



Ilmub alates
1989. aastast
X aastakäik

MEREVEES

Nr. 5 (182)

Teisipäev, 24. märts 1998

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kunda sadamast lk. 2, 7, 9
- ☛ Uuest laevast lk. 3
- ☛ Tuletõrjest ja kiirabist lk. 4-5
- ☛ Tallinna Sadamast lk. 8
- ☛ Põhja-Piirivalve-
piirkond — 75 lk. 9
- ☛ Eestlased kaitsesid
oma laevu lk. 10
- ☛ Reedel, 13-ndal lk. 11



Soome lahe laevatee märtsipäikeses. Lähemalt lk. 6-7.

Eesti edukad ettevõtted

Niisugust nimetust kannab projekt, mille käivitas Eesti Tööandjate ja Tööstuse Keskliidu juhatus.

Projekti esimene osa kujutab konkurssi 1997. aastal edukalt tegutsenud tööstus-, transpordi-, ehitus-, kaubandus- ja teenindusettevõtete väljaselgitamiseks. Konkurss toimubki nimetatud viies rühmas ning igaüks neist kujutab võistlust, kus paremad selguvad vaid osavõtjate hulgast. Konkureerida võivad kõik Eestis tegutsevad firmad.

Transpordi TOP 30

Maismaa-, mere- ja õhuvedude ettevõtted, ekspedeerimisfirmad ja sadamad, mille käive on vähemalt 10 miljonit.

Auhindadele saavad pretendeerida stabiilsed ettevõtted ja firmad, mis ise hindavad oma majandusaasta tegevuse edukaks ning saavad nõutud andmed hiljemalt 20. aprilliks ETTK-esse (Gonsiori 29, Tallinn EE0001). Siit oluline erinevus mitmesugustest statistilistest aastanäitajate põhjal koostatud TOP-ideist.

Võitjad selguvad mai keskel. Need reastatakse igas rühmas tähestiku järjekorras ja kõiki autasustatakse iga konkursi oma auhinnaga. Lisaks põhiauhinnale on ette nähtud ka eriauhindu.

Kõik konkursil osalenud firmad kantakse oma põhinäitajatega (netokäive, põhitoodang, töötajate arv, eksport) eesti- ja ingliskeelses raamatusse "Eesti edukad ettevõtted / Estonian Successful Enterprises 1998", mis ilmub augusti lõpul. Raamatu motoks on kolm märksõna: suuremad, edukad, arenevad. Seda levitatakse nii Eestis kui ka Eesti saatkondades ja majandus-eesindustes, samuti meil asuvais välisesindustes, messidel jne.

Konkursi tingimused on täielikult avaldatud 6. märtsi "Postimehes", "Sõnumilehes" ja "Äripäevas". Osavõtuks vajalikke andmeid ja teavet saab ETTK-st (telefonid 425 378, 433 974; faksid 643 3291, 424 962).

Taani kursus mereväele Pressiteatest

16.-20. märtsini korraldasid taanlased mereväebaasis kursuse kaheteistkümnemele Eesti Mereväe ajateenijale ja üleajateenijale.

Navigatsiooni ja laeva jõuseadmete kursuse kummaski rühmas õppis 4 ajateenijat ja 1 üleajateenijat, lisaks 2 instruktorit, kes läbisid mullu suvel mereväe allohvitseri kursuse Taani Kuningliku Mereväe laeval "Lossen". Kursuse viis läbi Taani allohvitseride ja reservohvitseride kooli väljaõppeülem commander Hans Villiadsen koos kolme ohvitseriga.

Kursusel osalenute väljaõpe jätkub 30. märtsist 30. maini Taanis.

Kaitsejõudude Peastaap

Kundas on tõsine sadam

Kaubanumbreid vaadates on 2. septembril 1994 avatud Kunda sadam tõsisem kui mõnigi vanem ja paremini tuntud sadam. Kuigi pealtnäha väike ja lihtne: pikk-pikk kai, väike sadamahoone ja asfalttee linna, on kõik, mis tarvis, seal olemas.

Esmalt hämmastab saabuvat laeva vastu võttev palgiautode sirge rivi. Üle kümne auto asub kohe asja juurde ja üsna varsti vuravad tühjad autod minema. Aeg-ajalt sõidavad läbi värava minema autod teiselt laevalt lossitud torudega. Polekski justkui erilisel ägedat tegevust näha, aga poole ööpäevaga on laev valmis lahkuma. Madalad liigendiga "Palgardi" kraanad on nähtavasti küllalt jõudsad olnud.

Kail on väljas puhas asfalt, pole pori ega laadimisjäätmepõli. Sadamakapteni ülakorruse kabinetaknad võimaldavad tekkivaid probleeme näha laua tagant tõusmatagi. Küllap teadmine, et silm on peal, joondabki autorivi sirgemaks ja keegi ei saa kuskil aega viita.

Sadamahoone nurgatoas istub tollineiu või -noormees silmitsi piirivalvuriga - üks kohti, kus kahe riigiameti edukust-hoolivust kõige karmimalt võrreldakse.

Tuletorn on saanud uue katuse, sadamahoone taga paikneb väike viilkatusega puithoone. Puhas ja vaikne söögi-joo-giasutus "Kajakas" on lahti kõigil nädalapäevadel, kõrtsiks aga ei tihka seda kirjust pudelirivist hoolimata küll nimetada. Kuigi nime sai uus asutus vanasti samas üle tee asunud Kajaka kõrtsi järgi.

Lootsidel on linnas korter ja sadamas puhketuba, sadamal on EPKL-ilt renditud pukser (oma jäi pärast remonti Narva-Jõesuus jäävangi) ja tõkkepuud väravas. Palgivirnad linnaäär-ses puidulaos kinnitavad, et Aadu Nurmsalu ei hoopole. Mõneastase, selge et tõhusa tööga on sadam saanud arvestatavaks töödajaks ja majandus-üksuseks. Koguni sedavõrd, et sel taustal tundub tõsiseltvõetav ka Sillamäe sadamaehitus-

kava. Seda enam, et Kunda sadama tulevikukavades on küll laohooned, ro-ro-laevade ramp ja konteineriplatsid, mitte naftapütid. Aga Kunda sadama kaubakäive ületab juba praegu miljoni tonni piiri.

Mullusel 513 laeval on võinud näha Eesti, Vene, Soome, Saksa, Küprose, Antigua, Malta, Austria, Hollandi, Belize, Myan-mari, Norra, Rootsi, St. Vincenti ja Grenadiinide, Poola, Bahama, Leedu, Panama, Läti, Iiri või Ukraina lippu - maailm on Kundasse kohale tulnud.

"Näe, laevapruudidki kaasa," märkab Aadu Nurmsalu kalle jalutama tulnud mere-meest ja tema kaaslannasid. Eelmisel õhtul tuli muuhulgas korraldada ka saabuvat laeva ootavate vahetusmeeste majutust - linna võõrastemajagi sai teenistust. Küllap kundalased end ilma sadamata enam ei kujutle. Kuigi praegune Kunda sadam loeb oma ajalugu 1805. aastast peale.

Madli Vitismann



Kõigel sadamas toimival on võimalik pilk peal hoida.

räägib Kunda sadama sadamakapten AADU NURMSALU

Riiklikku sadamajärelevalvet enam pole

Sifani töötab meil veeteede ameti sadamajärelevalve kapten. Aga see muudeti ära, ja nüüd ei ole enam vormistamisega teemilöödmisi. Meie deklaratsioon ja laevarolle ikka korjame, sest peame teadma, kes sadamast on läbi käinud ja mida siin teinud. Võib ju näiteks juhtuda, et kolme nädala pärast tuleb politsei ja tahab teada, kas oli niisugusel laeval seesugune mees. Aga need on koopiad juba niikuinii tehtud dokumentidest. Laeva kontrollib ju selle tulekul sadamasse nii toll kui piirivalve. Ühte viirgu paigale küll enam ei võeta nagu vanasti kontrollimiselt. Milleks sinna veel üht jõmmi vaja, kes tahab palka ja laseb pabereid ümber teha.

Kunda sadamas käib 12-14 laeva nädalas, ega neid ise kõik üle ei vaata. Vahel, kui näiteks veeteede amet ütleb, et pane silm mõnele laevale peale, siis olen selle tagasi põrgatanud: neil on ju suur laevakontrolli osakond, sõitku siia ja vaadaku, niipalju kui lustib. Minul pole õigustki oma nina riiklikul tasemel vahele toppida. Teine asi, kui spetsialistina palutakse midagi vaadata, siis küll. Minu kontakt laevade ja kaptenitega piirdub peamiselt sellega, et kui ma ka peal olen - ja ma ikka kipun olema -, siis teeme tere ja vahel astun mõnda kohta sisse ka. Aga peamiselt suhtlen siis, kui tekivad mingid probleemid: kas on laadimisküsimused või väike avariilokord, et näiteks tekilaadungi postid murduvad katki või veel midagi. See on rohkem niisugune arbiteri amet. Lähed ütled, et kulla mees, see on ikka rohkem sinu, mitte meie süü jne. Oleme seni ilma kohtute ja *surveyor* iteta hakkama saanud. Ainult kord on see viimatinimetatud ametimees tulnud välja kutsuda.

Kraanarööpaid polegi

Meil teeb stividoritöö Kunda sadam ise, kraanade omanikega on aga lepingud, ja meie juhatame, mida teha. Oma kahe kaiga tahaksime muidugi teiste sadamatega sammu pidada, ja peame selle karusselli siin niimoodi käima panema, et nii kui ühe laeva juures töö lõpetatakse, nii on teine juba ootamas.

Oleks üks kaaljupp juures, ei peaks keegi reidil ootama. Kunda sadam ehitati ju selle mõttega, et siit vedada ainult Kunda tehase oma toodangut. Aga kogu regiooni tuli ja tahtis oma kaupu siitkaudu välja vedada. Maakonnaisad hakkasid ka tähtsaks, et ainuke sadam meie maakonnas, peab ikka saama. Direktor küsis, et kas saab hakkama. Miks ei saa: kaid on olemas, meri on olemas, sügavused piisavad, ainult kraanasid on vaja. Alguses arvati, et toome portaalkraanad ja paneme püsti, aga selle mõtte laitsin kohe maha. Me oleme selleks liiga mere kääs, ja ruumi pole ka - kai äärest võtaks portaalkraana kohe 18-20 m ära.

3000 t puitu paneme peale nii 18-20 tunniga, sama palju klinkrit - 10-12 tunniga. Turbale läheme suure kai ääres tavaliselt kahe kraanaga kallale, seal peame alla 10 tunni hakkama saama. Meremehed vannuvad meid sellepärast, et maal ei saa olla: esiteks peab linna 4 kilomeetri marssima, ja kui tagasi jõuad, on laev läinud...

Klientidega on vahel tegemist, kui ei saa kaupa kohale toodud: kraanad seisavad, nokad maas, ja ootavad. Katsume muidugi nii seada, et autod ei peaks 12

Kalast, tsemendist ja merikotkast

tundi kai peal seisma ja mehed külmetama. Paaritunnise täpsusega saab kaupa küll kohale tellida. 15 minutit pärast seda, kui komisjon laevast maha tuleb, hakkavad autod laevale lähenevama - nii on õige. Ainult selle tõttu saame teiste sadamatega ühes rivis astuda, kui organisatsioon nii täpselt töötab.

Ega olemasolevatest kaidest rohkem välja pigistada ei anna. Töötame kahe vahetuses ööpäev läbi, ainult riigipühadel paneme käd kohe täiesti risti rinnale, kuigi nii Rootsi kroone kui ka inglise naelu on pakutud. Ei ole nii rahaahneks läinud, ja mehed peavad ka tõesti puhata saama.

Kogu selle seltskonnaga oleme algusest peale koos töötanud, ainult paar-kolm inimest on juurde tulnud ja vahetunud. Viimaste seas on just Tallinnast võetud mehed, kes ei tahtnud siin kanda kinnitada. Kohalik kaader on ikka palju õigem. Lootsid on Tallinna poisid, aga Aadu Lahil on siin ka korter ja ta on rohkem siin. Oleks niisuguseid mehi rohkem. Niisuguse südame ja suhtumisega. Või nagu Jaak Rüüt. Temaga me olime siin esimesed, kellega hakkasime laevu sisse tooma, polnud veel liinimärkegi, ainult kaks poid ja kuuseladvad. Esimese laeva peale läksime Karepalt kaluripaadiga.

Aga nüüd 2. septembril saab sel sadamal neli aastat täis. Mõõdunud aasta tulemused näitasid juba umbes niisugust sadamat, nagu sai mõeldud. Muidugi saab veel paremaks teha, kui tehnikat uuendada. Meie tulemus tuleb eelkõige tänu sellele, et organiseerime nii: kai on puhas, sinna ei lasta materjali, et midagi ei oleks jalus ja transport saaks aina tuua-viia, tuua-viia. Kauba dokumendid on kõik enne vormistatud, ja saaja või saatja peab oma kauba juures ise valvur olema. Seni pole ka ühtki kurtmist olnud, et midagi oleks kaduma läinud.

Asutustki pole

Sadam ei ole iseseisev juriidiline isik, vaid tehase osa. Sadam on direktoraadi poolt pandud kommertsdirektori Väino Källo alluvusse. Sadama direktorit ei olegi. Väino Källo teab väga hästi tehase asju, ja aitab palju mitmesugustes tehnilistes abiküsimustes ning tehnika muretsemisel. Kõike seda üksinda ei jõuaks. Alguses tegin poolteist aastat ka veel lootsitööd - pidin olema tropiks ees, oli ju vaja näidata, et laevad hakkavad siin käima.

Tolmugi võib müüa

Transiit meil praktiliselt puudub, ehkki kokkupuudet on olnud. Vaid 1995. aastal oli sadamalgemist sõe transiidiga. 95% on ekspordit. Oru brikett läks varem kõik meilt välja. Nüüd on seal uued tegjad, kes on end mujal ka näidanud, nii et nende peale võib loota, kui neil natuke õnne ja rahanatukest jätkub, et firmale elutuli sisse puhuda. Rootsi pool on praegu huvitatud lõigatud ja pressitud turbast.

Aga meil on palju kaupa juurde tulnud: Püssi plaadid, põllumehe oma rüpsi ja rapsiga, hakkepuud, tselluloosiks minev saepuru, ühe Viru-Nigula firma puidulihvimistolmust kokku-

pressitud brikett. Nii nomenklatuur kui geograafia mõlemad laienevad. Kohtla-Järve poolt tulev keemia pressib kõvasti peale.

Meri puhtam kui varem

Kui sadam ehitati, olid suured vaidlused. Räägiti, et Kunda on isegi küllalt must ja tolmune ning siis pole mere ääres ka



enam vaba kohta - sadamaid on ju peetud suurteks mustusetegijateks. Aga õnneks ei ole see meil niimoodi läinud. Algul käidi meid keskkonnakaitse asjus kontrollimas sõõgi alla ja sõõgi peale. Vahel oli kaks bussit: *eurost* ja, rohelised ja... See tõmbas meid algusest kohe hästi trimmi. Aga läks kaks aastat mööda, ja nüüd tullakse harva, kui on mingi infopäev või muud niisugust. Kontroll on siiski muidugi kogu aeg peal.

Käis kord *roheline* seltskond sadamas ja merikotkas lendas üle peade. Näitasin seda, aga seltskonnas viibinud hollandanna teatas, et on 25 aastat loodukaitsega tegelnud ja teab, et nii linna lähedal ei saa küll kuidagi merikotkast olla. Et N. Liidus tehti nende teada kõik-sugu asju järele, arvati, et seegi on mingi papist masinavärk... Pärast tegime kindlaks, et oli ikka ehtne merikotkas.

Peamine on inimesed ise. Meil pühitakse kaitse prahti kokku ikka mere poolt maa poole, mitte vastupidi. Sest kalamehed teavad: mille täna merre viskad, selle homme kalavõrgust leiad. Seetõttu teatakse, et targem on praht maale konteinerisse koguda.

Mõõdunud suvel lasksime teha täieliku keskkonnanekspertsiisi. Meie meri on muutunud tükk maad paremaks kui oli sadama ehitamise alguses. Suur peatumus neile, kes vastu olid: reostust ei ole siiski toimunud. Põhjust võeti pinnaseproovi, võeti taimestikust, planktonist, kaladest, veest. Ja need analüüsid olid väga head. Ekspertsiisakt on päris paks raamat, läks meil 250 000 maksma. Seal on selgelt välja toodud, et niisuguse majandamise ja juhtimise juures võib kauba väljaveo koormust lisada.

Liviarand on alles. Veerežiim ei ole muutunud. Kunda jõgi voolab siitsamast välja. Kartsin, et hakkab kanalit kinni kandma. Aga Kaarel Orviku oli see mees, kes mind lohutas: küll sa näed, mitte midagi ei juhtu, kolme aasta pärast on sama sügav. Tänavu mõõdeti üle, ja tõepoolest: ainult kusagil ääres on sügavus 5 cm muutunud. Läks nii, nagu Orviku ütles: tuleb tihe liiklus, siin hakkavad käima tõsised laevad, ja need ei lase setet tekkida, uhteliiv on

kerge nagu maanteetolm, see pestakse välja. Nii kanalid kui akvatooriumid on sügavus 10,5 peal; suuremad laevad istuvad nii 8 m sees, keskmine süvis on siin käivatel laevadel 5 m ringis.

Naabruse võib sadamaid juurde tekkida

Ega sellest ei olekski ju suur probleem. Las teevad. Vergi oli vanasti korralik sadam, Mahu oli korralik sadam. Kunda oli sadam. Ja keegi teise käest leiba ära ei võtnud. Ütleme, et Vergi tehakse nii korda, et seal võivad puulaadungid minema hakata. Kui meil jääb siin mõnituhat tihumeetrit vedamata ja selletõttu läheb Virumaal küll natuke *karvasemaks* - no mis sellest siis on, see on hea näitaja.

