



Ilmub
(vaheajaga)
alates 1950. aasta
21. juulist

MEREMEES

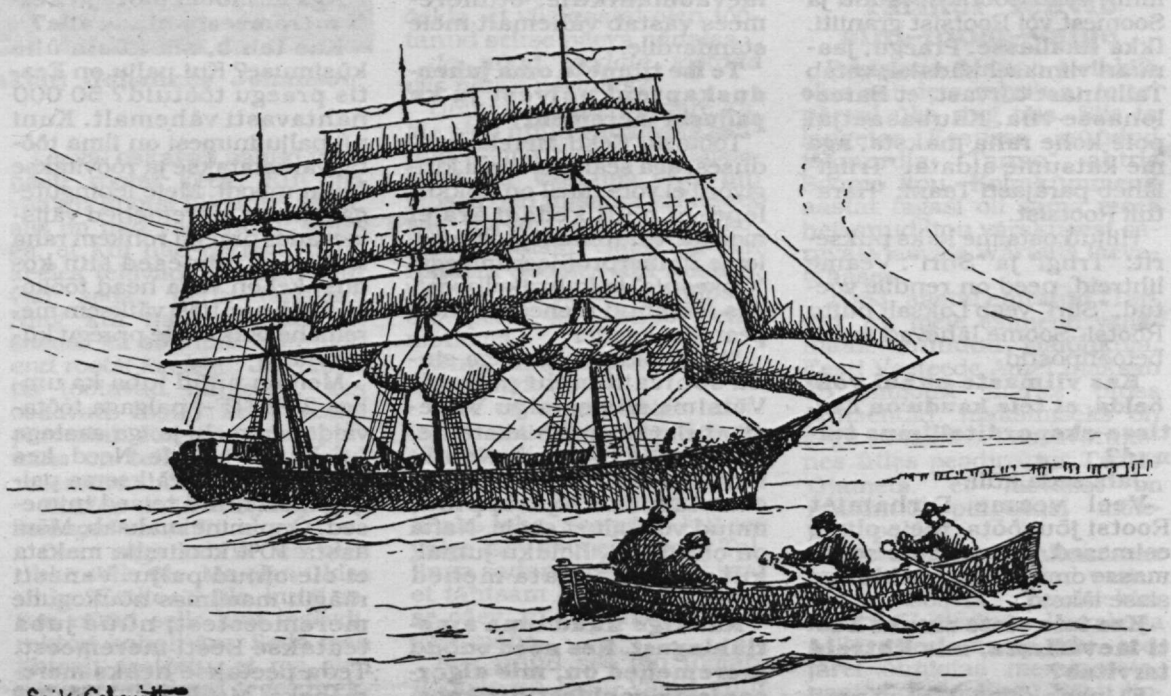
Nr. 2-3 (952-953)

Teisipäev, 8. veebruar 1994

Hind 2 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Intervjuu Igor Gnezdiloviga lk. 2
- Meremeeste haigekassa lk. 3
- Mereharidusest lk. 4-5
- Turismimessil ja laeval lk. 6-7
- Paldiskis tuletõrjeta lk. 8
- Allveearheoloogiast lk. 9
- Riikliku mereasjanduse algus VI lk. 10
- ESAG II lk. 11
- Meie teeme ajalehte lk. 12



Erik Schmidt
1992

Jõulukardi asemel saatis Erik Schmidt toimetusele pildi sellest, kuidas Naissaare lootsid vanasti laevadele vastu läksid.

Veel kirjutas ta: "Nüüd aitab lorijutust ja lähen asja juurde: nimelt hakkab MerLe MEREMEES lähemana tähtedele M, N ja S. Minu seisukohast vaadatuna hõlmavad need Merisaart, Naissaart ja Schmidt'i pere mehi. Kuna MerLe ilmumine nähtavasti on kahtlane lähemas tulevikus, siis pakuks mulle huvi neid lugusid lugeda MEREMEHE VEERGU-DELT."



"On ju tore, et nüüd näen "Katarinat" aknast." Peeter Palu vestlus "Meremehega", muuhulgas ka Sadama tänavast, järgmises numbris. "Katarinast" aga lk. 5.



19. jaanuaril oli järjekord-selt koos Meremeeste Liidu volikogu, õigemini selle 10 liiget. Liidu vanem Ants Pärna kõneles sellest, mida mõõdnud aastal tehti: püüti aru saada, kas, kellele ja milleks liitu vaja on ning aeti Mereklubi Meremeeste Koduks muutmise asju.

Siiani pole selge, kas liidust peaks saama uus meremeeste ametiühing. Igatahes üleskutse peale ses asjas oma arvamust avaldada pole keegi ei Meremeeste Liidule ega meie lehele kirjutanud.

Arutati, kas selles küsimuses üldkogu kokku kutsuda. Arvati, et tuleks leida palgeline töötaja, kes ametiühingu loomise ja juhtimise enda peale võtaks. Aga kes talle (korralikkul!) palka maksaks, et töö ka tulemusi oleks? Meremeeste Liidu 400 Tallinna piirkonna liikmest on 103 liikmemaksu ära maksnud:

pisikulud ületavad veelgi pi-semaid tulusid.

