
MADLI VITISMANN