Krematooriumi vaja

Eks Tallinn on ikka kõvasti asjale käpa peale pannud. Milleks kõik need määrused sanitaarkontrolli ja muus osas - eks ikka selleks, et piirata siinset tegevust ja lasta kõigel sel hool Tallinna peale minna: metsal, turbal jne. Olen mitu korda kaubasaatjate käest küsinud, miks nad tahavad Tallinnast ära tulla. Ja vastatakse: kui mu autojuht sõidab kolm tundi läbi Tallinna Kopli sadamasse, siis ta teine kord sinna enam ei lähe. Maamehed jälle, just Harjumaal omad, tulevad oma rüpsiseemnega Muuga asemel meile, sest tahavad oma kauba võimalikult kallilt võimalikult väikeste kulutustega maha müüa, ja selle asemel, et kallist transporti tellida, panevad oma "Belorussile" kaks haagist taha ning tulevad ise külavaheteid mööda meie sadamasse. Meil on nendega juba kolmandat aastat koostöö. Nemand on melega rahul ja meie nendega ka. Talumees on ikka talumees - kokkuhoidlik. Ei ole niimoodi, et ah, seeme läks maha, mis sest. Rüpsi järele on kai nii puhas, et kasvõi tantsi peal.

Need on nüüd need asjad, mille peale Tallinna *isad*, kui nad seda määrust (vt lk. 12) tegid, ei mõelnud. Osalesime sadamate liidu kaudu nõupidamistel ja vaidlesime neid asju klaariks. Peab ütleva, et Viktor Palmel astus ministeeriumi poolt meiega täiesti ühte jalga, ja tekkis juba niisugune tunne, et asjast saab asja. Uus määrus võeti vastu 30. detsembril, viimasel minutil. Ja ikkagi kiirustades. Ning päris rahul me sellega ei ole. Seda oli nüüd mäkerdatud ja pallitatud poolteist aastat. No näiteks valeldi umbes neli kuud, kas kala on toiduaine või ei ole... Mina ka ei tea, mis ta on...

Eilegi oli siin mees "Viru Rannast", et tooks kala sisse - nad ostavad Ahvenamaa saartelt. Miks nad peaksid Muugale tooma, kui ta siit on 60 km vedada, aga 110 km otsa panna - see on ikka jupp maad rohkem. Et kala vastu võtta, peaks Tallinnast sanitaarkontrolli kohale tooma, sest värske kala ei ole Kunda sadama nomenklatuuris!

Et siin värsket kala vastu võtta, peaks meil selle järgi olema külmoone, peaks olema krematoorium - kui leitakse kalal järsku mingi batsill, siis tuleb kala ära põletada.

Niisits tahtsime, et meie sadamale jääks õigus värsket kala vastu võtta - naabrimeeste pärast, ja et sanitaarkontroll tegetseks mitte kella 8-16, nagu kirjutas on, vaid ööpäevaringselt, sest sadam töötab ööpäevaringselt, ja me ei saa laeva lossima hakata, kui sanitaarkontroll ei tule vajalikul hetkel kohale. Ruumi me sellele töötajale leiaksime, kui vaja. Aga eksporditõõrid käivad oma puiduga kontrollis juba enne ja vormistavad paberid ära, ilma selleta ei lähe ühtki tikku välja. Ja ega niisugust kala- või loomade vedu ei tule, et inimene peaks ööpäev läbi sadamas olema. Eksporditõõri või ka laevamees tooks ta lihtsalt vajalikuks hetkeks kohale. Aga *tamm* oli plaanitud nii võimsalt ette panna, et siit kohe ei saa välja saama. Ei usu, et kogu see kaup ainult Tallinna suunata ikkagi päris õige oleks.

Ehitati tsemendi väljaveoks

Sadam on "Kunda Nordic Tsemendi" oma, korporatsioon kuuluvad viie maa esindaja. Rootslasel, norralasel või šveitslasele on ju täiesti ükskõik, kas meie põllumees saab oma rüpsi või puitu välja viia. Teda huvitab raha, ja see tuleb tsemendist. Sadama kasum oli mõõdunud aastal 45 miljoni ümber. See tähendab, et me maksame kinni mitte ainult oma ehitusvõlgu, vaid ka *Nordicu* võlgu, ja sellepärast ei saa firma seda riipatsit enda küljest kuidagi lahti lasta.

Nüüd on siiski otsus vastu võetud, et sadam läheb omaette üksuseks. Viimati käis nõukogu Hollandis koos, ja seal tuldi küll tagasi otsusega, et praegu ei muuda siin midagi, hakkame *ro-ro*-kaid ehitama. Meil olid endal hoopis teised plaanid - kui vaikselt ja vaikselt elad, tahad ju, et teed kogu aeg rohkem ja paremini. Saaksime umbes 230 m kaid juurde, olekski ühe laeva jagu. Ja sellele kalle teeksimegi *ro-ro*-rambi. Meil oleks siis kolm laevakohta, ja kui parajasti on *ro-ro*, siis on selle jaoks ka kõik olemas. Nüüd tahetakse see plaan kõrvale jätta ja teha ainult *ro-ro*-laevadele ramp. Sadama praegusi probleeme ei lahendaks see üldse. Milleks seda vaja oleks - selleks, et Kotka vahet hakkaks kaks korda nädalas *ro-ro* käima? Aga praegu ma tean seda plaani pealiskaudselt, järgmise nädala sees lubati sadama tulevikuplaane täpsemalt tutvustada.

Ro-ro-laevad on muidugi tulevikuaasi, aga mõtlen siiski meilt mineva spetsiifilise kauba peale. Puit läheb aja jooksul kindlasti üle paketeeritud saematerjaliks ja rohkem valmistoodanguks.

"Nitrofert" ja "Gasprom" on kõvasti huvitatud. Aga algusest peale on öeldud, et Kundast ei pea saama ei nafta- ega keemiasadamat, *pütte* ei tule. Raudteeühendus oleks peaaegu olemas, vaja vaid raudtee kuidagi mäest alla tuua. Vanasti käis raudtee sadamani. Aga see kõik tahaks kõvasti raha. Kui võtaks siia niisuguse *rikka pruudi* nagu need firmad on, kes üldse raha ei loe, ja kui meie selle najal saame kasvada... Aga naftamahutite püstipanemist ja keemiakaitse tegemist saa ükski ametkond otsustada, see oleks juba rahva asi öelda, kas ta - selle hea eest, mida talle kahtlemata pakutaks -, tahaks siia neid asju või ei.

Näe, luiged on kohale jõudnud - kevad hakkab tulema.

14. märts

Mari Vamba
Madli Vitismann

Direktorikommentaar

AS-i Kunda Nordic Tsemendi kommertsdirektor VÄINO KÄLLO: Kui poleks sadamat, poleks "Kunda Nordic Tsemendi" - 80% kaubast läheb meil ekspordit, sellest aga 100% oma sadama kaudu. Omaaegne laadimine Tallinna reidil oli selle kõrval vaid armetu harjutus.

Kaupu Kunda sadamas

Kaubarühm	tonne 1997. a.
Tsement	130 000
Klinker	280 500
Killustik	50 000
Turvas	44 000
Puit	590 000
Kokku	1 094 500

Sadamat on läbinud ka rüpsi-seeme, saematerjal, puittooted.

Laevu Kunda sadamas

Aasta	laevu	kaubatonne
1994	77	180 000
1995	250	600 000
1996	286	650 000
1997	513	1 120 000

Suurim laev on Kunda sadamas olnud 182,75 m pikkune "Benerita". Norra laeva süvis laadungis on 16 m, kaubamahutavus 40 000 tonni.

Eestisse saabus Taani patrull-laev

Pressiteatest

19. märtsil saabus Eestisse Taani Kuningliku Mereväe tugedatud jääklassiga patrull-laev "Tulugaq".

22. märtsil oli Admiraliteedi basseinis seisvald patrull-laeval "Tulugaq" lahtiste uste päev.

Taani Kuningliku Mereväe laev lahkus 23. märtsil, pardal ka 4 Eesti mereväelast, kes sõitsid Taani allohvitseri-väljaõppele.

"Tulugaq" on ehitatud 1979. aastal.

Kaitsejõudude Peastaap

Tänavu toimub teist korda Läänemere laevakokkade ja -kelnerite võistlus "Mare Balticum Trophy". Tänavune võistlus on aga pikem - see korraldatakse "Regina Baltica" kruisi ajal 7.-9. maini, mitmekihilisem - osalevad ka baarmenid, põhjalikum - võrreldakse ka eelroogi ja kokteile, ning laiem.

Osalema on kutsutud kaheksa laevafirmat: "Birka Line", "Eckerö Linjen", "Estline", "Silja Line", "Stena Line", "Tallink", "TT-Line" ja "Viking Line". Arvatavasti piidlevad konkurendid erilise hoolega mullu võitnud "Estline'i", kuigi võistluse reegliment ei luba võitnud kokkadel ja kelneritel enam osaleda. Nii on "Estline'i" kaks kokka, kaks kelnerit ja baarmen ikkagi uued.

Žüriis on üks peakokk igast laevafirmast ja mõned tuntud isikud Rootsi, Soome ja Eesti kokanduseliidi hulgast. Eestist kuuldavasti mitte kardetud restoranikriitik Ülo Jalakas, vaid "Gloria" omanik Dmitri Demjanov. Žürii auesimees on mullune esimees Tore Wretman. Esimees on Christer Lingström Rootsist, "Estline'ist" on žüriis "Regina Baltica" peakokk Sven Åkerström.

Kokkadele antavas toidukorvis on eelroaks valida näiteks Läänemere lõhet, värskeid krevette ja karploomi. Soojaks toiduks on kasutada terve kana, viilutatud peekonit, purustatud tangu, šampinjone, prantsuse sinepit jm. Toidukorvi pooleleheküljelise loetelu viimasel real leiduva valge ja punase veini,

Valge "Transestonia" ja kollase "Donata" kõrvale on Eesti lipu alla jõudnud sama tüüpi laev - sinine "Transbaltica". Sama kujuga ja samasuguste korstnatega ex "Sea Clipper" jõudis Oslost 12. märtsil Norra lipu all Tallinna. "Eesti Merelaevandus" rentis selle Norrast kolmeks aastaks.

Kohe algas kiirustamine selle nimel, et laev Eesti lipu saaks ja ruttu liinile võiks asuda. Kapten **Jüri Öun** püüdis end arvukate abiliste-kontrollijate vahel jagada, nii et keegi tähelepanuta ei jääks; vastsete paberite virm jäi õhtutundideks. "Sea Clipper" oli ta vastu võtnud Tallinnas, nii et enne esimest reisi õnnestus uue laevaga proovida vaid pool-sajameetrist edasihaalamist piki kaid.

Endise laevapere viimased liikmed, kes Tallinnast lahkusid, olid poolakad: vanemtüürimees ja vanemmehaanik. Norralasest kapten lahkus varem.

Enne Eesti lipu heiskamist olid laeva külastanud veeteede ameti laevainspektorid, parasjagu olid kohal klassifikatsiooniühingu ja "Eesti Merelaevanduse" esindajad. Samal ajal värviti laeva pardale uut nime, juba oli uus laevanimi värvitud ka

Sinine klipper



M/V "Transbaltica"

Pikkus	118,4 m	kogumahutavus	6136
laius	16,0 m	kaubamahutavus	720 liinmeetrit
parda kõrgus		klassiühing	"Det Norske Veritas"
peatekni	6,0 m	klass	+1A1 ro-ro
varitekni	12,8 m	jääklass	A
süvis (max) suvel	5,977 m	ehitatud	1971
peamasin	2 x 4500 hj		Kristiansandis
töökiirus	17 sõlme		1990
dedveit	3937	täiustatud	

päästepaatidele ja päästerõngastele. Nimi "Transbaltica" on samast sarjast kui esimesel

Eestisse jõudnud Lääne kaubalaeval, 1990. aastal "Tallinkile" ostetud "Transestonial". Nüüd

Madli Vitismann



Klipper sai nime ja Eesti lipu ning kihutas 17 sõlmega Århusi poole.



Laevapere sai mugavad ilusate vaipadega ruumid ja peegelseinaga messi.

Kaheksa Läänemere laevaliini

konjaki ja madeiraga lisatakse arvatavasti maitset kastmeile. "Estline'i" esindavad tänavu Mihhail Muhhin ja Andres Oselin.

Serveerimisvõistlus sisaldab peale teooriaeksami ja serveerimise ka lauakattimise gümnaasiumiõpetaja Hansu palvel tema abikaasa, medõe Margareta juubeliks, mida nad kahekesi reisil tähistavad. Iga laevafirma kelnerid võtavad kaasa laudlinad, klaasid, nõud ja dekoratsioonid. "Estline'i" esindavad Aiki Pihhor ja Toomas Tuoppi.

Eesti esindajail võib olla raskusi järgneva nõude täitmisel: "Laua kaunistus peaks olema loomulikult ökonoomne ja realistlik." Kui õpetaja koos medõe-ga reisile sõidab, võib vast hamburgerile ilusama ümbrise välja mõelda, sest vaevalt nad merivähki või šokolaaditaidisega pannkooke sõõvad - reis on ju ilus ja kallis juubelikink niigi.

Baarmenid valmistavad etteantud materjalist ühe aperitiivi ja ühe kauemaks jätkuva kokteili. Esimese jaoks on aega 5 ja teise jaoks 7 minutit, kus-

juures žüriil jälgib joogi valmistamise "terviklikkust" (loe: tantsulisust), mille eest võib saada eriauhinna. Joogireseptid tuleb aga esitada kolm nädalat varem. "Estline'i" esindab Aarno Bremann.

5. märtsil tutvustati võistluskava Eesti ajakirjanikele. "Estline AB" esindaja **Jaanus Grabovski** sõnul tulevad kõik kutsutud laevafirmad, kuigi "Stena Line" ja "TT-Line" esialgu vaatlajetena ja žüriiliikmetena. Kuid puuduvad Läti ja Leedu; "Polferries" olevat öelnud, et ei saa võistkonda ette valmistada, Venemaal pole aga reisioperaatorit Läänemeres. Revanši võtma on lubanud tulla "Viking Line". Arvatavasti võtavad kõik osalejad tänavust võistlust väga tõsiselt ja valmistuvad tublisti, sest kõigil on vaja klienditeeninduse probleemidega töötada.

Žürii esimees **Christer Lingström** ütles, et Rootsisis on igasugused toiduvalmistamisvõistlused populaarsed. Kuid ka tase on kõrge. Rootsi kokad on võitnud kokkade MM, OM, EM ja Põhjamaade meistrivõistlused. Ka sponsoreile peaks võistlus huvi pakkuma: kaheksa laevaliini toitlustavad kaks korda ööpäevas kokku 80 000 reisijat. Nii suure tarbijaskonna varustajaks võiks igaüks neist tahta.

Tänavune peatoit on kana.

Seda soovitasid Rootsi talunikud, et teada anda - neil salmoneelat ei ole. Suurt huvi on võistluse vastu ilmutanud telekanalid. Mõni neist tahab filmilindile võtta kogu kana teekonna kaagutamisest žürii lauale serveerimiseni.

Žüriiliikmete leidmist kergendas eelmise võistluse edu. Žürii auesimehel dr. Tore Wretmanil aga on selle reisi ajal sünnipäev. Ja hoolimata sellest, et nii kuulus mees oleks võinud oma sünnipäeva tähistada kustahes maailma paigas, valis ta "Regina Baltica". Tema sünnipäevatoitude teeb Euroopa meisterkokk.

Mullu trofee võitnud kokad **Teet Laur** ja **Rene Uusmees** selgitasid, et edu tagas treening. Paar kuud ülepäeva valitud rooga valmistades harjutati ja viimistleti, "lõpptulemus arenes kogu aeg". Ligi aasta on nende võiduroog menüüs olnud ning kes tahes ka tänavu võidaks, võetaks nendegi roog "Regina Baltica" menüüsse.

Mulluse serveerimisvõistluse võitjad **Kristiina Kruusmaa** ja **Jaanus Pärn** tuletasid teooria meelde kooliaja õpikuist ja konspektidest ning et päris toiduga ei saanud palju harjutada, tegid kuiva trenni.

Ajakirjanikel lasti n.ö. platsiga tutvuda "Regina Baltica" *à la carte*-restoranis, kus parasjagu olid vene köögi päevad. Seinal rippus mulluste võitjate foto, mida restoranikülalastajad sageli silmitsesid.

Madli Vitismann



Võistlust tutvustasid (vasakult) Marje Braunbrück, Jaanus Grabovski, Christer Lingström, Sven Åkerström ja Bjarne Birn.



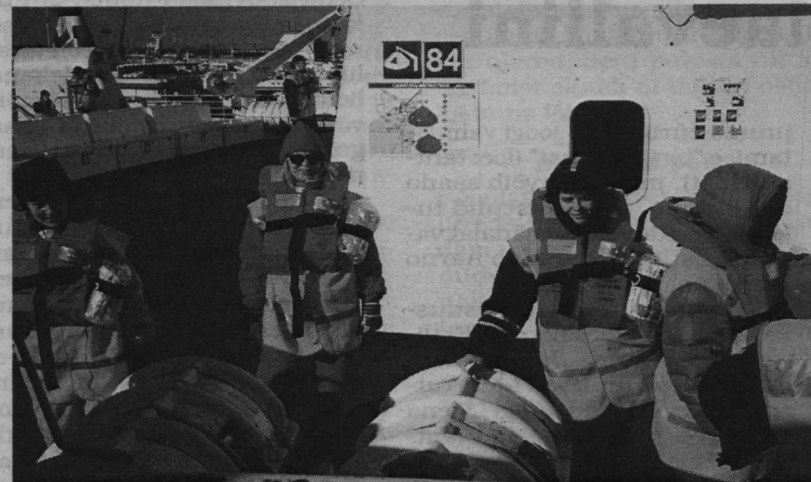
Ebaharilik vaatepilt mööduva "Nordlandia" reisijaile: tekil on päästevestides reisijaid, parvevintsid on välja lastud.