Lõpuks arvati, et ehk tuleks Meremeeste Liitu, ikkagi registreeritud põhikirjaga igati ametlikult tunnustatud organisatsiooni, niikaua lihtsalt elus hoida, kuni seda ametiühingu loomiseks või mingil muul otstarbel vaja läheb. Seni aga hakata nii umbes kord kahe kuu jook-sul ühel kindlal nädalapäeval ja kellaajal asjahuvilistele ühel või teisel teemal kõne-koosolekuid korraldama.

Mari Vamba

Mereklubi väikeses saalis Uus-Sadama 14 toimub 15. veebruaril kell 14

Eesti Meremeeste Liidu kõnekoosolek.

Teema: Eesti meremehed ning kutse- ja ametiühingud.

Osalevad: Eesti Meremeeste Liidu volikogu liikmed ja meremeeste ametiühingute esindajad.

Oodatud on kõik asjahuvilised.

Uus laev "Marlekor"

7. jaanuaril pühitses Eesti Meremisjoni pastor Jaan Jaani järjekordse laevaomaniku laeva. AS Marlekor (end. Vineeri- ja Mööblikombinaat) ostis SRTR-i ning laskis selle ümber ehitada kaubalaevaks, et vedada oma toodangut Euroopasse ning sealt kaupa Eestisse tuua. Aktsiaseltsi nime kandva laeva meeskond on 10-liikmeline, esimene reis läks Rotterdami.



Kuidas kõlab "Nabakirjad" inglise keeles?

Peamiselt Eesti Polaarklubi liikmete artiklitest koostatud "Maailm ja mõnda" sarjas ilmunud kogumik "Nabakirjad" saavutab varsti populaarsust ka teistes riikides. Raamatu tõlgib inglise keelde klubi USA-s elav liige Ivo Meisner.

Katrin Savomägi

N-TERMINAAL

— uus laevaomanik

Kütuse tarne-, hulgimüügi- ja punkerdusfirma "N-Terminaal" on ostnud kaks tankerit. Praegu on nende nimed "Kapitan Izotov" ja "Are". Firma tegeleb muuhulgas ka Tallinna-Helsinki liini laevade punkerdamisega ning võimaldab seda teenust teistelegi nii autode kui ka tankerite abil. See on veel üks võimalus riikliku ja välisfirmade kütusevahenduse kõrval. "N-Terminaali" peadirektor Endel Siff arvas, et varsti on "Meremehel" põhjust nende firmast pikemalt kirjutada.

Laevadest, meremeestest ja ametiühingust

rääkisime Eesti Kaptenite Klubi presidendi ja AS "Esman" peadirektori IGOR GNEZDILOVIGA.

Kuidas teie organisatsioonil kui laevaomanikul on läinud?

"Richard Sorge" oli esimene pukser, mille ostisime, nüüd töötab see "Hara" nime all. "Nevaleni" nime muutsime "Kabermeemeks". See sõidab Läänemere-Vahemere liinil, veab Soomest laudu ja Soomest või Rootsist graniti. Ikka Itaaliasse. Praegu, jaanuari viimasel nädalal, võtab Tallinnast turvast, et Barcelonasse viia. Kaubasaatjal pole kohe raha maksta, aga me katsume aidata. "Triigi" läheb parajasti Taani; "Hara" tuli Rootsist.

Hiljuti ostisime kaks pukserit: "Triigi" ja "Siiri". Veame lihtreid, need on rendile võetud. "Siiri" veab Loksalt puitu Rootsist. Soome lähivad raudbetoonpostid.

Kas viimaste puhul võib öelda, et teie kaudu on Eestisse eksporditellimus tulnud?

Jah, seda küll. Veel veame Dirhamist Rootsist jõusööta. Meie olime esimesed, kes sellesse sadamasse oma pukseri ja lihtriga sisse läksid.

Kas teie olete ainuke Eesti laevafirma, mis lihtreid tarvitab?

Ei, paar kompaniid on need endale lausa ostnud. Meie proovisime algul väikesi Loksalt tehtud lihtreid. Kui kütus kallimaks läks, panime kaks lihtrit kokku; nüüd on juba kolm tükki reas - kokku 1250 tonni jaoks.

Rendime lihtreid ühelt välisfirmalt, kes need ära ostis. Meie jaoks oleks nende ostmine liiga kalline, keegi ei annaks selleks laenu.

Tahame osta veel ühe aluse, samasuguse nagu "Nevaleni". Aga enne on vaja vaadata, missugune see just on - kui palju remondiks raha läheks, et dokumendid korda teha. Mõni laev maksaks ehk vähem, aga siis maksaks remont liiga palju. Me oleme huvitatud ostma Soomest, mitte Poolas tehtud alust - neid ehitati mõlemal pool.

Me alustasime vanade laevadega, aga ka uusi oleks vaja. Kuid need maksavad 20-25 korda rohkem. Sel juhul tuleb juba 10 aastaks laenu võtta.

Peale laevaomanikuks olemise me ka agenteerime laevu, ehkki mitte väga palju. Kõigepealt muidugi oma pukserid, aga ka nende kompaniide laevu, millega meil on koostöö. Nemat jälle agenteerivad meie aluseid oma kodusadamast. Nii tuleb mõlemale natuke odavam.

Tegeleme ka meremeeste välismaale tööle värbamisega. Aga seda teeme vaid selleks, et kui seal on leping lõppenud, nad siis meie laevadele tööle tuleksid. See on meil n.-õ. sotsiaalprogramm.

"Esmanil" on üks laev ja kolm pukserit. Kui veel ühe aluse saate, siis on teil juba kümnekond kaptenit vaja.

Peale nimetatute haldame me veel kahte laeva. "Kapten Izotov" on "N-Terminali" tanker, seal on meie meeskond peal. Teeme kõike, mida omanik tahab: opereerime, varustame jne. "Suurupi",

mille Eesti Merelaevandus ära müüs, on teine.

Ühesõnaga, väikesel laevaomanikul on keeruline ise laeva varustada, kaadriga kindlustada jne.?

Meremehi on palju, ja väike laevaomanik ei oska neid ise valida: kas on hea spetsialist või hoopis joodik või veel midagi. Meie teame paremini, kes keegi on, ehkki võime samuti eksida. Garanteerime laevaomanikule, et meremees vastab vähemalt meie standardile.

Te ise tunnete oma juhenduskapteni põlvest ju ka paljusid meremehi?

Töötasin Eesti Merelaevanduses, aga seal me mehi kuitgivõrd ei võta. Meil on kokkulepe, et neilt kedagi ära ei meelita. Suuremalt jaolt tegeleme ümberprofileerimisega: "Ookeanis" ja kalurikolhoosides töötanud mehed on meie peamine kaader.

Meil on ka tanker, aga sinna sobivaid mehi pole. Võtsime siis esialgu Venemaal elavast spetsialistidest, tegime neile tööloa. Nende kõrval saavad meie mehed otse laevas välja õppida, muud võimalust ei ole. Nafta on ohtlik asi, hoitku jumal, kui väljaõppimata mehed avariit teevad.

Rääkige nüüd oma ametiühingust. Kes need vabad meremehed on, mis organisatsioonidest liit koosneb?

Miks liit? Eesti keeles on teie ametiühingut järjekindlalt nimetatud Eesti Vabade Meremeeste Ametiühingute Liiduks. See on küll eksitus, aitäh, et ütlesite. Eesti keeles peaks kõlama nii: Eesti Vabade Meremeeste Ametiühing. Inglise keeles on *union*, vene keeles *sojuz morjakov*.

Aga miks vabad, seda püüan seletada. Algul oli olemas Eesti Merelaevanduse ametiühing, kalameeste ametiühing ja hr. Visnapuu juhitud ametiühingute liit. Viimane oli IITF-iga niipalju seotud, et ei saanud sõlmida lepinguid meremeestega, kel on IITF-i miinimumist natuke väiksem palk. Aga asi oli ja on praegugi nii, et kui keegi müüb Lääne turul näiteks õunu, mis pole parimad, aga ometi täiesti söögikõlblikud, siis kõrgetma hinnaga eest neid ometi keegi ei osta. N. Liidu meremeeste kuulsus oli niisugune, et joovad liiga palju ja inglise keelt ei valda, kaptenid teevad oma meretööd hästi, aga sadamas vajalikku kommertstööd, samuti võimude ja agendifirmadega suhtlemist ei oska. Kapten Borodin oli esimene, kes välislaeva tööle läks. Tema on väga hea kapten ja tema sai hakkama. Aga Lätist võetud meeskonnad olid vaid poolteist kuud, siis saadeti tagasi... Edaspidi laevaomanikud ei tahtnud muidugi enam siitkandi mehi suure palga peale võtta.

Meil on kõik, nagu IITF nõuab: lepingud, kindlustus, töökaits. Ainult et palk on 10-15% väiksem. 1000 dollari asemel 850-900 saada on meie madrase jaoks hea palk. Et meesole niisugust tööd võimaldada, oligi vaja teha ametiühing, mis sõlmib lepinguid, aga IITF-i ei kuulu. Need meie mehed, kes 3-4

lepinguaega on välislaevades ära töötanud, võiksid juba ka IITF-i normide järgi tööd saada. On vaid vaja leida laevaomanikud, kes neid võtaksid. IITF pressil on tunda eeskätt Soomes ja Rootsis, vähem Norras, ka Taanis, natuke Saksamaal. Meie meremehed sõidavad nii Norra, Saksa kui Inglise lipu all, aga ka seal, kus IITF-i pole ollagi: India ookeanis, Ameerikas.

Aga niimoodi lõõte ju Eesti meremeeste hinna alla?

Kas tohib, ma küsin ühe küsimuse? Kui palju on Eestis praegu töötuid? 50 000 nähtavasti vähemalt. Kuni nii palju inimesi on ilma tööta, varastatakse ja röövatakse hullu moodi. Meie lepingutega saavad meremehed välislaevades praegu rohkem raha kui need inimesed siin kodus, kel on väga head töökohtad. Ei, see 10% väiksem meremehe palk ei ole praegu küsimus.

Meil on nüüd juba ka umbes 25% IITF-i palgaga töötavaid meremehi ja iga aastaga tuleb neid juurde. Need, kes alustasid selle väiksema palgaga, on nüüd teised inimesed. Õppimine maksab. Mõni aasta 10% kooliraha maksta ei ole olnud palju. Vanasti räägiti maailmas nõukogude meremeestest; nüüd juba teatakse Eesti meremeest. Teda peetakse heaks meremeheks. Meid armastatakse igatahes rohkem kui Poolast, endise Jugoslaavia riikidest, endisest Ida-Saksast pärit meremehi.

Filipiinlastest rääkimata. Solvav on kuulda, et Eesti meremees saab vähem palka kui filipiinlane.