Huulates saabunud abi paneb "reisijad" uudishimutsema.



Voolikud keriti kohe lahti, aga laev oli jää tõttu kaist eemal.



Tuule ja külma asemel oli mõnus märtsipäike.



Staabiauto oli kõige väiksem. Et seda paremini märgataks, peaks katusele suure reklaamtulba panema.

Staap on suurte saabastega

11. märtsil kell 11 algas "Regina Baltica" Tallinnas ühine õppus päästeametiga. Legendi kohaselt puhkes sadamas seisval laeval masinaruumis tulekahju. Oli vaja evakueerida tinglikult 610 reisijat ja 155 laevapereleilget kogu laevalt, tegelikult aga 40 merehariduskeskuse kadetti alumise teki kahest kajutiplokist. Tule kustutamiseks vajati linna tuletõrjajate abi.

Õppuseks oli plaanitud kolm tundi, aga toime tuldi vähema ajaga. Olusid raskendas jää, mis ei lasknud laeval piisavalt kai vastu silduda. Juba kümne minuti pärast võis laevatekil näha päästevestides "reisijaid", viis minutit hiljem anti roolikambrist teada, et "veel saame ise hakkama". Aga 23 minutit pärast algust paluti sadamajärelevalvel teatada päästeametile ning kaks minutit hiljem saabusid esimene päästeamet ja esimene kiirabiauto. Paari minutiga oli sireenide huulates saabunud tuletõrjeautosid kail terve rivi, lisaks suur punane valge ristiga buss. Veerandtunni pärast oli reisijate evakueerimiseks ülemistelt tekkidelt tõstuki lahti kerinud "Bronto", ainult et kahekaupa "sadade reisijate" allatõstmise võtab palju aega.

Üheaegselt tegutsesid tuletõrjajad ja evakueerijad, ühed püüdsid redelit mööda lootsiuksest laeva sisse pääseda, teised "vigastatuid" laevast välja aidata. Voolikud ühendati päriselt ja neisse lasti päris vesi, mis teistest pardast jälle merre voolas. Tinglikult aga püüti ka laeva pumbatud suurest veehulgast vabaneda.

Roolikambris oli harjumatu vaikne ja rahulik – ei olnud kuulda õppustel tavalisi läbiseegi käsklusi ja raporteid pihuraadiost. Asjaosalistel olid kõrvaklappide ja rippmikrofoniga põueraadiod – nii jäid käed vabaks ja mis tähtsam: oma rida ajades keegi teisi ei seganud.

Poolteise tunniga olid "reisijad" evakueeritud. Õppuseks plaanitud tinglik ilm oli temperatuuriga -18° ja tuulega 16 m/s. See läks päikesepaistelisel märtsipäeval meelest: autodel olid ukсед lahti, "kannatanud" paljapäi...

Suuremate punaste autode vahel oli väiksema ees laud, millel kaks suurt jooksukinga. "Ei, need pole müüa, vaid paberite

kinnihoidmiseks, et lendu ei läheks," vastas küsijale laua taga seisev mees. Tema taga autos kirjutas keegi midagi laua taga. Hilisemal arutelul ilmnas, et autos oli päästetööde staap – kõige tähtsam lüli. Selle tähistamiseks võiks suure jalanumbri-ga mees oma jalavarjud vähemalt auto katusele panna...

proovis "Eesti Merelaevanduse" ISM-osakond. Taheti teada, kuidas reageerivad õnnetustea-tele inimesed, kes said õppusest viimasel minutil või veelgi hiljem teada. Juhendid olivat toimunud, inimesed samuti, aga leiti ka kohti, kus juhendeid täiendada võiks.

"Vigastatud" viidi Mustamäe ja Keskaiglasse, "kus arstid nendega edasi tegelevad", nagu



Õppus on iga hetk algamas. Kapten Alar Kask (paremal) instruuerib vaatlajat.

Kaks tundi pärast õppuse algust koguneti juba improviseeritud arutelule, ülejäämiseks päevaks oodati igalt osalenud üksuselt põhjalikumalt analüüsi. Keegi teisi ei süüdistanud, aga iseendale raputati tuhka pähe küll. Peamine, mis lühisõnavõtudest välja tuli: ei tunta laeva ega sadamat. Igal ametkonnal on oma, teistest veidi erinev asjatoimetuste kord. Peamine aga – ei tunta üksteise võimalusi.

Eesti polegi nii väike ja vaene, kui vahel arvatakse, aga teiste ametkondade varustust ei tunta. Omaenda õppusi teeb mõnevõrra iga osalenud ametkond. Ent laeva poolt väljapakutud võimalust tõttasid teised ka oma harjutamisvõimaluseks kasutama, mistõttu "Regina Baltica" vanemtüürimees Roland Lemendik nentis kokkuvõtteks hämmastusega: "Meil oli plaanitud õppus oma meeskonnale kahe tuletõrjeautoga. Raske öelda, mida meil üldse kaks oli. Kõike oli pigem kaks-kümmend."

Oma juhendite toimekindlust

ütles Mustamäe Haigla peaarst Teet Lainevee. "Andke meie omad enne väljasõitu ikka tagasi," paluti laevalt. "Vigastatud rootslasele" otsiti haiglas tõlk, teatati Rootsi saatkonda ja välisministeeriumi. Ilmnas, et kaasata on vaja politseid ja sadamatöötajaid – terminaalkorrapidaja sai asjast aimu alles siis, kui esimesed tuletõrjeautod olid kohal. Osalema peaks piirivalve – juhtus nii, et juba kalle jõudvasse autosse teatati: peab sisse sõitma kaubavärvast. Ilmnas, et kõik ei teagi, kuidas otsesini sadamasse pääseda ja et kailt roolikambris se jõudmiseks kulub kümme minutit... Üks päev jäeti igale ametkonnale omavahel arutamiseks.

Suure hulga osalevate või asjassepuutuvate asutuste esindajaid saabastega staabiauto poleks kindlasti mahutanud, seetõttu puudutasid paljude osalejate ettepanekud staabi kokkukogumist, paigutamist ja töökorraldust. Üksmeelne oldi, et niisugust õppust oli väga vaja ja neid tuleb veelgi teha.



Paaditekil seisjad tahaksid laevast välja...

...redelil turnijad aga laeva sisse.

Kahe asemel kakskümmend autot

Mis vajadus oli seesugust ühisõppust korraldada, "Regina Baltica" vanemtüürimees ROLAND LEMENDIK?

Liinilaevana hoiame oma ohutusstandardit merel. Vajaduse koos harjutada tingis, et sadamas peab küll kohal olema 30% laevaperest, aga hädakorral võib mingil hetkel meie jõud ammenduda.

Eelmine samalaadne õppus oli meil mullu Stockholmis. Ka seal leidis nüansse, mida edaspidi vaja lihvida. Tallinnas kohasime seni huvipuudust või, õigemini, me ei teadnud, kelle poole pöörduda. Stockholmis oli lihtsam, seal on sadam seotud konkreetse depooa Lidingö. Reklaamisime end, kui mitmesuguseid Eesti päästeteenistuste juhte nende sõitude ajal kohasime.

"Eesti Merelaevanduse" abiga saime lõpuks kontakti Tallinna Tuletõrje- ja Päästametiga. Tahtsime teada kõiki kustutus- ja päästevõimalusi ning ühtlasi kaldateenistuste teada anda, kui keeruline on laev. Meeskonnal on aga vaja teada tuletõrje võimalusi.

Kui kaua oli vaja niisugust õppust ette valmistada?

Kokku umbes kuu aega. Alustasime kavandamist koos Kuno Tammearu ja Vladimir Goronkoviga Tallinna Tuletõrje- ja Päästametist. Seejärel käis

kummagi laevapere juures veerandsada tuletõrje kõrgemat ja keskastme juhti. Näitasime neile laeva, rääkisime laeva võimalustest tulekahju avastamisel, tõkestamisel ja kustutamisel.

Viimane plaan sündis aga kaks ööpäeva enne õppust. Saanud teada, et lisandub katastroofimeditsiini keskus, kutsusin merekoolist statistid.

Kuidas osavõtjate hulk koristus?

Aja jooksul on kujunenud juba õppuste korraldamise kogemus. Selle kohaselt tuleb õppusi teha nii, et neil ka sisu oleks. Kui õppus on kirev ja huvitav, jääb see paremini meelde ja toimib. Standardne stsenaarium niisugust tulemust ei anna.

Algul oli huvi viia kokku kahe poole tuletõrjujad, aga katastroofimeditsiini keskuse lisandumine tegi selle suuremaks. Nad pakkusid algul abiks Väike-Maarja päästekooli kadette. See keskus ei piirdu ühe kiirabiato ja ühe haiglagaga.

Tallinna Tuletõrje- ja Päästameti operatiivteenistuse direktor Vladimir Goronkov lülitas nimekirja 16 autot - neil pole just palju õppimisvõimalusi, laeva loetakse aga ohtlikuks kustutusobjektiks.

Nähes säärasid autode arvu, sain aru, et see ei piirdu vaid kahe poole enesenäitamisega.

Seepärast palusin lisaks kokkuleppel merehariduskeskuse juhtkonnaga viimase kursuse kadetid. Nad on varsti laevaohvitserid, kes peavad samuti hakkama teiste inimeste ohutust tagama ning laevadel selles õppusi korraldama.

"Reisijate" tõttu osales E-Liini AS, et koostada "reisijate nimekirja". "Eesti Merelaevanduse" ISM-osakond otsustas kontrollida oma kaldastruktuuride valmisolekut. Olnuks veel kaks päeva aega, oleks jõudnud kaasaata ka piirivalve, tolli ja politsei.

Kuidas tegevust laeva poolt vaadates hindate?

Põhiline on ikka inimeste päästmine, kuigi algul oli plaanis ainult tehniline külg. Et tähtsam on päästa inimest kaudu, oli plaanis ka 16 m/s NW tuul - see löikab sadamas ihust läbi -, ja 18° külma. Kui inimene on laevast päästetud ja ootab pool tundi kai peal... Päästetud on ta siis, kui on jõudnud hoolitsevatesse kättesse.

Õppuse käigus olevat laevapere olnud aeglane ja osa meeskonda ootas... Me tahtsimegi õppida ja meeskonnale näidata. Alles õppuse lõpuks võis aru saada, mis tegelikult toimub.

Laevas endale seatud eesmärgi täitsime. Oli nii tuletõrjerühmade töö kui ka reisijate suunamine, statistide väljatoomine, esmaabirühm viis välja laevast kui esmase ohu piirkonnast. Saime suure mastaabis kontakti kaldaga.

Hea oli, et arutus ei hoidnud keegi tagasi kriitikat omaenda arvel. Laev sai enamjaolt endaga hakkama. Kaldal hargneb tegevust koordineerima staap, aga staabi tegevus ja sellega liitumine polnud kõigile selge ja läbipaistev. Selgus näiteks see, et staabis registreerimata osalistele ei lalene ohtlikus tegevuses tarvilikud sotsiaalsed garantiid.

Kaasasite õppusesse "Meremehe" toimetuse, kuidas see osa õnnestus?

Et usaldamatust ei tekiks, tuleb alati öelda, et midagi toimus.

Esimene teade pidi tulema laevalt - tuleb teatada vähemalt, kust teavet saab. Meie teatasime "Eesti Merelaevanduse" ISM-osakonda ja pressiesindajat, nemad lubasid edasi tegeleda. Tehnilistel põhjustel esimest teadet ei edastatud, aga teateid tuleb anda nii, et neid ka vastu võtta saaks.

Esimese poole tunni jooksul on väga raske mingit teadet anda, sel ajal tegelevad kõik otsestelt päästmisega. Võib-olla tuleb hakata edaspidi lihtsalt kõnesid edasi suunama neile, kes saavad teateid anda.

Tähelepanuväärne on aga see, et ükski ametkond ei nimetanud õppuse lõpus omapoolseid kulutusi, kuigi kõik löid oma võimaluste piires kaasa. Paljud osalesid vabast ajast, aga ühisõppuste jaoks on eriti tähtis koostöösoov ja inimeste liitmine.

Madli Vitismann

Sageli siis, kui polegi veel võimalik midagi teatada.

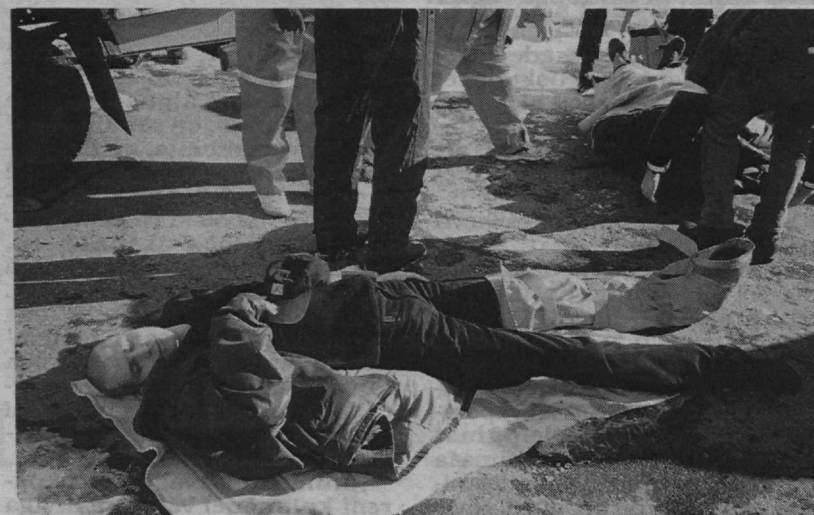
Näiteks esimesed sadamahoonesse jõudvad päästetud tekitavad soovi saada pääsenute nimekirja, mille ajakirjandusse jõudmise kiirus ei sõltu üksnes soovist, vaid ka päästetute arvust - pikema nimekirja koostamine-kontrollimine võtab rohkem aega. Ent on ka võimalik, et viivitus nimekirja avaldamisel ummistab laevafirma sideliinid omaste-sõprade kõnedega.

Seekord juhtus aga, et sireenide hullates sõitvate tuletõrje- ja kiirabiutode järele jõudsid õppusele mitte ainult tinglikud, vaid ka pärisreporterid.

"Meremees"



Tuletõrjujad soovivad laeva pääseda...



... "haavatud" on aga välja pääsenud. -18°-ga võiks ära jahtuda.



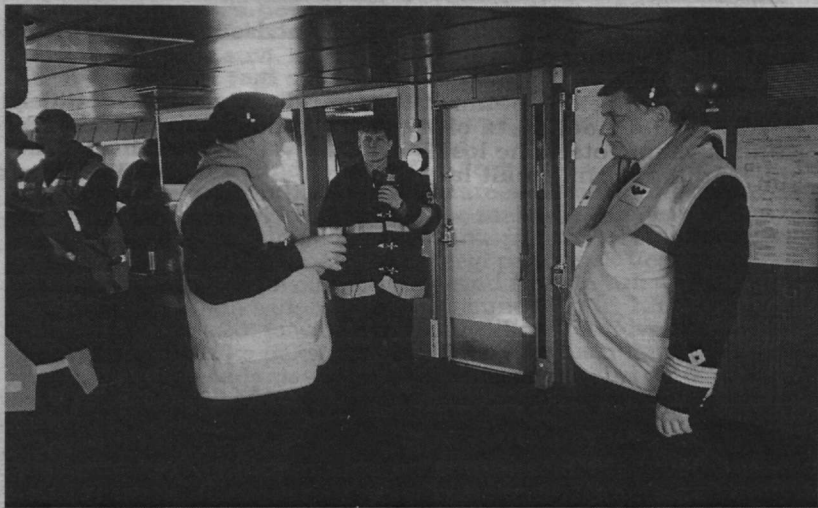
Nägu on verine, pea kinni seotud ja käsi ripub kaelas...



Abi oli tulnud nii Lillekülast kui ka Mustamäelt.



"Bronto" ulatab roolikambri katuseni, aga peale päästja mahub tõstekorvi vaid kaks inimest.



Õppus just lõppes, kohe algab arutelu. Veel arutab kapten vanemmehaanikuga.

Toimetuskommentaari

Hea mõte on õppusel ka ajakirjanduse teavitamist harjutada. Just niisugune element lülitati "Regina Baltica" ja Päästameti 11. märtsi ühisõppuse kavva. Ainult et ajakirjandusele mõeldi viimases järjekorras.

Õppuse plaani kohaselt pidi teade saadetama tinglikule "Tartu BNS-ile", kust siis eeldatavasti oleks lisaküsimusi esitatud. Paraku näitab tänapäevane ajakirjanduskogemus muud.

Kus tahes juhtub reisijate või reisilaevaga midagi ebaharilikku, leidub alati keegi, kes helis-

tab kaasasoleva mobiiltelefoniga sündmuspaigalt mõnda ajalehetoimetusse või uudisteaagentuuri. Niiviisi ennetavad ajakirjanike küsimused harilikult ettevõtete-asutuse soovi midagi teatada või teatamata jätta. Pressiteade muutub aga juhtumi tagantjärele seletamiseks, mis enam piisavalt usaldust ei äratata.

Võimalikku sündmuspaigalt helistajat arvestades ilmnes, et toimetuses tekib soov teateid saada keskeltööbi veerand tundi kuni tund kavandatust varem.

Jäine märts

unistus, et Eesti kaks jäämurdjat võiksid tulevikus kõrvuti Admiraliteedi basseinis seista – ka Helsingis ja Stockholmis seisavad jäämurdjad kesklinnas. Ning kui neid seal poleks, oleks linnarahval teada – ahaa, nüüd on merel jää. Sel unistusel ei lase muu kõrval teoks saada ka Admiraliteedi basseini vähene sügavus.