Nad ei saa vähem. Aga miks see solvav ei ole, et me Eestis ei saa maksta sama suurt palka kui välismaal? Meil on praegu väga raske. Peame holdma neid inimesi, kes meil on, ja andma neile tööd. Kuid nad meremehe tööd ei saa, otsitakse endale midagi muud, ja varsti siin polegi enam meremehi.

Me saame välismaalt meremeeste jaoks väga palju tööpakkumisi. Aga me ei võta kaugteltki kõike vastu. Üürime laevaomaniku tausta, maksuvõimelisust jne.

Kas teie ametiühing suudab meremeeste eest seista: kas läheb kohtusse protsessina, kui laevaomanik jääb näiteks pankrotti ja meie mees peab laevast pennita tagasi tulema?

Suudab ikka. Ütleme, et omanik jääb pankrotti, ja mehed on tarvis Taivanilt ära tuua. Lennukipilet maksab 3000 dollarit. Ametiühing toob nad tagasi, läheb kohtusse, tasub kohtukulud ja protsessib meeste palga ka lõpuks välja.

Iga riik tahab, et tema lipu all sõidaksid oma riigi kodanikud. Meil Kaptenite Klubis on ligi 260 liiget, umbes 60 neist pensionärid. 200 kapteni jaoks siin tööd ei ole. Merelaevandus müüb oma laevu, "Ookeanist" rääkimata. Kaptenitele välismaal tööd leida on üsna raske, aga ligi 30 kaptenit meil seal siiski töötab. Isegi sakslased tahavad meid nüüd. Ma ei taha öelda, et meie omad on juba teistest paremad, aga nad ei ole halvemad. Ka inglased on nõus meid võtma. Oluline on meie mainet mitte alla lasta.

Meeste välja tööle aitamine ei ole raha tegemine. See on rohkem sotsiaalprogramm: hoiame need inimesed vormis ja kasutame hiljem oma laevadel.

Tegeleme ka nende meremeeste nõustamisega, kes praegu veel ei ole Eesti kodanikud.

Nii et vahendustasu te välismaale tööleminejatelt endiselt ei võta?

Ei võta. Maksavad ametiühinguraha. Kõik on lepingus kirjas, nagu rahvusvaheline õigus ette näeb.

Millega Kaptenite Klubi oma kokkutulekutel tegeleb - peale balli näiteks?

Jah, ball tuli meil viimati toredasti välja.

Klubi sponsor on "Esman". Seetõttu saame pensionäridele ligi 200 krooni kuus lisaraha maksta; ostime vanadele kaptenitele ka sobivaid töökohti. On neid, kes nüüd selle pärast tahavad klubiga ühineda. Algselt sai klubi loodud küll töötavate kaptenite jaoks, aga praegu käivad just vanemad rohkem koos. Nooremad ilmuvad välja siis, kui abi vaja. Siis korraldame maal viibivate kaptenitega selle või teise küsimuse lahendamiseks ajurünnaku. Omal ajal saime kurikuulsas "Admiral Nahhimovi" kokkupõrkes süüdi mõistetud kaptenid lõpuks vanglast välja.

Täna kokkusaamisel räägime kaptenite rahvusvahelise organisatsiooni eelseisvast peassambleest, mis toimub maikuu Hamburgis. Pakume sinna kandidaate, arutame, keda tahaksime näha presidendina. Jutuks tuleb ka igapäevaseid asju.

Kuidas on lood selle maja, kus praegu asub klubi ja "Esman"? Räägitakse, et see kuulub omal ajal meremisjonile?

Oleme arhiivist järele küsinud. Selgub, et mitte see polnud misjonijärgne maja, vaid too seal õues. See siin oli erama. Praegu on meil leping hoonde kasutamiseks.

Praegust Mereklubi tahetakse Meremeeste Liidule üle anda. Kas ka Kaptenite Klubi on huvitatud selle maja korras hoidmisele kaasa aitama?

Klubi lööb kaasa. Aga selge see, et maja korda tegemiseks ja korras hoidmiseks on väga palju raha vaja.

Kas klubi sponsorlusega ka veel tegeleb?

Teeme seda ikka, aga ei reklaami oma sellealaseid ettevõtmisi. On asju, millega me saame aidata, aga on ka vajadusi, mis nii palju maksavad, et meil selleks lihtsalt võimalust pole. See on väga raske küsimus. Ränk on ära öelda, aga mõnikord lihtsalt peame seda tegema.

Koolitust püüame sponseerida. Merehariduskeskusele pole andnud mitte raha, vaid muretunud fakse, paljundusaparaate jne. Toetame meremeeste inglise keele kursusi ja mõningate vajalike raamatute tõlkimist.

Te olete ka üks meie ajalehe sponsoreid. Mida ütlete lehe sisu kohta?

Hea ajaleht. Ainult et tehniline kvaliteet pole kõige parem. Aeg on küll raske ja kõlgi raha vähe, aga koos mõtleks ehk midagi välja, et leht ilusam välja näeks.