13. märtsil ootas esimene laev, 114 m pikkune 1029 kW masinavõimsusega "Volgo-Balt 244" juba Keri lähedal. Põhja

jõudnud, võis laeva külje all üsna sageli näha murdumas ka kahe vaksa paksusi jäätükke. Ent lausa Kunda reidil oli tegu jääpangaga, millest puksergi jagu ei saanud, vaid libises piki selle serva. Ammugi ei saanud jääpangast läbi sõita "Tarmo" järel olnud nõrgavõitu kaubalaevad.

Keskhoonnikul teele asunud "Tarmo" andis karavani moodustanud kaubalaevad õhtupimedas sadamapukserile üle. Kaks laeva mahtusid sadamas-

päeva õhtuks "Tarmole" ta karavan Tallinna poole sõiduks tagasi anda. Tallinnas aga ootasid läbi jää viimist juba uued laevad.

Kunda sadamakapten arvas, et kauaks seda põhjanaabrite jääd ei ole, "Tarmo" kapten ennustas aga tööd pikemaks ajaks. Nädal hiljem oli läbi jää veetud 20 laeva. Mart Sulsi sõnul oli ülelele päris palju vaba vett ja jää nõrk, nii et töö lõpp paistis, "kui just põhjatuult ei ole."

Järgnevad lõputud laeva korrashoitööd, et tuleval talvel väljasõiduks valmis olla. Kui tuleb jää, algab 24-tunnine valmistolek. Kui väljasõit on teada, kulub 3 tundi masinate soojendamiseks.

Püsikaadrist on kasu sellegi võrra, et siis, kui neilgi kahe seistud aastaga mõne nupu asukoht esimese hooga meelde ei tule, on see pigem käe sees. Kui aga uus mees alles otsi andvale laevale hüppaks, oleks temast kindlasti vähem kasu. Eriti kui alles merel ilmneks, et on joodikuvõitu.

"Tarmol" on ent mitte üksnes mehi, laevaperes on ka kuus naist. Uusim neist märtsi algul tööle tulnud tüürimees Kristiina. See pole Eesti vetes enam uudis, nii et vastustes heledale raadiohäälele polnud üllatusnooti kuulda. Kõrgharidusega noorele tüürimehele on see sobiv koht kindluse omandamiseks, sest "Tarmol" on sõidu ajal kaks tüürimeest vahis. Ent me-



Jääs kinni. Ei edasi ega tagasi.

Päikest ja plusskraade kogeval linlasel on raske uskuda, et just siis, kui kevad on algamas, on jäämurdjal õige aeg tööle hakata. Tänavu talvel sõitis "Tarmo" esimest korda merele reedel, 13. märtsil.

Vastu ootusi ilmnes, et laevu on vaja tuua mitte Ristna juurest, vaid ida poolt. Põhjanaanabrite jää oli jõudnud Eesti randa ning Kundasse viimist ja tagasi-toomist ootasid kolm jõgi-meritüüpi laeva.

Pea kolmandiku võrra värskest komplekteeritud laevaperega "Tarmo" asus teele pärast seda, kui viimast, saabumata jäänud elektriku oli akadeemiline veerandtund oodatud. Hakkas vist kartma 13. kuupäeva, sest kesklinnast personalitallitustest teele saadetud mees sel päeval Hundipea sadamasse ei jõudnudki.

Laevapere oli elevil – mullu talvel merele ei saadudki. Kolme laevavile saatel taganes "Tarmo" kai äärest, jättes Hundipea jäässe laevavööri kujulise jälje.

Röömsat elevust on tore pealt vaadata, aga omajagu oli selles trotsigi. Pärast Laevaliikluse Juhtimiskeskuse alluvusse sattumist tuntakse "Tarmol" teravamalt kui varem vajadust oma olemasolu õigustada. Jäämurdja ülalpidamine on sedavõrd kallid, võib-olla eriti lootsikaatritega võrreldes, et tekitab soovi piskasjadeski kokku hoida.

Võib arvata, et 37-liikmeline laevapere on võrreldes eelmises "Meremees" tutvustatud "Zeusi" 8-ga hirmsuud, aga "Tarmo" kapteni Mart Sulsi arvates jääb töökäsi siit-sealt pidevalt puudu. Eriti murelikuks teeb teda kaadri voolavus – aasta algusest peale on tulnud juurde võtta 11

laevapereliiget, viimased neist paar päeva enne väljasõitu. Püsikaadrist, kes algusest peale vastu pidanud, on samuti 11.

Et laevapereet liita, on tähistatud ühiselt tähtpäevi ja peetud kroonikat, aga kui palk jääb samaks või hoopiski piseneb, jäävad lõpuks tööle üksnes need, kes ei suuda mujal endale kohta leida. Või eriliselt entusiastid. Ometi on jäämurdja elulgi oma võlu. Eeskätt aeglasem töötempo kui pingelise sõiduplaaniga tänapäeva liinilaevadel, mistõttu töö "Tarmol" peaks paremini sobima keskealistele, kel kauged mered juba nähtud.

Ruumikal laeval on olme parem kui mõnel väiksemal, aga nõuab ka reisilaevalikkude hoolt. Ent põhjust on karta, et konkurentsivõimelise palga puudumine muudab laevapere pistasa muukeelseks ning et uued juurdetuliid pole nii kogunud ja kvalifitseeritud meremehed kui lahkujad.

Et laevapere liikmeid paigal hoida, on kapten püüdnud seista neile seadusega tagatud õiguste eest. Sellest valdkonnast abinõu oli ka hooaja avareisil kaasas olnud arst-inspektor, kes mõötis "Tarmol" võimalikke tervistkahjustavaid mõjureid: müra, vibratsiooni ja kiirgustaset.

"Tarmol" on tulnud oma olemasolu õigustada seetõttugi, et ikka veel tuleb tasuda liisingu aastamaksu, peamine aga – talved on olnud soojapoolsed. Külalapp seepärast ei leidnud piisavat tähelepanu tänavune võimalus osta Saksamaalt vanaraua hinnaga pakutud "Tarmost" viis aastat noorem jäämurdja "Hanse".

Kapten Mart Sulsil on ilus



Raskete terastrosside ja plokkide käsitsemine nõuab mehejõudu.

pool ootas torulastiga jääs Pärnu "Loe". Kaks laeva sabasse rivistatud, tuli kiirust seada nende võimete järgi. Kord kippus üks, kord teine maha jääma, aga ühel pöördel jäi "Loe" koguni kanalisse kinni.

Sellisel puhul aitab, kui jäämurdja kanali kõrvalt veidi jääd lahti sõidab. Kolmas laev, millel masinavõimsust vaid 802 kW, oli "STK 1003". Too oli lahtist vett otsides Kundale tublisti lähemale jõudnud, kuni jaks otsa lõppes.

Jääd jagus terveks teekonaks, lahtist vett polnud näha. Põhjatulega Eesti randa jõudnud jää oli ilus: alates Pranglist võis näha pannkookjääd. See koosnes väikestest korrapärasest ümmargustest valgetest laikudest, mida sidus läbipaistev õhem jää. Kaugemale ida poole ulatus jää paksus enamikul teekonnast paarikümne sentimeetrini. Enam Kunda poole



Kui laeva võõr tõmmatakse "Tarmo" ahtrisse, saab jääst kiiremini läbi. Muretumalt samuti.

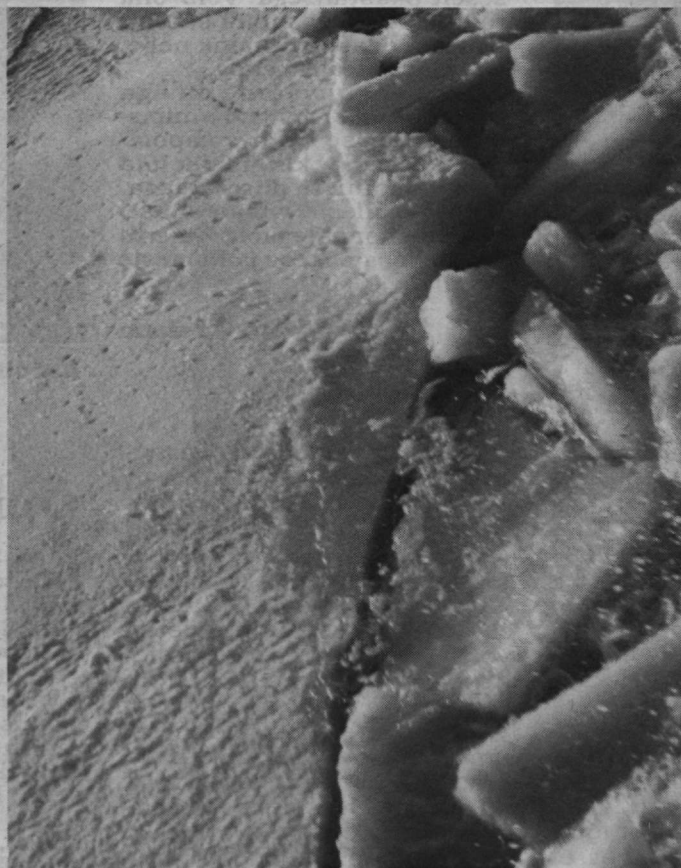
se, kolmas jäi reidile ootama. Reede õhtust hoolimata oldi Kundas valmis otsekohe lossima-laadima, et hiljemalt lau-

rehariduskeskuse kadettidegi, kel õppimine korras, võiks "Tarmoga" vastastikust huvi olla.

Madli Vitismann



Pannkookjää murenes kiiresti.



Tihedamas jääs leidis ka kahe vaksa paksusi tükke.



Omal jõul poleks need laevad Kundasse jõudnud.

6. märtsil plaanis väikese kalalaeva "Thea" kolmeliikmeline meeskond sõitu Lohusalu sadamast Veerele. Laev oli müügis ja Saaremaal oli kavas ta uuele omanikule üle anda. Meeskonnaliikmeid oli kolm: eestlasest kippar ning kaks lätlast.

Kell 10.30 sõideti Lohusalust välja, navigeerimiseks magnetkompass, kajalood "Sudak" ning kaart 1:250 000.

Pealelõunal kella nelja paiku seisati kippari sõnul peamasin, sest kingstonitoru lõhkes. Kell

16.30 oli laev kividele triivitud (ankrut polnud sisse lastud). Selgrahul kinni olles oli masin veelkord käivitatud ning edasi-tagasi jõnksutades püütud lahti saada. Ei õnnestunud. Kaks ankrut lasti sisse.

Kell 18.30 kutsuti appi piirivalve. Sealtsaadeti appi kaater "PVK-006" ja laev "PVL-101". Meeskond toodi Lehtma sada-

masse. Keskkonnareostuse ning laeva lahtitõmbamise (päästeoperatsiooni) korraldamine jäi selleks spetsialiseerunud organisatsioonidele.

Lehtma sadamas selgus, et laeva kipparil on 0,8 promilline joove. Lätlased olid kained. Kippari seletus on lihtne: eelmisel õhtul sai Lohusalus laeva mürgilikuks tehtud.

Vaene "Thea" istus veel esmaspäevalgi kivide otsas. 1985. a. ehitatud TRB-tüüpi puitkerega väketraal ootab oma saatust. Kuna laev on korralikult kinni istutatud, ligi naljalt ei pääse, on ta siitamaani seal. Selgrahul on küll soodsad paigad hüljestele, kuid madal vesi ei lase laevapäästmistoid kuidagi läbi viia.

"Mis on lahti Hiiumaa rannikul, et seal laevad pidevalt avarisse satuvad," küsis lehemees. Hiiumaa rannik on vast sama ohtlik kui aastasadu ennegi. Midagi tõsisemat on lahti meresõitjatega, kui praegu, mil ometi peaksid ka meresõiduvahendid täiuslikumad olema kui kunagi varem, ikka päise päeva ajal hea nähtavusega (10 miili) paraja laine ja tuulega (1-1,5 m ja 7 m/s SO) kividesse jõutakse.

Reet Naber

Ohtlik Hiiumaa rannik?



Jäine laevatee Kundani

Sadamakapten Aadu Nurmsalu:

Möödunud aastal saime miljoni tonniga hakkama, ja laevade arv oli ka päris suur. Sellest hoolimata, et siin ei käinud ükski jäälõhkuja. Aga töö ei seisnud ka.

"Esmanil" tuli niisugune laev nagu "Transnautika". Ilus selge märtsililm oli, alguses tõmbas idatuul jää välja, siis keeras põhja ja külmetas. Ja päris paras rüsi oli ka. Vaatasin tornist binokliga: laev oli juba siinsamas akende all. Juhendasin, et samas on lahvandus, mine natuke ida poole, ja sadama ees on niikuinii vaba. Aga jäi ikkagi ühte rüsisse kinni, kuni kandus öösel jääga peaaegu Väindlooni. Kuid üks vene jäälõhkuja lihtsalt sõitis tast mööda, ja kahe tunni pärast oli laev juba siin.

Oluline on muidugi, et aasta esimesed kuud tempot maha ei võta. Praegu oleme kaotanud jää pärast kokkuvõttes ainult ühe ööpäeva, mitte rohkem. Kokku võib nii nädal tulla, kui tuuled ei pöördu ja "Tarmo" siin edasi-tagasi käib. Pärast 20. märtsi peaksid need asjad muutuma. Aeg on siis juba lihtsalt niikaugel. Tuuled hakkavad Südist, ja ka päike teeb oma töö. Praegu on need talve viimased hammastenahtamisid. Aga eks nii peabki olema. Jää peab meres olema.

Kunagi käisime kalurite liidust Pranglil kontrollimas, seal oli siis Kirovi osakond. Aprilli 10. kuupäeva paiku peksis Nord-Westiga ilmata kõrged jäämäed, kohe puude latvadeni. Aga sadam oli vaba ja kalurid käisid väljas. Kalamehed muidugi natuke turris, et tulid jälle kontrollima, ega need kontrollid ju kellelegi meeldi. Ütlesin siis: "Näe, kus teile jääd siia tänava kokku ajanud!" Nemad vastu: "Jah, ja kui tuleb sant suvi, siis ep sulagi ära!"

Pärnu sadam tegi möödunud aastal tugeva PR-kampaania, mille tulemusena talle tänavuseks eraldati riigi raha, mille abil nemad oma jääprobleeme lahendavad. Selle taustal tundus, et Kunda sadam on lihtsalt vait olnud.

Ei, me ei istunud üldse vaikselt. Üleelmisel suhteliselt karmimal talvel meid ei pandudki lahtihoitavate sadamate nimekirja. Jääd muidugi lõhkusime, kuid pidime ise maksma. Aga ega siis ei tasu meilt välja vedada, kui peame ise jäämurdmise eest maksma. Korra või kaks käis meil "Tarmo", "Karu" tegi paar reisi. Veel oli Peterburi jäämurdja, aga see tõi oma firma laevad sisse ja tuli neile ka järele.

Selleks, et hoida sadam lahti, rentisime PKL-ilt 1200-se pukseri. See töötas meil 20. jaanuarist 18. aprillini. Tol talvel oli jää raske. See oli küll puruks pekstud, ja pukser ajas mitu korda päevas kanalid lahti, aga sadamas oli niivõrd tihe jää, et sel ei olnud enam kuhugi minna. Tõstisime siis koppadega suuri jääpanku välja ja vedasime merre tagasi. Tegime ikka niipalju lagedaks, et võtsime terve märtsikuu laevu vastu. Veebruaris saime küll ainult kolm laeva tul-la lasta. Aga ega selle kohta ei saa öelda, et Kunda sadam oli kinni, nagu siis kirjutati... Niipalju teemast kuuludused mu surmast on tugevasti liialdatud...

Mari Vamba
Madli Vitismann

Omajõul olid proovinud Kundasse jõuda nii "Volgo-Balt 244" kui ka Pärnu "Loe" (ülal). Aga sadamgi on jään.



Kunda sadama tänavutalvine "uksehoija" on EPKL-i pukser "Vega-1".



Esimesena sai (puidu)lasti kätte "STK 1003", et hakata jäämurdjat ootama.

Laevandusprobleemid väljaspool

Väljalpustamise ning kolimise hirmus

Pea kõigis mereriikides on praegusajal tegemist maksu- ja laevanduspoliitika kooskõlastamisega.

Soomes leitakse, et senine maksustamispoliitika viib laevakompaniid laevade väljalpustamiseni. Nüüd on transporti- ja rahandusministeeriumid alustanud koostööd merenduse maksustamise küsimusis.

Soomes ollakse veendunud, et ilma maksusoodustusteta ei suuda sealne laevandus vastu seista rahvusvahelises konkurentsivõimelises keskkonnas. Soomes teatavaid soodustusi saanud teiste Euroopa laevandusriikidele.

Soome laevaomanikel on esitada tõsine argument: Soome väliskaubandus sõltub väga oluliselt mereveendusest. Euroopa riikides aga käib võistlus selle nimel, et saada oma lipu alla rohkem laevu ja rohkem kompaniisid koos peakorteritega oma riiki.

Kui 1980-ndatel aastatel oli tavaks vaid laevad välislippude alla viia, siis nüüd on märgata, et terved laevakompaniid kolivad välismaale.

Soomes paikneval laevaomanikele on kindlasti kiusatuses Saksamaal, Hollandis ja Norras sisse viidud maksusüsteem, mille kohaselt laevaomanikud maksavad vaid laevade pealt teatavat kinnisvaramaksu, tulumaksu neilt ei võeta. Nüüd on võimalus järgida norralasi või hollandlasi ka ses osas, mis puutub välismaa meremeeste palkamist, makstes neile välismaist palgataset aluseks võttes. See tähendab, et filipiinlasele saab maksta sealtmaist palgataset arvestades. Nagu siis ka venelasele või eestlasele.

Samasuunalist lahendust meremeeste leidmiseks on ette valmistamas ka Rootsi Transportiministeerium. Sealseidki laevaomanikuid on kaalumas oma peakorterite kolimist läänenaabrite seadusruumi.

Soomes on möödunud aastal suurim kaubalaevaomanik "Finnlines" ostnud ära saksa firma "Poseidon" koos selle 8 laevaga ja kaalutleb nüüd Saksamaale ülekolimist. Soome laevandusele oleks see kindlasti nii majanduslikult kui ka moraalselt tõsine löök.

Soome Meresõiduamet on teinud ettepaneku maksusoodustuste tegemiseks merenduses. Peadirektor Kyösti Vesterinen on ühel nõupidamisel väljendanud arvamust, et kui juba sel aastal ei tehta midagi merenduse heaks, siis järgmistel pole selleks enam vajadust.

Ajakirjanduse põhjal
Reet Naber



Eemalt vaadates on raske aru saada, et valge väli mõlemal pool lainemurdjat on meri.

AS-i Tallinna Sadam juhatuse esimees Enn Sarap andis 13. märtsil seoses Leena Hietaneniga "Kauppalehti" ilmunud artikliga pressikonverentsi. Kohale tuli ka artikli autor, ehkki hiline nimisega. Elava näitena sadama "venevasusest" osales ka Muuga sadama direktor Anatoli Kanajev. Kirjeldades vene keele viimaste aastate muutusi Muuga sadamas, kinnitas ta juhatuse esimehe vastuvõetud artiklis toodule. Landlord-sadamaks muutmisele on nüüdseks sadama territooriumil töökohti pigem juurde tulnud. Muuseas nimetas ta hulga konkreetseid vene nimedega Muuga sadamas töötavate eraoperaatorfirmade juhte. Ka ütles ta, et ei tunne end kõige paremini, sest ei oska piisavalt hästi eesti keelt. Aga kui ta peaks lahkuma töökohalt, kus 12 aastat on ametis olnud, siis on see ta enda isiklikest kaalutlustest tingitud otsus.

Pressikonverentsi juhtis tee- ja sideminister Tommy Aaliku suhte nõunik Tommy Biene, kes alustas sellest, et kõnealune artikkel Soome majanduslehes on eksliku informatsiooni tõttu oluliselt kahjustanud Tallinna Sadama head mainet äripartnerite, potentsiaalsete investorite ning Soome ja Eesti avalikkuse ees. Hiljem oli ta ühe Leena Hietaneniga küsimuse peale surnult lisama, et Eesti ei ole kakskeelne riik, ning teatud ametikohtadel tuleb eesti keelt osata ning et ainult vene keelt valdavate juhtide kadumine on siin riigis ületulidne protsess.

Eesti ajakirjanike väheste küsimuste ühine nimetaja oli: kas te ei leia, et artikli taga on Läänemerele ja selle ääres üha kasvav konkurents ja konkurentide majandushuvid? Millele sadamajuhil jäi üle vaid jaatavalt vastata.

Enn Sarap:

See on kahtlemata ainulaadne juhatus, et ühe ajaleheartikli pärast tehakse pressikonverents. Aga artikkel ei puuduta kahjuks ainult Tallinna Sadamat, vaid sinna on mõned laemad teemad sisse toodud ning ilmselge välismaa ajalehes, tuleb seda natuke kommenteerida. Ning veel üks põhjus on see, et lugupeetud ajakirjanik intervjuueeris ka mind telefoni teel, kui tal lehes avaldatud materjal oli juba käes, ent minu seisukohti ei pidanud ta vajalikuks avaldada. Ju olid härra Hadzi seisukohad tema jaoks huvitavamad või usutavamad. Räägin nüüd siis uuesti natuke sellest, mida rääkis juba artikli autorile.

Tallinna Sadamas pole keegi kunagi valinud töötajaid rahvuse järgi ja ei tee seda kindlasti ka tulevikus. Kui ma alustasin kolm aastat tagasi direktorina, panime paika strateegia saada landlord-sadamaks. Sellega seoses on tollasest 3600 töötajast sadama palgale jäänud 1600. See ei tähenda, et suur hulk inimesi oleks töö kaotanud – nad on suundunud sadamas tegutsedes eraoperaatorfirmadesse. Meil on nende firmadega alati olnud kokkulepe, et nad võtavad üle kõik töölised. Ka on lepingus sees, et kui eraoperaator otsustab esimese tööaasta jooksul neid inimesi koondada, siis 50% koondamistasust maksab sadam ja 50% uus tööandja. Seetõttu pole meil ühegi töötajaga olnud misugust probleemi, mille lugupeetud artikli autor väga teravalt on üles tõstnud. Üldse on kõige imelikum, et probleemi pole üles tõstnud sadama töötajad. Siin töötavaist inimestest on endiselt 90%-95% venekeelsed.

Kes on juhtivatele kohtadele lahkunud, on õnnelikult olnud nii arukad inimesed, et on ise tundnud, et neil on raske olla, kui nad tõesti ei oska eesti keelt. See tekitab ettevõttes kakskeelse majapidamise vajaduse: tõlkida mingi dokument vene keelde, seda menetleda, siis jälle tõlkida. Mõned inimesed on jõud-

Artikkel põhjustas pressikonverentsi Tallinna sadamas sõditakse

Tallinn

Taasiseseisvunud Eesti on oma ametnikkonna ja majanduselu vägagi tõhusalt venelastest puhanud. Sadam on üks viimastest kohtadest, kus venelastel veel sõnaõigus on olnud.

Sadama juhtkond ja kõrgemad ametnikud on juba eestlaste vastu välja vahetatud. Alama astme töötajateni talutakse venelasi nende ametioskuste tõttu.

Nüüd on minnek käes venelasele Sergei Hadzil, kelle sooviks on Kopli sadamas tööle panna laadimisfirma. Hadzi konkureerib sadama juhtide oma ettevõtetega.

Tagamaad poliitikas

Tallinna sadam on riigiettevõtte, mis koosneb reisisadama ja Muuga ja Kopli kaubasadamatest. Muuga tegutses eraoperaatorfirmade õlul laimatult. Probleeme on Kopli sadamas, kus tööjaotus sadama ja eraettevõtete vahel on veel poolik.

Sergei Hadzi usub, et Kopli raskuste tagamaaks on poliitiline kõhklus, mille juured on kalapüügletevõttes Ookean. Soome pankadel Oko ja Postipankki on Ookeani pankrotipesast silani saamata 40 miljonit /Soome/ marka. Sergei Hadzi järgi jaotati Ookeani hilgelvarandus peamiselt kahe partei vahel. Reformierakonnale lähedased ringkonnad said laevad ja väärtuslikuma osa, Kopli sadam läks Koonderakonnale.

Sadamast sai koondlaste rapliir. Koondlastest peaministri Tiit Vähi sõber Enn Sarap tõusis Tallinna sadama ettevõtte. Venelastest juhid üritasid päästa oma töökohti. Ühest sai Koonderakonna liige, teine annetas 50 000 krooni Koonderakonna valimiskampaaniaks. Kumbagi neist ei ole enam sadama palgalehel.

Ookeani sadamat hakkasid jagama kaks Koonderakonnale lähedast advokaati – Rein Niitsoo ja Aare Raig. Tallinki pööritava Hansatõe ettevõtte tõusis koondlane Enn Pant.

Kui Ookeani kalasadamat ehk praegust Kopli sadamat jaotati, olid esikohal parteikaaslased, sadama juhtkond ja nende sugulased.

Ametnike korrumppeeritus

Hadzile kuuluv firma Haltransa ostis Ookeanilt 1995. a. viis hektarit maad hinnaga kuus miljonit krooni. Vahendustasutuse tehingu korraldand advokaatidele Niitsoole ja Raigile oli meeletuna tunnund kaks miljonit krooni.

Advokaadid asutasid Hadzi krunni kõrval Stividor'i nimelise laadimisfirma, kuhu osanikeks tuli ka sadama juhtkond. Firma käivitamiseks kasutati sadama raha ja ressursse. Sadamas toimunud kivise laadimine kanti juhtkonna firma arvele.

Stividori kasumi põhiosa kanti offshore-firmadesse. Raha juhiti tagasi Kopli sadamasse uute firmade näol. Firmsid ostis täiendavaid ehitisi sadama territooriumil ja sadama juhtkonnale oli sõrm sees üha enamates firmades.

Kui Haltransa alustas, soovis sadama juhtkond Hadzi firmas kaasa lüüa. Pakuti tungivalt raha, kuid üpris kiiresti tahtis juhtkond raha tagasi. Hadzi arvates oli see esimeseks katseks firma tagasi võtta.

nud järeltulele, et niimoodi ei sobi neile endist ametit pidada ja leidnud teise, sageli isegi parema ameti.

Väide, et ma olen Tiit Vähi sõber, vastab tõesti tõe. Olen seda juba nelikümne aastat ja ei saa sõbrust selle pärast maha salata, et Tiit Vähi on Koonderakonnas või korduvalt olnud peaminister.

Ma ei taha sugugi öelda, et Koonderakond on halb, aga sadama praegusest juhtkonnast ei kuulu keegi Koonderakonda. Juhtkonnaks loetakse sadamas kolme juhatuse liiget ja kaht direktorit, kes juhatuse ei kuulu. Allstruktuuride – AS-i Tallinna Sadam koosseisu kuuluvate sadamate – juhid ei ole juhtkond.

Kes astus sellesse erakonda või kes andis 50 000, seda ma ei tea, ja kas see on hea või halb – samuti mitte. Artiklis peaks niisugusel puhul nimesid nimetama.

Leena Hietanen väidab hiljem

vastuseks, et Koonderakonda läks Boriss Popov ja 50 000 krooni ülekandmisega selle erakonna kassasse oli seotud Vladimir Volohhonski.

Keskinna Sadama endine direktor Boriss Popov ei tööta meie majas juba ühe aasta – struktuuriüksus, mida ta juhtis, osutus ülearuseks ja kadus ära. Ta võis olla Koonderakonna liige. Vanasti oli kaadriosakonna ankeedis koht, kuhu pidi kirjutama, kas oled ÜLKNÜ-s või komparteis. Praegustes personaal-osakondades parteilist kuuluvust ei küsita.

"Stividor" on teatavasti erafirma, ja minul on täiesti üksikõik, missuguse partei kassasse see raha maksab. See ei ole Eesti riigis keelatud. Eesti riigis on keelatud firmal, mille aktsiad kuuluvad 100% riigile – nagu AS Tallinna Sadam – parteidele raha maksta. Riigikontroll on meid väga tõhusalt kontrollinud ja samuti leidnud, et me pole ühtegi senti ühelegi parteile maksnud.

– Olles viinud mind majanduslikesse raskustesse, lootsid nad, et võivad firma ära osta, ütles ta.

Koostöö jäätunud

Haltransa sai Eesti pankadelt laenu, kuna ärideed peeti heaks. Kui Haltransa oli valmis alustama laevade vastuvõttu, keeldus sadam alla kirjutamast koostöölepingut sel ettekäändel, et kui sügavus ei ole piisav. Lepingu puudumise tõttu ei olnud Haltransal võimalik kasutada sadama raudteed, samuti ei saanud veoautod sõita laoterritooriumile.

– Kõrvalkrundil asetsev juhtkonna firma monopoliseeris sadama infrastruktuuri. Tallinna sadam keeldus täitmast riikliku ettevõtte ülesandeid. Juhtkond unustas, et nad on ametnikud ja keskendusid sellele, et kasutada oma ametikohta ära endale kuuluvatele firmadele kasumi tootmiseks, ütles Hadzi.

Hadzi laadimisfirma sai eelmisel kevadel viimaks lepingu Tallinna sadamaga, kuid Haltransa ei laadinud endiselt ühtegi laeva. Hadzi arvates on põhjuseks see, et Tallinna sadam ei täida ikka veel oma kohustusi.

Tapmisähvardused ja sabotaaž

Sadama juhatuse esimees Enn Sarap on ajaleheveergudel tõdenud, et kõnealuse kai kaudu on lihtne vedada salakaupa. Hadzi on raevunud, et firma mustatakse juba enne tegevuse algust. Hadzi nime seostatakse sadama juhi kodu ees toimunud granaadirünnaku, advokaat Niitsoo auto aillõhkenud pommi ning Enn Sarapile tehtud tapmisähvardustega. Hadzi eitab kõike ja ütles, et poliitsel ei ole käinud teda isegi küsitlemas.

Tema arvates on Eestis raske oma õigusi kaitseda. Hadzi avaldus politseile uurida sadama juhtkonnale kuuluvat firmat Stividor ei ole edenenud. Hadzi on solvamise suhtes esitanud hagi sadama juhtkonna vastu, kuid ei vaata ka sellele lootusrikkalt.

Hadzi usub, et tema probleemide tagamaad on nii etnilised, majanduslikud kui poliitilised.

– Sotsialistlikku omandit muudetakse kapitalistlikuks. Juhtkond soovib sadama plussid endale erastada.

– Eestlased arvavad, et neil on taasiseseisvunud Eestis enam õigusi kui teistel. Muudel kui eestlastel on sadamasse raske pääseda, ütles ta.

Sadama juht lükkab väited tagasi

Sadama juht Enn Sarap peab sadama endist töötajat Sergei Hadzi ebaõnnestunud ärimetseks, kes otsib halvasti edenevale äritegevusele süüd väljastpoolt. Sarapi arvates on tühjad kaid põhjustatud oskamatusel.

Tallinna sadam ei ole Sarapi meelest koostöölepinguga viivitanud. Sadama juht eitab ka Haltransa kahtlustamist salakaubaveos.

Sarapi kahtlustused salakaubaveo suhtes avaldati Eesti Päevalehes.

Sarap ütles, et ta ei tea, kas sadama juhtkonnale on osalusi sadama territooriumil tegutsesates ettevõtetes. Ta teab ainult, et tal endal ei ole.

Leena Hietanen

"Kauppalehti", 10. märts
Tõlkinud tõlkefirma "Dussan"

Kopli sadam viidi valitsuse otsusega minu meelest 1991. aastal RE Tallinna Sadam koosseisu. Sel ajal ei osanud keegi Eestimaal vist veel undki näha, et tulevad koond- ja reformierakonnad ja kõik muud.

Ma ei ole juriidikas väga tugev, aga kahtlen siiralt, et ärimees Hadzil oli võimalik Kopli sadamas osta 5 ha maad. Seda oleks vaja kontrollida – siis on küll müüja seadusi rikkunud. Kas sel ajal meil üldse niimoodi maad müüdi, selles julgen väga kahelda.

Võin öelda suure rahuldustundega, et firmaga "Stividor" on sadamal lepingulisel suhtel lõpetatud moodunud aasta 1. oktoobrist. Leping oli tähtajatü; firma käis alla. Ei jäänud muud üle, kui kolmekuise etteteatamisega suhted lõpetada. Mida firma "Stividor" praegu teeb, kas ta üldse on olemas või ei,

seada ma ei tea, ja see mind ka ei huvita.

Väga tahaksin teada, kes on need inimesed, keda peetakse juhtkonnaks ja kes olevat tahtnud kaasa lüüa Hadzi firmas. Kui ma siiralt arvan, et kes vähegi midagi ärist taipab, küll sellesse firmasse poleks läinud.

Leena Hietanen väidab hiljem, et see oli Kopli sadama endine direktor Juri Skokov.

Viimane näide selle kohta, kuidas lugupeetud Hadzil "ei lasta sadamas töötada". Kaks nädalt tagasi tuli talle suhkru-laev 5000 tonniga, mille kohta ta ütles, et ei suuda seda vastu võtta, sest pole piisavalt töötajuid. Kopli sadama uus direktor Jakob Rång pakkus abi: leiame sadamast täiendava tööjõu ja võtame selle suhkru ikka Kopli sadamas maha. Hadzi keeldus. Midagi polnud teha, laev tuli Keskinna sadamasse.

Ma ei ole mitte kusagil ega mitte kellelegi väitnud, et Hadzil on tegelnud salakaubaveoga. See ei ole minu küsimus – kui niisugused probleemid on, siis nendega tegelemiseks on riigis vastavad struktuurid. Ütleisin seda ka lugupeetud artikli autorile.

Sadamas töötavaid stividor-firmasid ei ole kuidagi võimalik rahvuse järgi valida; valida ei saa rahvuse järgi ka sadamasse tulevat laeva. Viimase absurdse mõtte lükkavad ümber sadama tööd kajastavad numbrid. Julgen öelda, et meie sadama näol on viimasel kolmel aastal tegu maailmas ühe kõige suuremate kasvudega sadamaga. Praegu on aasta kahe esimese kuuga 30% rohkem kaupa töödeldud kui eelmise aasta samal ajal. Kui me oma sugulaste ja sõprade laeva siia valiksime, siis vist sellised numbrid ei saaks olla.

Sadama "Kauppalehti" numbris oli ka artikkel, mis väideta- valt on "Silja Line'i" juhi Lars Wendelini intervjuu. Eilses telefonikõnes Silja tulevase esindaja Eestis avaldas Lars Wendelin hämmastust selle artikli üle. Ta ütles, et on küll selliseid mõtteid avaldanud, aga õige mitu kuud tagasi. Praegu on ta igati rahul koostööga Tallinna Sadamaga ja jälgib huviga, kuidas sadam väga aktiivselt laiendab reisisadamat. Suurt tööd on juba alustatud, üks väga suur laohoone maha võetud, mille asemele tuleb laiendus. Sadam on tänanu investeeritud selleks vähemalt 120 miljonit krooni, ja "Finnjet", mis ka Muugal end eriti halvasti ei tunne, saab tulevikus kindlasti tulla Keskinna sadamasse.

Tax-free kaubandus sadama territooriumil ei ole keelatud. Ilmselt ei ole vastavaid seadusi päris täpselt loetud, kui väidetakse, et see ei ole lubatud. Kui see keelatakse, siis kauplused ka suletakse. Meil oleks sellest muidugi kahju, sest rendime kaupluste jaoks pinda küllalt kõrge hinnaga, 400 kr ruutmeeter, ja see toob meie aastast sisse natuke üle miljoni krooni, millelega me peaaegu et suudame üla pidada reisisadama juhtkonda.