Küsis Madli Vitismann

MERIMIESKALENERI
SJÖMANSKALENDER
1994

Julkaisijat:
Publiceerana:

Merimieseläkekassa
Uudenmaankatu 16 A
00120 Helsinki
p. (90) 228 511
telefax (90) 2285 1211

Merimiespalveluisto
Linnankatu 3
00160 Helsinki
p. (90) 668 9000
telefax (90) 622 1808

Sjömanspensionskassan
Nyländsgatan 16 A
00120 Helsingfors
tel. (90) 228 511
telefax (90) 2285 1211

Sjömansservicebyrån
Slottsgatan 3
00160 Helsingfors
tel. (90) 668 9000
telefax (90) 622 1808



Meremeeste Kalender

Soomes teevad Meremeeste Kalendrit Meremeeste Teenindustalitus (Merimiespalveluisto, MEPA) ja Meremeeste Pensionikassa (Merimieseläkekassa). Väike, mõnus tasku pista, kalendariümber lisaks mitmesugust vajalikku infot: selgitused MEPA olemuse ja tegevuse kohta, aadressid, telefoni- ja faxinumbrid, korraldatavate kursuste kava, ülevaade 1994. aastal toimuvatest merenduslikest üritustest (näitused, merepäevad, meremeeste spordivõistlused). On nende paikade aadressid, kust võib saada iga päev MEPA vahendusel välja saadetud "Helsingin Sanomaid" või "Hufvudstadsbladetit" ning teisi Soome ajalehti Belgias, Hollandis, Hispaanias, Suurbritannias, Rootsis, Poolas, Saksamaal, Taanis, USA-s. On suuremate laevaomanike aadressid-telefoninumbrid.

Alalõigust "Meremehed ja Meremeeste Pensionikassa" saame muuhulgas teada, et ligi 11 500 meremeest sai 1992. a. palka 1170 milj. marka. Pensionikassa maksis pensioni 8197 meremehele keskmiselt 3562 marka kuus.

On ülevaade võimalustest puhata Lapimaal MEPA baasis, käesoleva aasta meremeeste hobi- ja fotokonkursi tingimustest, Meremeeste kirikutest välismaal.

On mitmed tabelid: Soome marga väärtuse võrdlus aastate kaupa alates 1860. a. (tollal oli marga väärtus 20,67 korda kõrgem kui 1992. a.), paljude maailma sadamate kaugus (meremiilides) Kotkast, Raumast, Oulust. Ära toodud on nn. lipupäevad, kirikupühad, lisaks tabel 32 riigi riigipühadega, juures märkus, et neil päevil ei tööta enamik asutusi, panku, koole. Eesti omad on ka olemas. Lõpus on maailmakell: mis on kell mujal, kui Helsingis näitab 12. (Kairo, Ateenas ja Kaplinnas on sama palju). Väike värviline maailmaatlas aitab koha paika panna. Tallinn ja Tartu on paremaks äratundmiseks Revali ja Dorpati nime paralleelselt saanud.

Vahelepanud telefoni- ja märkmik annab juhised kaugemale helistamiseks, Eestil on siin veel vana kood, aga see toimib ju ka. Kingitust imetles Reet Naber

Publitsatsioon	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024																		
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	50

See on olnud kõige huvitavam asi minu elus

RUORI

20. jaanuaril kutsuti "Estline'i" sõbrad ja austajad "Estoniale", et nad ametist lahkuvale Hans Laidwale nagemiseni ja uuele Rootsipoolsele direktorile Mats Björudile teretulemast saaksid öelda.

Nii sattusid ühte seltskonda mitme valitsuse ministrid ja mitu "Estline'i" Eesti-poolset direktorit. Olid transportiminister Enn Sarap ning teede- ja sideminister Andi Meister, aga puudus liini alustamise aegne transportiminister Tiit Vähi. Seevastu oli tollaegne riigiminister Raivo Vare. Olid "Estline-Eesti" esimene direktor Tõnu Laak ja tema järglane Harri Enula ning E-Liini AS praegune peadirektor Johannes Johanson. Koosviibimisel olid ka Rootsi suursaadik Lars Grundberg ning Soome suursaadik Jaakko Kaurinkoski.

Lahkumiskingituse, Peeter Kaasiku meremaali, andis koostööpartnerile, eakaaslastele ja omakandimehele üle RAS-i Eesti Merelaevandus peadirektor Toivo Ninnas. Meenutati liini käivitamist ja selleks tehtud jõupingutusi, aga ka kiirust. Mõningase mõttetöö tulemusena õnnestus silme ette manada see Tallinna sadama nurgake, mis on nüüdseks tundmatu- seni muutunud. Ka laudadest trepitorni, mille liini avamise ajal puhkpilliorkestri saatel jalgu parajaks saeti, ning metallangaari, mis esialgu reisiühenduse aset täitis. Sel kohal, kus Rootsi sõitvad autod praegu rivistuvad, oli aga hoopis raudtee... Nii vaatasimegi muutustele tagasi koos asjaosalisega.

Härra Laidwa, käitsin Teie Stockholm-kontoris "Nord Estonia" avareisi järel. Toona rääkisime sellest, et tore on,



Olija, tulija, lahkuja: (vasakult) Johannes Johanson, Mats Björud ja Hans Laidwa.

kui eesti keele oskus läheb Rootsis kaubaks — see andis töölesaamisel eelise. Nüüd ei vajata enam neid, kes eesti keelt oskavad, "Nord Estonia". Ent ka uus direktor Mats Björud ei oska eesti keelt.

Ta oskab väga hästi inglise keelt. Meie töökeel juhatuses on aga inglise keel.

Kas Te tundsite, et Teie eesti keele oskusest oli liini käivitamisel kasu?

Väga suur kasu. Viimastel aastatel on inimesed Eestis väga palju keeli õppinud. Kui ma 1989. aastal siia esimest korda tulin, oli väga vähe neid eestlasi, kes inglise keelt oskasid. Aga täna on palju rohkem oskajaid. Täna Eestis ei ole raske inglise keeles äri teha. Aga 1989. aastal oli raske.