Pressikonverentsi lõpul annab Enn Sarap Leena Hietanenile üle ajakirjanikule adresseeritud ja pressikonverentsil räägitud kokku võtva avaliku kirja, mille lõplauses sisalduv palve sadama juhi seisukohtade avaldamiseks "Kauppalehtis". Sama päeva õhtupoolsetes raadiouudistes ütleb soome ajakirjanik, et see saab teoks, kui kirjas toodud väited kontrollimisel tõeks osutuvad. Mingis seoses, küll poolvabandavas toonis, kõlab sel päeval ka sõna rassism.

Mari Vamba

Lisaks Eesti Vabariigi 80. sünnipäevale on tänava aasta algul väiksemaid juubeleid tähistada ka piirivalvel. Seekord piirkonniti.

1923. aastal moodustati piirivalve rajoonid, kordonid, jaoskonnad. Seega on põhjust taas minevikku meenutada – 75. aastapäev on tõsine asi.

Reedel, 13. märtsil tähistas mere ääres, Käsnu piirivalvemuseumis oma 75. aastapäeva

Põhja Piirivalvepiirkond – 75

va praegune Põhja Piirivalvepiirkond. 14. märtsil 1923 olid moodustatud Tallinna rajoon ja Kunda jaoskond. Täna ühes piirkonnas, olid need varemgi põhjaranniku olulised piirivalvamisalad.

Põhja Piirivalvepiirkond valis oma juubeli tähistamiseks kaks

asjalikku kohta: alustava piirivalvemuseumi Käsnu, kus kokkukõla (või ebakõla) piirivalvega veel üsna elujõus ja mäletatav, ning oma praeguse keskuse, Merebaasi.

Käsnu kokkutulnud olid kõik omad. Meeles peeti neid, kes alustanud (õige uus algus oli

enamiku kohalviibijate jaoks täisminevik ehk üheskoos läbielatu ja –kogetu) ja kes kaasa aidanud piirkonna arengule.

Ettekandedki, erinevad nagu need olid, andsid mingi oma moodsa mõttesuuna. Kui muuseumi juhataja **Aarne Vaik**, ise Käsnu-sugu mees, rääkis "isik-

suse osast ajaloos" ehk Jüri Vilmsist (Päästekomitee liige, kes oma viimast teekonda Eestist Euroopasse Käsnu kaudu alustas), siis ajaloohuvi jätkumist kinnitas Harju piirivalve-rajooni staabiohvitseri nooremleitnant **Raimond Roosi** tõsiasjalik ettekanne teemal "Piirivalve Valitsuse Tallinna Jaoskonna loomisest ja reorganiseerimisest aastail 1923–1925".

Muidugi said Käsnu kokku vanad kaaslased ja jätkus juttu nellegi asjade seletamiseks, kes õigel loomisajal kusagil mujal olid.

Laupäev, 14. märts oli mõeldud lahtiste uste päevana Piirivalveameti Merebaasis. Kõik ajateenijad võisid oma lähedased ja sõbrad-tuttavad külla kutsuda. Neile demonstreeriti omandatud oskusi: korraldati ajateenijate jõukatsumisi ning näidati oma elamist-olemist. Huvilistel oli võimalik tutvuda piirivalvelaevadega, mis vees või kail. Igatahes uudistajaid jätkus. Pärast sõdurilõunat – tea, kas parim, aga kena kindlasti – anti ajateenijale linnaluba.

Põhja Piirivalvepiirkonna aastapäevaüritus on ka lahingpaaride võistlus "Talveots-98" 21. märtsil.

Reet Naber
Jaani Rõõmuse fotod



Põhja Piirivalvepiirkonna ülem Raivo Terve (paremal) võtab vastu kingituse – Vaindloo tuletorni joonise 1930. aastaist. Üle annab piirivalveameti logistikaülem Henn Karits, tema kõrval istub Vaindlool Meresides teeninud Roman Karu.



Üks põnevamaid tegevusi lahtiste uste päeval oli kahtlemata seotud relvadega.

Piirivalve Tallinna jaoskonna moodustamisest ja käimarakendamisest aastail 1923–1925

Harju Piirivalverajooni staabiohvitseri nooremleitnant RAIMOND ROOSI ettekandest Käsnu Piirivalvemuseumis 13. märtsil.

Ettekande allikaks on põhiliselt Eesti Riigiarhiivi Tallinna jaoskonna materjalid, samuti on kasutatud juubelialbumit "Piirivalve 1922–1932".

1. novembril 1922 esitas siseminister valitsusele kinnitamiseks ja 1. detsembril 1922 kinnitas Vabariigi Valitsus Piirivalve Valitsuse koosseisud. Selle tulemusena sai piirivalve kui sõjaväeline organisatsioon ülesehituse, mis üldjoontes oli maksev kuni 1940. aastani: kesk-asutus, kohapeal tegutsevad jaoskonnad, rajoonid, kordonid. Koosseis: ohvitserid ja üleajateenijad.

Oli käimas kiire organiseerimistöö. Uue Piirivalve Valitsuse moodustamise eeltöödega jõuti niikaugele, et jaanuaris 1923 võis alata komplekteerimine reservist tegevteenistusse võetud ja väeosadest ületoodud ohvitseridega ning üheaastase lepingu alusel teenistusse astuvate üleajateenijate-sõduritega.

Alustati jaoskondade formeerimisega.

Tallinna jaoskonna ülemaks määrati **Ferdinand Tõnso**, kellel oli teenistuskogemusi teenis-



Lavastuslik fotomälestus salapiiritusveo kuldajast. Üks kohal silt: "Piirivalve. Kunda rajoon. Mahu kordon"

tusest tsaararmee Tallinna piirivahtide brigaadis 1912. aastast kuni 1915. aastani. Ferdinand Tõnso oli saanud sõjalise ettevalmistuse Gatšina lipnikeskoolis ja võtnud osa I maailmasõjast. F. Tõnso oli samuti olnud piirivalve organiseerijaks alates 14. novembrist 1918. 1. veebruarist 1919 määrati ta Rannavalve ülemaks. Ümberformeerimise tõttu kinnitati Ferdinand Tõnso 23. detsembril 1919 Piirivalve Valitsuse ülema abiks ja 15. aprillil 1920 7. Piiriküti pataljoni ülemaks ning 1. jaanuaril 1921 Merejõudude Rannavalve osakonna ülemaks.

Et Tallinna jaoskond komplekteerida üleajateenijate-valvuritega, moodustati komisjon, mis võttis soovijaid vastu veebruarikuus Tallinnas Juhkentali kasarmutes.

Tallinna jaoskonna staabi asukohaks määrati Tallinna linn. 14. märtsil 1923 asus Tallinna jaoskond esimesena piiri Mereside jaoskonnalt üle võtma. Tallinna jaoskonna valvutud piirilõigu alla kuulus suurem osa Soome lahest. Tallinna jaoskonna koosseisu kuulusid

järgmised rajoonid oma kordonitega:

1. **Paldiski rajoon**, ülem alamkapten Mollin: Nõva, Alliklepa ja Laulasmaa kordon.

2. **Tallinna rajoon**, ülem nooremleitnant Raudsepp: Suurupi I järgu post, Kakumäe, Pirta, Viimsi, Rohuneeme kordon, Leppneeme I järgu post, Randvere, Rannamõisa, Miinisadama kordon, Paljassaare, Haabersti (1925), Naissaare (1933) I järgu post.

3. **Jägala-Jõesuu rajoon** – Uueküla, Jägala-Jõesuu, Nee-me, Kaberneeme, Salmiste kordon (detsembrist 1931 ka Prangli kordon).

4. **Loksa rajoon**, ülem alamkapten Mill: Tsiitre, Kiitu-Aabla, Hara, Loksa, Pärismepe, Viinistu, Turbuneeme, Eru, Käsnu, Vergi, Võsu (1929) kordon, Juminda, Lahe I järgu post ja juunist 1927 Andineeme II järgu post.

5. **Kunda rajoon**, ülem kapten Nuudi: Vainopea, Toolse, Kunda, Letipea, Mahu ja Purkse kordon, juulist 1924 Aseri I järgu post ja oktoobrist 1925 Aa I järgu post.

Tallinna jaoskonna koosseisu kuulunud kordonid täitsid järgmisi ülesandeid:

- * salakaubaveo tõkestamine
- * loata üle piiri liiklemise tõkestamine
- * väiksemate tollipunktide ülemate kohustuste täitmine Vergis, Käsnu ja Kaberneemes
- * rannasõidulaevadele passide, kaubanimikirjade ja paaditunnistuste väljaandmine
- * sadama- ja süvendusmaksude kogumine
- * rannavanemate kohustuste täitmine
- * kalapüügi- ja jahipidamisestaduste täitmise järelevalve
- * mõningates kohtades mereside ja väiksemate tuletornide ülevaataja kohustuste täitmine
- * Loksa, Paldiski ja Kunda sadamates tollivalve kohuste täitmine.

Eeltoodust lähtudes võib tõmmata paralleele tänapäevaga, kui piirivalve on kohustatud täitma järjest rohkem ülesandeid.

(Järgneb)

Sadamakapten **Aadu Nurm-salu**:

Otseselt on sadam Kunda rahvale andnud väga vähe tööd, kõigest 27 inimesele. Palgalehe järgi ei ole meil linna asjades kuigi palju kaasa rääkida. Aga pärast sadama tegemist on ümber Kunda tekkinud laoplatsid-terminaalid. Autojuhid, laoplat-side valvurid ja vastuvõtjad saavad kõik sadama töttu tööd. Arvestatakse, et kaudselt on sadama kaudu tööd saanud umbes 600 inimest. Võrdluseks – tehases töötab umbes 650 inimest. Mehhanisaatorid, kes kolhooside kadumisega tööd kaotasid, on seda saanud sadama töttu – võivad ju olla autoroolis, kraanade ja tõstukite peal jne.

Aga merenduse vastu ikka huvi tuntakse. Kundas on nüüd mereklass, sellega saime maha 1. septembrist. Huvi tekitamine hakkas juba aasta varem.

Õpilased on käinud piirivalvelaevaga väljas, olid poolteist ööpäeva, said tormigi. Emotsioone oli kuipalju. Samuti on meie pukseriga merel käidud.

Kunda sai sadamalinnaks

Ostisime neile ka paadi. Ja mitte ainult paadi, vaid ka purje, mille saab paadile peale panna.

Katsume üldse jõudumööda mereasja edendada, kuna oleme veel ise hästi noored, kasvame ja tahame ise palju saada. Ega meile raha lajutada ei anta. Aga kui ikka lähed ja seletad ära, et noortel tuleb regatt ja seda tuleb toetada, sest muidu nad ei püsi vee peal, siis päris ilma pole jäänud. Ja kui raha ei anta, siis millegagi saab ikka aidata. Ja ega tähtis ei ole, kelle nimi abistajana kirja läheb. Olgu seal pealegi tehase, mitte sadama nimi, peaasi, et sai aidata.

Sadama avamine oli omal ajal septembris, rahvast käis palju vaatamas. Aga suvel on alati merepäev, ja olgu siis nii palju tööd kui tahes, me paneme vähemalt pooleks päevaks töö seisma ja teeme sadama rahvale lahti.

Siis käib seal väike kaubandus, muusika, muud etteasted, Neptun... See käib tavaliselt

Kunda klubi kaudu. Hommikul kell 10 hakkame pihta, ja parallelselt algavad kohe laevasõid-



Aadu Nurm-salu soovitusel sai üle tee asunud vana Kajaka kõrts samanimelise järglase.

dud. Pärast, kui pillerkaar siin läbi saab – tavaliselt kella 2–3 ajal lõpetame, töö ootab –, siis läheb pidu üle siiasamasse randa.

Joomist sadamas ei ole, aga õlu käib asja juurde. Viimane kord oli vindiseid kaks tükki, ja politsei korjas nad kohe ära.

Kui see asi esimesel korral käima läks, siis mind üllatas, kui palju taheti merele. Päeva nael oli: saaks merele! Vaat mis tähendab, kui pärast kella 10 õhtul ei tohtinud mere lähedalegi minna. Sõitma tuli vanugi inimesi, üle kaheksakümnesed.

Tänavu on esialgne jutt, et teeme merepäeva 11. juulil. Tulge kohale! Siis saab neid emotsioone oma silmaga näha. Uuduse võlu on küll nüüd juba kadunud, hakatakse harjuma.

Olen ise ka rannapoiss, sõitsin oma meresõidud ära, pere kasvas, jäin kaldale. Töötasin tervelt 22 aastat kalurite liidus. Nüüd siis tegelen siin mereasjaga.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Eestlased võitlesid Inglismaal oma laevade ja õiguste eest

Mitmed Eesti laevad olid välisõidus, kui N. Liit okupeeris oma tohutu sõjajõuga Eesti, et väike Eesti suure N. Liidu külge liita. Mõnigi reeder nägi, et ajad muutuvad rahutuks ja ähvardavaks ning et vähemalt osa laevu tuleb paigutada välisriikide sadamasse. Arvati, et sealt N. Liit neid laevu endale ei saa. Aga N. Liidu käsi haaras Eesti laevade järele igal pool.

Käsmu laevaomanike auru-laev "Elna" sõitis novembris 1939 Tallinnast välja, sihtsadam oli Baltimore USA-s. Laev tegi mitu reisi üle Atlandi Inglismaale. Viimane reis tehti New Orleansist Londonisse. Inglased leidsid, et laev on heas sõidukorras ja lasksid Londonis Victoria dokis laevale miinide vastu magnetilise vöö teha. Laeva juhtkond kavatses sõita tagasi USA-sse. Sõda oli juba alanud ja seetõttu laeva väljasõit viibis. See võis oleneda sellest, et N. Liit okupeeris Eesti Vabariigi. Kapten kaebas, et talle on hakatud saabuma imelikke kirju ja telegramme. Ja USA-sõidust ei tulnud midagi välja.

Augustis 1940 saabus kõigile Eesti laevakaptenitele Inglismaal korraldus, et laevad tuleb üle anda Anglo-Sovjeti Shipping Co-le. Selle mõte oli saata laevad Inglismaalt välja N. Liidu sadamasse. Osa kapteneid oli täielikult selle vastu – nemad ei anna laevu N. Liidule üle. Aga oli ka neid, kes tahtsid korralduse täita, näiteks "Sulevi" ja "Elna" kaptenid ja veel mõni teinegi. Kui ärasõiduaeg lähenes, selgus, et laevadele ei saadud sütt. Inglastel oli oma plaan, et rekvireerivad kõik Inglismaal viibivad baltlaste laevad ja paigutavad need Suurbritannia lipu alla.

7. septembril 1940 toimus ootamatu õhurünnak Londonile ja "Elna" sai pommitabamuse. Lennukipomm langes kolmandast luugist laeva sisemusse ja purustas laeva põhja ning tank-toppi. Teine lennukipomm kukkus mitte laevale, vaid laeva lähedusse sadamasse ja paiskas lõhke. Laiali pommikilde, mistõttu laevakeresse tekkis 20 auku. Pommitabamuse tõttu vajus laev sadamas põhja. Tekk oli vee all, kuid kaptenisild ulatus veest välja. Selle käraka juures keegi surma ega vigastada ei saanud.

Ei võtnud kaua aega, kui venelased nõudsid, et "Elna" meeskond tuleb laevalt maha võtta ja paigutada sinna, kus

nad ei saaks osa võtta kapitalistlikust sõjast. Sel põhjusel hakati eesti meremehi üksikult ja rühmiti Vene saatkonda kutsuma. Kaptenitele hakkas vahetpidamata saabuma telegramme ja kirju. Laevameestele lubati prii sõiduvõimalus kodumaale. Meremehed hakkasid nõudma, et inglased võtaksid eesti meremehi oma laevade meeskonnaliikmeteks, et nad sõidaksid Suurbritannia lipu all ja saaksid laevadel samad tingimused, mis inglastel ning et eesti meremehed makstaks hukkunud laevadel kaduma läinud vara eest tasu.

Oktoobris 1940 alustasid inglased a/l "Elna" päästetöid. Laev tõsteti sadamapõhjust üles ja seejärel teatati laevaomanikele, et laev antakse venelastele üle. Venelased nõudsid, et laeva on vaja balti kodanike kodumaale transportimiseks. Laeva ei antud kohe venelaste kasutusse, vaid inglased hakkasid parandustööde käigus laevaruumi ehitama magamiskoisid. Neisse taheti paigutada Inglismaal viibivad baltlased, et neid N. Liidu soovil kodumaale transportida. Selleks kavandati uut laevameeskonda eestlastest, kuid, oh häda, ükski eestlane ei tahtnud laevaga kodumaale sõita. Mõned tulid uudishimust laevale, olid seal paar päeva ja lasid seejärel jalga ega kuulnud neist hiljem midagi. Laeval käis ka N. Liidu konsul Zonov ja lubas meestele Eestis kõrgeid kohti, teistele kõrgeid palku, kolmandaid ähvardati ja sõimati.

Kui N. Liidu ja Saksamaa vahel puhkes sõda, olid venelased ärevil ja hirmul. Neil oli selge, et eestlastest kergesti jagu ei saa. Ei aidanud lubadused, kõrgeid palku ega ähvardused, vabatahtlikult polnud eestlasi "suurele kodumaale" saata nii kerge, kui oli kavandatud. Lõpuks saadi siiski mitmest rahvusest meeskond kokku, laevale anti Suurbritannia lipp ja sõidusihiks teatati Murmansk. Laevaruumi ehitatud koidele polnud mahutada ühtki baltlast.

"Elna" sõitis lõpuks siiski sadamast välja. Põhja-Jäämerel võeti Suurbritannia lipp laeva ahtrist maha ja asemele heisati N. Liidu lipp. Inglased olid laeva

venelastele üle andnud, ehkki "Elna" kuulus inglaste rekvireeritud laevade hulka ja anti venelastele üle, koostamata mingisugustki akti endiste Käsmu laevaomanikega.