Tookord ütlesite, et oleks tore, kui eestlased hakkaksid rootsi keelt rääkima. Pidestin seda tookord jutulõpu naljatuseks, aga nüüd olete ühelt näinud, kui paljud eestlased oskavad rootsi keelt.

Laeval oskavad paljud väga hästi rootsi keelt. Kui ma vaatan Rootsi klientide poolt, siis on nad väga rahul sellega, et kui nad midagi rootsi keeles tellivad, siis nad saavad seda, mida tahavad. Ning kui nad tahavad abi saada, ka siis nad klaartavad end rootsi keelega. Ja infoletis töötavad inimesed, kes oskavad rootsi keelt veelgi paremini. Rootsi keele õppimine on teil siin väga häid tulemusi andnud.

Kuidas olete reisisjana "Estonia" rahul?

Olen väga rahul. Ma olen uhke selle üle. Ma olen üldse uhke "Estline'i" üle, kuigi astun nüüd selle liini tegevdiri- rektori kohalt ära. Seda teen lihtsalt seetõttu, et ma olen viis aastat olnud tegevdiri- rektori kahes laevakompaniis (teine on "Gotlandslinjen AB" — M. V.). Need on kaks täis- organisatsiooni ja praegu ma tunnen, et mul on võib- olla natuke rohkem teha selles teises. Aga "Estline'i" juhatuses olen ma ikka, see tä-

hendab vaid, et ma selle liini igapäevase tööga enam niivõrd ei tegele. Aga me istume Mats Björudiga kõrvuti tubades. Kui tal on eesti keelt tarvis, olen ma talle seal abiks. Ka sekretär oskab eesti keelt ning jääb alles. See vahetus, mis me teeme, on rohkem töö pärast, sest töö on kontoris niivõrd kasvanud. Ja ma olen vanemaks ka jäänud.

Tohoh, alles me ju tähistasime Teie juubelit?

Aga siis ma jään ju vanaks. Aga Rootsis peab seejärel ju veel 15 aastat töötama.

Jah, ja töötamegi. Aga võib öelda, et viis aastat olen töötanud seitse päeva nädalas.

Ja nüüd loodate töötada viis päeva nädalas?

Umbes nii jah. Ja pere ka. Ma olen nüüd vanaisaks saanud — ma pean oma lapselapsi ka vaatama. Ku mu lapsed olid niisama väikesed, siis ma polnud kunagi kodus. Töötasin "Siljas" ja olin rohkem Soomes kui Rootsis. Nüüd, kui mul lapselapsed on, pean ka nende peale mõtlema.

Oma lahkumiskõnes ütles Hans Laidwa:

"See on olnud kõige huvitavam asi minu elus. See on olnud mitte töö, vaid midagi, mida mina kui väliseestlane olen saanud oma kodumaa heaks teha. See päev, kui see valge laev esimest korda Tallinna sadamasse tuli, oli vaat et tähtsam kui mu sündimise päev, tulin esimesena laevast maha.

Aga nüüd see liin töötab, Rootsis on Eesti vastu suur huvi ning Eestis Rootsi vastu. Juhatusel liikmena hakkab edaspidi sagedasti Eestis käima. Juhatuses on hea olla: ükskõik mida otsustad, ei pea seda ise teoks tegema."

Madli Vitismann



Teised meist "Tarmol" lehvib sini-must-valge

Pootsman Mauno Heikkilä elus sai detsembrikuu teisel päeval üks ring täis. Siis ta langetas Eestisse müüdnud jäämurdja "Tarmo" ahtris Soome lipu. Kolmkümmend aastat tagasi oli sama mees heisanud lipu värskusest säravale laevale Wärtsilä laevatehases.

1963. aastal ehitatud "Tarmo" on meie esimene välismaale müüdnud jäälõhkuja. Eesti Veeteede Amet maksab 35 miljonit marka pluss protsendid, maksmiseks on aega 10 aastat. Vastuvõtukõnes ütles peadirektor Tarmo Ojamets, et laevaost on nõudnud pingutusi mõlemalt poolt.

Laevakauba kinnitamiseks korraldatud pidulikust vastuvõtust soovis peadirektor Kyösti Vesterinen laevale ja selle meeskonnale edu, seejärel õnnistas meremeestepastor Jaan Jaani Eesti lipu, mis nüüd lehvib "Tarmo" ahtris.

Soome Laevasõidumeti ajakirjast "Ruori" nr. 6, detsember 1993, tõlkinud Reet Naber

Tallinna Meremeeste Haigekassa on näoga oma liikmete poole

Meremeeste Haigekassa ei ole veel kuigi vana, alles aastane, kuid selle ajaga on suudetud nii mõndagi korda saata. Paljud on seda juba isegi märganud. Tallinna Meremeeste Haigekassa on töötanud käskikäs Eesti Meremeeste Haiglas, püüdes kõigiti hea seista nii oma liikmete kehalise kui ka vaimse tervise eest.