Kui "Elna" jõudis Murmanski, nägid eesti meremehed, milline hämmastav olukord seal valitses. Nad hakkasid kohe nõudma, et neid Inglismaale tagasi saadetaks, sest nad olid Suurbritannia lipu all sadamast välja sõitnud ja kuuluvad Suurbritannia õiguskaitse alla. Tänu Suurbritannia saatkonna vahelesegamisele õnnestus "Elna" meeskonnal N. Liidust välja tagasi Inglismaale pääseda, kuid Käsmu Laevühisus jäi oma laevast ilma.

Merel, kui Suurbritannia lipp laeval asendati uue, N. Liidu lipuga, uhkeldasid kommunistlikult meeletatud meeskonnaliikmed, et nüüd sõidame "töölise paradisi", kus saab külluses pekki ja hapukapsaid. Aga kui jõuti "töölise paradisi", laskus uhkeldajate meeleolu alla nulli.

Nende hulgas, kes esimesest transpordist Inglismaale maha jäid, oli ka laeva naiskonn. Tõsi tuli "paradiisis" elada poolteist aastat, enne kui ta inglise ja ameerika abiga tagasi Inglismaale pääses. Keegi ei tahtnud enam tagasi, maitsma "paradiisi" heaolu ning sööma loodetud pekki ja hapukapsaid.

See juhtum näitas Eesti laevandusringkondadele, et Läänes vaadati Balti riikide laevanduse olukorda lõplikult otsustatud faktina, kuid eestlaste võitlusmeelt juhtunu siiski veel ei murdnud.

Kuigi venelased said pettusega kätte Käsmu Laevühingu "Elna", ei lõppenud eestlaste võitlus oma laevade omandiõiguse eest.

Jaauanuaris 1946 toimus Briti King's Benchi kohtus Eesti laeva "Vapper" protsess. "Vapper" oli hukkunud 6. juulil 1940 Scilly saare lähisel käimasolevas sõjas. Laev kuulus Tallinna Laevühisusele ja oli kindlustatud Lloyd'sis 137 000 inglise naela eest. Kui Tallinna Laevühisuse omanikud läksid kindlustussummat nõudma, oli

hämmastus suur. Selgus, et N. Liit oli juba sisse andnud kahjutasunõude N. Liidu natsionaliseeritud Tallinna Laevühisuse omandile, mis hiljem, 1944. a. oli muudetud Nõukogude Eesti Aurulaevade Seltsiks. Kindlustusselts ei vaidlustanud kindlustussummat, kaebas vaid nõudjad kohtusse, et saada selgust kindlustussumma väljamaksus.

N. Liidu poolt kaitses venelaste huve tuntud endine inglise parlamendi liige Pritt. Kindlustusselts nägi laevaprotsessi puhtjuriidiliseks ja tahtis näha, kes on kindlustussumma tõeline nõudja.

N. Liidu volinik põhjendas, et kindlustusraha omanik ei ole Tallinna Laevühisus, vaid Nõukogude Eesti Aurulaevade Selts. N. Liidu okupatsioonil ajal väljaantud seaduste ja normatiivaktide kohaselt Tallinna Laevühisus pidi olema lakanud olemast ja omandiõigus olevat läinud üle Nõukogude Eesti Aurulaevade Seltsile, mistõttu Tallinna Laevühisusel ei oleval mingit õigust kindlustussummat nõuda. Nõudjate Veldi ja Neuhausi volitused kohtuprotsessis Tallinna Laevühisuse volinikena pidi olema kustutatud Saksa okupatsiooni läbi.

Tallinna Laevühisuse volinikud teatasid, et inglased on tunnistanud lepingutes ja mujal vara riigistamist N. Liidus, kuid ei ole tunnistanud vara riigistamist venelaste poolt Baltikumis. See kohtuprotsess äratas eriti suurt huvi laevandusringkondades: taheti näha, kuidas Inglismaa reageerib venelaste nõudmisele. N. Liit vaatas igasugust Baltimaid puudutavat kohtuprotsessid asja oma prestiižiküsimusena. Venelased on alati püüdnud väita, et Balti riigid on N. Liidu lahutamatu osa.

Inglismaa ei ole tunnustanud Baltimaade liitumist N. Liiduga. Inglased näitasid enne kohtuprotsessi oma vankumatut tahet sellega, et Balti riikide Londoni-saadikud kutsuti ametlikule nõupidamisele "displaced persons" kohta. Endine minister ja riigivanem August Rei, kes elas Rootsis, kutsuti kaitsma Tallinna Laevühisuse huve Inglismaal, hiljem ka teistes

kohtuprotsessides. A. Rei andis kohtus põgusa ülevaate N. Liidu okupatsioonist Baltikumis 1940. aastal. Ta meenutas, et Eesti pidi moodustama uue valitsuse, mis pidi olema N. Liidu sõbralik, ja et N. Liidu ultimatum kohaselt pidi N. Liidul olema õigus saata Eestisse piiramatu arvul sõjaväge. Vastamiseks anti aega 9 tundi ja ultimatum kohaselt pidi Eesti valitsuse vastus olema jaatav. See ultimatum oli kui sõjakuulutus Eestile. 17. ja 18. juunil 1940 voolasid N. Liidu väed Eestisse sisse 50 000 mehega. 21. juunil esitas N. Liidu valitsuse esindaja presidendile valitsusliikmete nimekirja, kes peavad kuuluma uude valitsusse. President keeldus uue valitsuse koosseisu vastu võtmast. 21. juunil korraldasid venelased sõjaväe kaitse all demonratsiooni. Venelaste võim haarati sõjaväe kaitse all, Eesti president sunniti ametist lahkuma.

"Vapperi" kohtuprotsessis oli kohtunikku Atkinson, kes juhtis tähelepanu *de jure* ja *de facto* põhimõttele. Ta ütles: "Ma aksepteerin seda, et ükski neist dekreetidest või seadustest, millele N. Liidu volinik toetub, pole seaduspärane Eesti Põhiseaduse seisukohalt. Need on seadused, mis antud kahtlemata ühe *de facto* valitsuse poolt. Ei saa olla mingit kahtlust, et kogu see seadusandlus või õigeministri nn. seadusandlus oli laadilt konfiskatoorne ja juba varem oli Inglismaal võetud seisukoht, et inglise kohtud seda laadi seadusandlust ei raken-da."

Kohus otsustas, et kindlustussumma tuleb välja maksta Tallinna Laevühisusele, kes on tõendanud oma õigust sellele. Kohus lükkas tagasi Nõukogude Eesti Aurulaevade Seltsi nõude, ühtlasi määras, et kohtukulud kannab N. Liit.

Sel kohtuprotsessil oli tohutu juriidiline väärtus: see kinnitas, et kõik endised omanikud, kellelt nende varandus N. Liidu konfiskatoorse dekreediga illegaalselt ära on võetud, on edasi õiguslikud omanikud ja võivad oma õigusi inglise kohtuis kaitsta. Arvati, et kui venelased kaebavad edasi või võetakse kindlustussumma nõue üles Lordide Kojas, inglise kõrgeimas instantsis, ei ole venelastel sealgi mingit võimalust kohtuprotsessi võita.

Eralt Art

Piraatide rünnakud muutuvad vägivaldsemaks

Rahvusvahelise Meresõidubüroo 1997. a. aruande järgi on üha vägivaldsemaks muutuvate piraatide rünnakuis laevadele tapetud aasta jooksul 51 ja vigastatud 30 meremeest. Piraadid ründasid laevu 229 korda. Peaaegu sama palju, 228, rünnati laevu ka 1996. aastal. Viimastel aastatel on piraatide rünnakud laevadele muutunud üha vägivaldsemaks, tapetud ja vigastatud meremeeste arv suureneb üha.

Piraadid kasutasid rünnakute ajal tulirelvi 68 korral ja külmrelvi 26 korral. Enam kui 400 meremeest võeti pantvangi. 1996. a. oli pantvangi võetud tunduvalt vähem, 194 meremeest.

Laevu tulistati 26 korral. Aasta jooksul kaaperdati 14 laeva, enamik neist Kagu-Aasias ja Kaug-Idas.

Tänane piraatlus on vägivaldsem, verisem ja halastamatum.

Ohvrid teavad, et nad on ükski ja kaitsetud. Ometi on meremeestel õigus seilata turvalistel laevadel ja turvalistel laevateedel. Neil, kes töötavad kaldal, on raske mõista stressi, mida põhjustavad piraatide rünnakud meremeestele.

Väiksem pole ka oht, mida piraadid põhjustavad laevaliiklusele, jättes maha mehitamata, liikuvad laevad, sealhulgas täislastis tankerid, suurendades sellega laevade kokkupõrkevõimalusi ja keskkonnareostuse ohtu laeva karlesõidu korral.

Eelmisel aastal olid ohtlikemad Indoneesia rannik 57 piraatide rünnakuga ja Tai rannik 17 rünnakuga. Ohtlik on ka Sri Lanka rannik, kus rünnakud sagenevad ja mullu tapeti 33 meremeest. Aruandes on märgitud, et Sri Lanka kaldal paikneb eriti sadamate lähedal väikesi külasid, mille elanikud on põlv-

kondade vältel piraatluse ja salakaubandusega elatist teeninud.

Kallaletungide arv on vähenenud Filipiinide rannavetes, kuigi ka seal tapeti 6 meremeest.

Kõige sagedamini on tulirelvi kasutatud Brasiilia rannikuvetes. Sealsed laevandusringkonnad kahtlustavad rannavaltvee koostöös piraatidega. Peale mõneastast rahulikkude perioodi on piraatide rünnakud sagenenud ka Nigeeria vetes.

Rahvusvaheline Meresõidubüroo on mures selle üle, et Lõuna-Hiinas peavad laevu kinni Hiina armee mündrisse riietatud isikud, sundides laevu siseneda Lõuna-Hiina sadamasse, kus seejärel laadung on lossitud ja teadmata suunas ära viidud. "See on mõistetamatu, et Hiina – suur mereriik – ei suuda takistada niisuguseid rünnakuid, millesse on segatud

ka kohalike võimuorganite esindajad," on büroo töötajad nõrindud.

Rahvusvaheline Meresõidubüroo toob ka konkreetseid näiteid mulluste rünnakute kohta:

* 1414 arvestusühikut mahutatav konteinerlaev "YI He" jäi ühel oktoobrikuu hilisööl ankrusse miili kaugusele Manila sadama lainemurdjast. Peaaegu kohe olid kohal ka piraadid, kes ronisid pardale mõõda ankruruketti. Noor IV mehaanik, kes oli oma esimesel reisil, väljus tekile värsket õhku hingama. Märganud liikumist laeva võõriosas, läks ta asja uurima ja märkas piraate. Kui ta tegi katset alarmeerida laeva meeskonda, tulistas üks röövlit teda. Jõuk hüppas üle parda ja põgenes. Hoolimata kapteni tungivatest palvetest toimetada haavatu haiglasse, ei saanud ta mingit abi kohalikest võimudest. Viis

tundi hiljem suri noor mees verejooksu tagajärjel.

* 35 110-tonnise kandevõimega kuivlastilaev "Cordiality" laadis septembris kaupa Pulmoddali sadamas Sri Lankas, kui sattus Tamili "tiigrite" tule alla. Üks raketit põhjustas tulekahju masinaruumis. Tulistamise tagajärjel sai neli meremeest surma.

* 15 017-tonnise kandevõimega kuivlastilaev "Sinfra" sõitis mullu mais Indoneesia vetes, kui laeva meeskond kuulis juhtkonna ruumidest karjeid. Kohale rutanud, leiti kuulhaavade III tüürimees, keda oli tulistatud vasakusse käsivarde. Kapten leiti oma voodist kinni-seotuna surmalt. Teda oli tulistatud pähe.

Veel hoitab Rahvusvaheline Meresõidubüroo Tai piraatide eest, kes tegutsevad koos prostituitidega.

"Lloyd's List", 20. jaanuar Lühendatult tõlkinud Ants Madisson

Kevad 1991

...kapten, teate - täna on ju reede.
Me küll ei usu... aga öeldaks nüi, et selle päeva peal on kuri neede, mis pahatihti õnnetusse viis.

Juhan Smuul "Tormi poeg"

Mõnigi ütleb ehk, et ajad on muutunud ja vanad meremeeste uskumused, tavad ning eelarvamused unustusehõlma vajunud. Ega meie kosmosesajandil ole tõesti palju neid, kes tõsimeeli usuvad virvatulede üleloomulikusse jõusse või kohutumisest Lendava Hollandlasega. Aga midagi on meremeeste vanast ebausust säilinud siiani. Eriti käib see nn. õnnetute nädalapäevade ja saatuslike kuupäevade kohta.

Selliste uskumuste juured ulatuvad kauges minevikku ja on sageli seotud usutavade-ga. Näiteks talmudis on loetletud 39 tööd, mida ei tohi teha laupäeval. Mõned neist puudutasid ka mere- ja kalamehi. Kristlased on iidsetest aegadest peale pidanud raskeks päevaks esmaspäeva, mis meremeestele oli ühtlasi veel õnnetu päev. Sajandeid oli vaieldamatu tõde, et sel päeval ei tohtinud algust teha ühegi tõsise asjaga, olgu see siis küll panek või laeva vetelaskmine, rääkimata juba kaugsõitu minekust. Kõik meremehed teadsid kümneid näiteid, kuidas selle tava vastu eksinud oli tabanud ebaõnn. Laevad sattusid hirmsa tormi kätte, läksid põhja, jooksid karile või põrkasid kokku, põlesid ära või kadusid jäljetult. Üks legend räägib kapten Mondeyst, kes oli vandunud, et näitab, kuidas see kõik on tühi ebaususk. Mondeyl oli kõik välja arvestatud. Esmaspäeval määrati ta kapteniks laeva, mis oli vette lastud

Reedel, kolmeteistkümnendal

esmaspäeval. Esmaspäeval saabus ta ise laeva ja samal päeval pani ka meeskonna kokku. Kui last oli peale võetud, ootas ta ära järgmise "õnnetu" päeva ja läks madruste keelitustele vaatamata julgelt merele. Mõõdus peaaegu nädal, ja paistis juba, et kõik läheb hästi. Siis puhkes aga järgmisel esmaspäeval kohutav torm ja laev purunes vastu kaldakaljusid...

Ettekujutust esmaspäevast kui õnnetust päevast süvendab veelgi üks Inglise laevastikus XVII sajandi alguses kehtestatud seadus. Selle järgi pidid madrused ja jungad, kes nädalajooksul millegi vastu eksinud olid, esmaspäeva hommikul ihunuhtlust saama. Sealt levis inglaste väljend "must esmaspäev" teistegi maade laevastikesse ja ehkki seadust ennast enam ammu ei järgita, on väljend jõus siiani.

Peale esmaspäeva on kristlastest meremehed õnnetuks päevaks pidanud ka reedet. Reede on Kristuse ristilöömise päev ja nii kuulutatigi see leinapäevaks. Huvitav on mainida, et skandinaavlased - viikingite järeltulijad - pidasid vanasti reedet õnnelikuks päevaks. See oli pühendatud õnne ja heaolu jumalannale. Pärast ristiusu levikut Skandinaavias sai aga sealgi reedest kurb päev. Ka vene meremehed uskusid, et sel päeval pole hea midagi alustada. Ettevõtlikud ameerika kalurid panid koguni ette nimetada reede ümber kaluripühapäevaks, sest sel päeval istusid nad nagnuni kaldal.

Hispaanias aga arvati reede olevat meremeestele hea päev, sest just reedel alustas legendaarne Kolumbus oma esimest merereisi Uude Maailma. Kuulsa meresõitja järglastel oli õnne-

tu päev teisipäev, Martis (sõjajumala Marsi järgi). Hispaania vanasõna ütleb: "Teisipäeval ära võta naist ega kiirusta laeva kai küljest lahti päästma."

Teisipäeva pidasid mustaks päevaks ka moslemid. Sellele lisandusid veel neljapäev ja laupäev. Neil päevadel olid islami-usulised meremehed valmis ootama merelt kõikvõimalikke vingerpussu ja püüdsid hoiduda merele minemast.

Meresõidu arenedes täheldati, et peale ohtlike nädalapäevade on ka saatuslikud kuupäevad. Neil päevadel olid teatud asjad kindlasti tabu või siis pidi vähemalt väga ettevaatlik olema. Nii oli Euroopa meremeeste seas sünges kuulsusega 13. kuupäev, eriti umbusklikel ka 26. Ükski laevaehitaja ei lasknud siis alust vette ja mõistagi ei sõandanud keegi kaptenitest laeva väljasõitu 13. kuupäevaks määrata. Vanad merehulgused ja uhked kaptenihärrad uskusid ühtmoodi, et 13-nädal merelemine - ja jumal hoidku, kui see peaks veel esmaspäev või reede olema - võrdub enesetapuga. Teati kümneid süngelid laevahukulugusid, mis kõik seda kinnitasid. Klassikaliseks juhtumiks on peetud kuunari "Thomas Lawson" õnnetu saatust. See mittestandardne seitsmemastiline purjekas oli juba ellingul halvustavalt seitsmetaliliseks monstrumiks ristitud. Asjaolude kokkusattumisel läks laev oma esimesele Atlantid-reisile õhtul vastu teisipäeva, 19. novembril 1907. See oleks pidanud kapteni valvsaks tegema, aga nähtavasti polnud too ebausklik. On arvatud, et kapten polnud küllalt tähelepanelik kursi määramisel, mistõttu kuunar sõitis Inglise kanalid karile. Saatuse iroonia tõttu pääses õnnetust meeskonnast

ainult üks inimene - kapten ise. Kõige sensatsioonilisem oli aga see, et laev hukkus reedel, 13. detsembril, kusjuures oma nime oli ta saanud kirjanik Thomas Lawsoni järgi, kelle ainus raamat on "Reedel, 13. kuupäeval". Kuidas siis mitte uskuda, et on olemas saatuslikud kuupäevad!