Inimese tervis, mis on ta enda asi, tuleks esmajoonel tema enda teadvuses väärtustada. Kahjuks ei ole seda seni ka riiklikul tasemel veel väärtustatud. Olulisim oleks, et oskaksime ise teha kõik haiguste vältimiseks. Tsvilliseeritud ühiskonnas on saanud tavaks, et selle nimel nähakse vaeva, tehakse kulutusi, mis õigustavad end täielikult. Kahjuks ei ole meil veel kõiki neid võimalusi, mida rikkad riigid välja pakuvad. Kuid siiski, suure osas on võimalik tagasihoidlikegi ressursidega paljudi ära teha. Saab sportida, võimelda, tervislikult toituda (ka odavama ja lihtsama toiduga), vältida suitsetamist, alkohoolismi, liigsöömist, lodevat eluviisi, laisklemist jne.

Suurepärase võimaluse pakub välja Tallinna Meremeeste Haigekassa. Pärnus on valminud ja juba töötab kõrgeklassiline sanatoorium "Viiking", kus on eeskujulikud puhke-, treeningu- ja ravivõimalused. Sanatooriumis viibimise päev on kallis,

kuid selle tasub osaliselt haigekassa.

Täieliku ravikuuri kestus on 12 päeva, kahekohalises mugavustega toas on ühe koha maksumus 220 EEK ööpäevas, ühekohalised ja luks-numbrid on kallimad. Elamiskuludest tasub 1050 krooni Tallinna Meremeeste Haigekassa. Eesti Merelaevandus tasub 500 krooni nende meremeeste kuludest, kes on merel olnud üle 6 kuu kodusadamasse saabumata. Ka ametitühing võib oma liikmetele ravi lõppedes teatud osa hüvitada. Sanatooriumisse pääsemiseks on vajalik saatekiri Meremeeste Haigla diagnostika- ja ravi-keskuse arstilt. Seal on võimalik puhata ka koos perekonnaga. Eriti oluline oleks selline puhkus meremeestele pärast pikki väsitavaid ja kurnavaid reise, et oma tervise säilitamiseks nimel "võtta aeg maha", mis kindlasti õigustab ennast.

Omalt poolt oleme haiglas püüdnud teha kõik, et diagnostika, ravi ja põetus oleksid vajalikul fasemel. Et haige võiks tunda, et ta on oodatud ja tema tervise taastamiseks tehakse kõik. Odedele on läbi viidud rohkemid põetus- tälendõppusi. Ode peaks kujunema tänapäeva meditsiinis ka meil väljapaistvaks figuuriks. Ta on peamine tugi haigetele, sest arsti osa on küll juhtiv, kuid arst jääb rohkem külastaja rolli, keda haige näeb ühe, heal juhul paar korda päevas. Ode aga

on haigega kogu aeg. Ode peab olema tark, tal peab jätkuma halastust ja ligimesearmastust. Ta peaks olema hea psühholoog, et olla haigele toeks tema rasketel hetkedel. Oel peab jätkuma aega haiget ära kuulata. Kahju, et veel ei osata hinnata õe töö tähtsust ja tasustatakse seda paar korda madalamalt Eesti keskmisest palgast. Parempole lugu ka arstidega.

Vaadates tagasi möödunud aastasse, küsides, mida suutsime teha, et edasi jõuda ja maailma tasemele läheneda, võime tõdeda, et haigekassa on olnud suureks abiks. Suur samm edasi on endoskoopiliste operatsioonide kasutuselevõtmine. Sapikivitõve ja sapipõie operatsioonid tehakse läbi laproskoobi toru seda televisiooniekraanil jälgides, ilma kõhuõõnt operatiivselt avamata. Operatsioonitruuma, võrreldes senise klassikalise operatsiooniga, on seejuures minimaalne. Samuti sooritatakse ka meie haiglas günekoloogilisi ja liigestesisesid operatsioone ilma kõhuõõnt või liigest operatiivselt avamata. Palju kiirem, vähemate valudega ja vähemate tüsistustega on paranemine ning töövõime taastub kiiremini.

Uroloogia alal on tähtsustunud esnäärme põletikkude ja ka klamüüdiatest põhjustatud põletikuliste protsesside diagnostika ja ravi. Efek-

ttiivseks on osutunud esnäärme põletike ravi paikse ja ka kaudse laserkiiritusega koos mudaravi ja teiste klassikaliste meetoditega.

Suure saavutusega lähivad lähematel nädalatel käiku mao- ja kaksteistsõrmiksoole uuringud uue põlvkonna endoskoopidega. Need on täiesti steriliseeritavad ja ka väiksema diameetriga, et patsiendil oleks protseduuri kergem taluda. Protseduuri läbiviimine on jälgitav telemonitorilt. Uut tüüpi gastroskoop võimaldab teha ka lokaalseid protseduure, toimides otse haavandile kas ravimite või laserkiiritusega. Teostatavad on ka haavandi- verejooksu sulgemine ja piisoperatsioonid.

Taastusravi osakonnas on kasutusele võetud mitmeid uusi moodsaid ravimeetodeid. Heast küljest on end näidanud Ermistu järve (järv paikneb Pärnumaal sügavas metsas) muda, mille raviomadused on tunduvat paremad kui seni kasutusel olnud Haapsalu mudal.

Eriilist rõõmu teeb, et praegu monteeritakse röntgeniosakonnas tänapäevast kompuuter-tomograafi, mis võimaldab veelgi tõsta diagnostika kvaliteeti. Palju tähelepanu oleme osutanud meie patsientide olmetingimuste parandamisele, mida ka tänavu püüame jätkata.