Eriti õnnetuks peeti aprilli esimest esmaspäeva, kuna sellel arvati olevat Kaini märk (sel päeval tappis Aadama ja Eeva poeg Kain kadedusest oma venna Aabeli), ja augusti teise nädala esmaspäeva - Soodoma ja Komorra hävitamise päeva. Merele kardeti minna ja üldse merel olla ka süütalastepäeval, Juudase enesetapu päeval, uusaastal ja vana-aastal. Vene meremeestel oli õnnetu päev 6. detsember ning siis pidi nad palvetades ülistama oma kaitsjat ja hoidjat - püha Nikolaust.

Eri maade meremeestel olid igaühel oma õnnetud ja õnnelikud päevad, kuid mõned olid ka kõigil ühised. Nii oli Lääne-Euroopa ja Vene meremeeste

hulgas sajandeid väga populaarne õnnelike ja õnnetute päevade tabel. Selle koostas XV sajandil saksa filosoof ja astroloog Tycho Brahe. Tabelis oli aasta jooksul 32 päeva, mil kõik surelikud pidid end hoidma. Jaanuarikuus oli selliseid päevi seitse - 1., 2., 4., 6., 11., 18. ja 20. -, aprillis kolm - 3., 17. ja 18. -, mais kaks - 7. ja 8. jne. Arvati, et inimene, kes nendel päevadel on sündinud, ei saa rikkaks ega ela kaua. Meremeestel tuli hoiduda siis merele minemast, sest selle reegli vastu eksija pidi kas oma teekonnal surema või õnnetuna tagasi pöörduma.

Sajandid on mööda läinud ja merestatistika ammu tõestanud, et meeskonna ja laeva ohutus sõltuvad hoopis muudest asjadest. Ja ega meremehe pööragi enam eriti tähelepanu neile nn. õnnetute päevadele. Aga ikkagi, mine sa tea...

N. Kalanov,
"Morjak Gruzii"
"Morjak Estonii" 1991, nr. 15
vahendusel
Tõlkinud Eda Prii

Kaptenikommentaar

Kui te pole kaks aastat merel käinud, kas siis 13. ja reede on just õige päev, "Tarmo" kapten MART SULS?

Kui kaks miinust kokku langevad, siis annavad kokku pluss. Muidu on eestlastel traditsioon, et reedel merele ei minda, venelastel jälle, et esmaspäeval ei minda. Nii tuligi segameeskonnaga sõitda, et reisi algus ei langeks reedele ega esmaspäevale.

Kui kord oma reiseid kohta tagantjärele statistikat tein, ilmnes, et neil 13-14 reisel, mis olid reedel või esmaspäeval alanud, juhtus ikka midagi. Kas läks roolimasin katki või oli muud ebaeeldivat... Kord kargasid ühe reedel alanud reisi viimasel päeval Rootsis ära lli tüürimees ja madrus. Nad olid vanemtüürimehe ähvardusi kartma lõõnud, ja kogu meeskond peale koka sai karistada.

Aganell reisel, mis on alanud reedel, 13. kuupäeval, on kõik hästi läinud.

Reedel, 13. märtsil

Madli Viitmann



Ei kartnud reedet, 13. märtsi ühispidiks rivistunud tüürimehed sillatiival. Ka mitte sel päeval esimest reisi "Tarmol" alustanud Kristiina.



Ei kardetud ka all ahtritekil. See üks, kes kartis, jäi tulemata.

Kruisilaev viirusega kimpus

"Holland America Line"ile kuuluv merematkelaev "Westerdam" on teeninud halva kuulsuse. Kui laev mullu septembris Montreali saabus, väljusid 1445 reisijat laevalt köhides ja palavikuga. Nüüd on selgunud, et reisijad olid nakatunud A Sydney grippi, mis puhkes Austraalias ja Uus-Meremaal eelmise aasta juunis. Viirus levis reisijate seas ajal, kui laev oli teel New Yorgist Montreali.

Atlantas asuv USA Riiklik Nakkushaiguste Keskus (US National Center for Infectious Diseases) arvab, et gripilaine sai alguse mõnel nakatunud Austraalia turistilt, kes tulid laevale New Yorgis. Kümme päeva kestnud reisi jooksul levis gripp kogu laevas, täites laeva haigla reisijate ja laevapereliikmetega. Kui reisijad lahkusid "Westerdamilt" Montrealis, siis laevapereliikmed - paljud neist gripis - jäid laevale ja levitasid viirust ka nende reisijate seas, kes olid teel New Yorki.

USA ja Kanada tervishoiuteenistused tulid "Westerdamile" laevapereliikmeid läbi vaatama, et tõkestada viiruse edasikandumist. Nakkushaiguste keskus leiab, et kruisilaevad on gripisikuile ideaalne keskkond, sest reisijate ja laevapere ruumid asuvad lähestikku. Paljud reisijad on eakad ja seetõttu gripisikuile vastuvõtlikumad.

Ajakirja "Fairplay" põhjal Eduard Hunt

"Meremehe" ristsõna

PAREMALE: 1. 9.-15. sajandi riik, mille langus algas pärast 1284. aastal Genovaga peetud Meloria merelahingus lüüasaamist. 5. Passiivne kalapüügi-viis. 12. Oleum - õli (lühend). 13. Saar Lahemaa rahvusparki alal. 14. Põhjala emand "Kalevalas". 15. Mind (rootsi keeles). 16. Soome peaminister. 18. Eelmisena küsitud eesnimi. 19. Puhang. 20. Eellased. 23. Kreeka sõjajumal. 25. Näovärv. 27. Teatud kokkuhoid. 29. Jaapani saar Korea välnas. 30. Haige (rootsi keeles). 32. Jõgi Hispaanias, laevatatav Zaragoza linnani. 33. Tige, pahur (soome keeles). 34. Nukleinhappesse kuuluv pureenalus. 35. 1969. aastal ehitatud papüüruslaev. 36. ...köha. 37. Ilusas. 39. Lööke. 40. Tsiivilennuühing Eestis aastail 1939-1940. 41. Joonkiruse mõõtühiku tähis. 42. Nebraska (lühend). 43. Veidi aega tagasi. 46. Paldiski lahe teine nimi. 48. Hoiukoht. 49. Pikamaajooksja.

ALLA: 1. Linn Itaalias Napoli lahe ääres. 2. Homerosele omistatav epos. 3. Suur rõõvkala. 4. Pikk kitsas kaldamadalik. 5. Meresõidus kasutatav aeronavigatsiooniseade. 6. Teatud hipi. 7. Loksuda, huljuda. 8. Kaks riiki Lääne-mere kaldal. 9. Sama tähemärk täppidega ja ilma. 10. Ainuvõimalik. 11. Jamaika tähtsaim sadamalinn. 17. Normalisation internationale - rahvusvaheline standard (lühend). 21. Kinnitumisorgan. 22. Reisilaevast ümber ehitatud kunagine Eesti uurimislaev. 24. Veehoidla, Volga-Balti vetee osa. 26. Riik Musta mere ääres. 28. Uus-Ginea saare indoneesiakeelne nimi. 31. Vähendussõna lõpp. 33. Katusekorrus. 37. Vanaegiptlaste ristiusku järglane. 38. Übernimetatud Kongo DV. 44. International Union (lühend). 45. Tsiivil- (lühend). 47. Noot.

Koostanud Märt Kullo

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12		13					14			
15			16					17		
18					19					
20		21			22		23	24		
25	26			27					28	
29			30			31	32			
33				34						
35		36				37				38
39				40			41		42	
43			44		45	46			47	
48				49						

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Angerjapüük. 12. Hüüp. 13. Sumatra. 14. Türgi, Süüria. 17. Id. 18. OIRT. 19. Spitz... 21. Piko- 22. Gla- suur. 24. AS. 25. Ocean. 26. Imsi. 28. Samoa. 30. Atleet. 32. Hepner. 33. Nooda... 34. Aga. 35. Dreenima. 38. Issa... 39. Og. 40. Ampel. 41. Kesto. 43. Lüüs. 44. El. 45. sd. 46. ENE 47. EÜ. 48. Ora.

1	A	2	N	3	G	4	E	5	R	6	J	7	A	8	P	9	Ü	10	Ü	11	K
12	H	13	Ü	14	P	15	S	16	U	17	M	18	A	19	T	20	R	21	A		
22	T	23	Ü	24	R	25	G	26	I	27	S	28	Ü	29	16	20	21	22	23	24	25
26	I	27	D	28	O	29	I	30	R	31	T	32	S	33	P	34	I	35	36	37	38
39	P	40	I	41	K	42	O	43	G	44	L	45	A	46	S	47	U	48	U	49	R
50	A	51	S	52	O	53	C	54	E	55	A	56	N	57	I	58	M	59	S	60	
61	S	62	A	63	M	64	O	65	A	66	A	67	T	68	L	69	E	70	E	71	T
72	H	73	E	74	P	75	N	76	E	77	R	78	N	79	O	80	O	81	D	82	A
83	A	84	G	85	A	86	D	87	R	88	E	89	E	90	N	91	I	92	M	93	A
94	I	95	S	96	S	97	A	98	O	99	G	100	A	101	M	102	P	103	E	104	L
105	K	106	E	107	S	108	T	109	O	110	L	111	112	113	114	115	116	117	118	119	120
121	S	122	D	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140

ALLA: 1. Ahti. 2. Nüüdisaegsed. 3. Gürokompass. 4. EP. 5. R. Sirge. 6. Just. 7. Amüstantne. 8. Pa. 9. Ütrium. 10. Üritused. 11. Kaa. 15. "Gioconda". 16. Üpsilon, müü. 20. Zr. 21. Pasha. 23. Laar. 27. Itaalia. 29. Aeroon. 31. Eo ipso. 36. Egle. 37. Meer. 38. Iks. 40. AÜE. 42. Te.

Vabariigi Valitsuse 30. detsembri 1997. a. määrus nr. 259

Koduloomade, ulukite, lindude, chuskala, mesilaste, liha, lihasaaduste, piima, piimasaaduste, munade, kala, kalasaaduste, mesindussaaduste, loomanahkade, villa, sulgede, loomasööda, veterinaarmedikamentide, biopreparaatide, toidukaupade, toidulisandite ja lisaainete ning taimede ja taimsete saaduste ning loodusliku loomastiku ja taimestiku ohustatud liikidega rahvusvahelise kaubanduse konventsiooni (CITES) aluste kaupade impordiks ja ekspordiks lubatud piirpunktide kinnitamine "Riigi Teataja" nr. 2, 8. jaanuar 1998

Määrus, mille pealkirja äratrükimiseks kulub 7 cm ajaleheveergu, on jõustunud 1. jaanuaril, s.t. enne, kui on võinud teatavaks saada neile, kes peavad seda täitma. Kuid kõigile lohutuseks jõustub selle viimane punkt alles ületuleva aasta alguseks:

"14. Kehtestada, et sadamad, mille kaudu toimub veterinaar- ja toidukontrolli alla kuuluvate kaupade import Eesti Vabariigi territooriumile ja eksport Eesti Vabariigi territooriumilt, viiakse nende omanike poolt kooskõlla käesoleva määruse lisas 7 esitatud nõuetega 1. jaanuariks 2000. a."

Kirjandusarvustus

Ülejäänud osas tundub, et määruse ülesanne on reguleerida, et "järelvalveametnikud oma pädevuse piires" ületunde ei teeks. Sest õppäev läbi kontrollivad nad määruse pealkirja esimeses viies reas nimetatud kaupu üksnes Muuga sadamas. Alates sõnast liha kuni sõnadeni taimede ja taimsete saaduste võib pealkirjas nimetatud kaupu õppäev läbi transportida Tallinna Reisisadamast ja tööpäeviti kell 8-16 ka Paldiski Lõunasadamast. Lisaks võib Muugal ja Tallinna Reisisadamast tegelda ka ohustatud liikide konventsiooni alla kuuluvate kaupadega.

Jahutatud ja külmutatud kala ning kalasaadusi võib Eestisse tuua üksnes 8 sadamas Mliidurannast Kihnu ja Nasvani, aga vaid tööpäeviti kell 8-16 (p. 7). Ainus loetelu, millesse Kunda sadam 13 sadama hulgas on pääsenud, puudutab veterinaar- ja fütosanitaarjärelevalve alla kuuluvate kaupade impordi ja ekspordi (p. 5).

Telsalt (p.9) võib aga lugeda: "Kehtestada ..., mesilaste, ..., kala, ..., villa, sulgede, ... eksport Eesti Vabariigi territooriumilt kõigi rahvusvaheliseks kaubaveoks tollijärelevalvet omavate piirpunktide kaudu."

Niisits, kala võib välja viia igalt poolt, sisse tuua aga vaid kaheksast enamjaolt väiksemast sadamast. Tallinna üksnes Meeruse sadamast (endise kalurikolhoosi "Majak" sadamast).

Madli Vitismann

Veeteede Amet teatab kuribusega kauaaegse hea kolleegi kapten

HEINO KALLASTE
25. XI 1934 — 17. III 1998
surmast.

Avaldame sügavat kaastunnet lahkunu omastele.

23. märtsil seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Vanasadamas

"Commencment" (Küpros) - laadib väetist
"Freedom" (Malta) - laadib malmi ja raudteerööpaid
"Opal" (Küpros) - lossib kakaoube
"STK-1020" (Vene) - lossib suhkrut

Muuga sadamas

"Roscan Dania" (Küpros) - laadib naftat
"Sula" (Soome) - laadib naftat
"STK-1003" (Vene) - laadib laudu
"Volgo-Balt 238" (Vene) - lossib toorkummi
"Malborg" (Marshalli saared) - laadib vaname-talli
"Aleksandr Nevski" (Vene) - lossib toorsuhkrut
"Alvina" (Taani) - laadib naftat
"Sia Venus 2" (Malta) - laadib otra
"Adimon" (Antigua) - laadib väetist

Paljassaare sadamas

"Ladoga 6" (Vene) - laadib väetist
"Shilva" (Leedu) - laadib puitu
"Refvega" (Panama) - lossib külmutatud kakanakoibi
"Smolinski" (Vene) - lossib külmutatud kala
"Kagu" (Eesti) - lossib suhkrut
"Sormovski 3006" (Vene) - laadib puitu
"Visten" (Holland) - laadib naftat
"Brunto" (Norra) - lossib tsinki
"Windor" (Norra) - lossib naftakoksi

Paldiski sadamas

"Amur 2505" (Vene) - laadib vanaranda
"Volgo-Balt 120" (Vene) - laadib puitu
"Luise" (St. Vincent ja Grenadiinid) - laadib hakkpuitu
"Baltiiski 38" (Vene) - laadib vanaranda
Reidil ootavad kaikohta "Talin" (Saksa) ja "Bratsk" (Vene).



ADMIRAL
KLUBI
AURULÆV * STEAMSHIP

*Ainulaadne restoran
vanal aurulaeval*

AVATUD 12-24

Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres
Admiraliteedi bassein

Tel 6411155
GSM 8 25 060066

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



EstLine



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 23. märtsil

"ELMAR KIVISTIK" - Aqabas
"ALEKSANDER ABERG" - Port Everglade'is
"PAUL KERES" - teel New Orleans'ist Maracaibosse
"KRISTJAN PALUSALU" - Norfolkis
"GUSTAV SULE" - teel Gibraltarist Kana-dasse
"ALEKSANDER KOLMPERE" - Barlettas
"HAAPSALU" - teel Camdenist Peterburi
"VILJANDI" - teel Tallinnast Philadelphias-sc
"RAKVERE" - Helsingis
"NARVA" - teel Peterburist Camdenisse
"VALGA" - teel Houstonist Camdenisse
"SAKALA" - teel Peterburist Liverpooli
"SOMPA" - teel Las Palmasest Dublinisse

Neile, kes ootavad...

"KEHRA" - teel Doualast Dakari
"KUIVASTU" - Dunkerque'is
"RAKKE" - Villagarcias
"VALKLA" - teel Rouenist Bandjuli
"PIHTLA" - Doualas
"NAISSAAR" - teel Constantast Dunker-que'i
"VAINDLO" - teel Ghentist Klaipedasse
"KASSARI" - teel Pasajesist Antwerpeni
"MUHU" - Dakaris
"ABRUKA" - Diliskileisis
"VILSANDI" - teel Burgasest Bilbaosse
"SOODLA" - teel Ghentist Amsterdami
"KLOOGA" - Peterburis
"MUUGA" - teel Helsingist Felixstowe'sse
"VIRTUSU" - teel Antwerpenist Stockhol-mi

"KALANA" - teel Hamburgist Vanasada-masse
"KURKSE" - teel Felixstowe'st Vanasada-masse
"DIRHAMI" - Drammenis
"KAPTEN KONGA" - teel Antwerpenist Pe-terburi
"KAPTEN VOOLENS" - teel Rotterdamist Peterburi
"MEHAANIK KRULL" - Fredrikstadis
"LEHOLA" - teel Københavnist Helsingis-sc
"TRANSESTONIA" - remondis Vene-Balti sadamas
"TRANSBALTICA" - Riias
"NEPTUNIA" - Vanasadamas
"DONATA" - Muuga sadamas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuseumi kassast.

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

Järgmine number ilmub aprillis

Toimetuse postiaadress: Toimetuse asukoht:
EE0001 Tallinn, Tatari 64
Pikk 70, "Meremees" tel./faks 6 461 318
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18
e-mail: meremees@online.ee

Mobiltelefon:
8-25-238 088;
peiler 40710
(operaatori telefon
6304050)

«Printall»
Tellimuse nr. 1250

Toimetaja
MADLI VITISMANN

EESTI
RAHVUSRAAMATUKOGU
AR