Meremeeste Haigla peaarsti asetäitja dr. med. Heljut Kapral

RAS-i Eesti Merelaevandus peadirektori ringkiri

Tuletame meelde, et vastavalt käesoleval ajal kehtivale seadusandlusele on soodustingimustel vanaduspensionini taotlemise õigus nendel meremeestel, kes on saanud 55-aastaseks, omavad vähemalt 25 aastat tööstaaži, millest vähemalt 12,5 aastat peab olema töötatud ametiko- hal, millised annavad õiguse nimetatud pensionile. Ei ole välistatud, et tulevikus võidakse pensioniseadusse sisse viia muudatusi.

Pensioni taotlemiseks tuleb töötajal esitada vastav avaldus ning vormistada töölepingu lõpetamine.

Kui ei esine takistusi edasiseks tööks (tervislik seisund, vastavate dokumentide puudumine kaptenitel jmt.) siis võimaldab RAS Eesti Merelaevandus sooduspensionini vormistatult nende soovi korral, esialgu aastase tähtajaga töölepingu alusel, jätkata erialast tööd. Kokkuleppel võidakse lepingut hiljem veel pikendada. Töötamise ajaks sooduspensionini maksmine peatub.

Käesolev ringkiri on informatiivset laadi.

Peadirektor T. Ninnas

Investeering haridusse



20. jaanuaril anti pidulikult üle Eesti Merehariduskeskuse uus hoone Lasnamäel. Üle andmavastu võtmas oli hulgaliselt asjaosalisi, ka kaks ministrit.

Peeti kõnesid, RAS Eesti Merelaevandus peadirektor **Toivo Ninnas** andis üle sümbolise võtme, avati mälestustahvel. Meremisjoni pastor **Jaani Jaani** õnnistas vastset tarkusetemplit, seejärel tutvuti uue hoonega, mis oli alles tühi ja ootab sisustamist. Endised ja praegused merekoollased võrdlesid uut olnuga ning oskasid ruume funktsioneerimas ette kujutada.

Hoone ehitamise kohta oli koostatud *õlend*, mis annab kokkuvõtliku pildi tehtust.

Hoone ehitamist alustati 1987. aastal. Ehituse tellija oli Tallinna Merekooll, projekteeris Moskvas asuv riiklik projekteerimisinstituut "Giprouz". Ehitust finantseeris tolleaegne NSVL Merelaevanduse Ministeerium.

Esialgse kava kohaselt oli see aiales esimene hoone suurest merekoollinnakust — 12-korruseline 850-kohaline ühiselamu. Hiljem pidid järgneva õppekorpus, spordikompleksi, õppetöökojad jms. Ajavahemikul 1987—1989 tehti hoone üldehitustööd 26% kogumahust ehk tolleaegses vääringus 1,7 miljoni rubla eest.

Seoses süvenevate raskuste ja rahapuudusega tollases Nõukogude Liidus konserveeriti ehitus 1989. aastal. 1990. aastal anti pooleliolev ehitus NSVL Merelaevanduse Ministeeriumi korraldusega üle Eesti Merelaevandusele. Kuna selleks ajaks oli

ka juba selge, et iseseisev Eesti ei vaja nii suurt merekoollit ning puuduvad ka vahendid ja võimalused kogu kompleksi väljaehitamiseks, siis otsustasid Eesti Merelaevandus ja Eesti Merehariduskeskus selleks ajaks valmishitatud hoonekarbi sise-ruumijaotuse ümber projekteerida. 12-korruselises hoones on üldpinda 17 795 ruutmeetrit. Ümberprojekteerimise tulemusena saadi järgmine lahendus:

1. Ühiselamutoad: 450 kohta
2. Õppekabinete ja auditooriume: 7260 m²
3. Söökla: 250 istekohta
4. Kaks puhvetit: kokku 68 kohta.

Õppetöökodade ja spordisaali tarvis otsustati ehitada kaks monteeritavat metallist hoonet.

Projektdokumentatsiooni koostas "Eesti Projekti" juurde moodustatud projekteerimiskooperatiiv "Epikoop". 1990. aasta detsembris alustati ehituse dekonserveerimist. Peatöövõtuleping objekti ehitamiseks sõlmiti AS-iga "Kolle", kes ehituse ka lõpule viis. Ehitust finantseeriti RAS Eesti Merelaevandus omavahendite arvelt. Ehitati aastal 1991—1993. Selle aja jooksul kulutas RAS Eesti Merelaevandus objekti ehitamiseks 35,3 miljonit krooni, sellest viimasel, 1993. aastal 20,8 miljonit krooni.

Palusin kohalolnud ministrite hinnangut-arvamust.

Teede- ja sideminister **Andi Meister**: "Meie meresõidu ajalugu on olnud traditsiooniliselt pikk. Meie geograafiline asukoht pole muutunud, mere-riigiks me ka jääme ning seega vajame haritud

mehi, kes merd sõidaksid. Tänu kolleeg Rummole sõidavad meie laevad siamaani, sest tema õpetab mehi. Mereharidus on kallid, see käib haridusministeeriumile üksi ilmselt üle jõu, saame aru, et on vaja teha koostööd nii organisatsiooniliselt kui ka finantseerimisel."

Kultuuri- ja haridusminister **Paul-Eerik Rummo**: "Mereerialade õpetamine on üks osa kogu kutsehariduse arendamisest, see on kompleksi väga oluline, aga ka üks keerulisemaid osi. Kui seni oli merendusõpetus osa suure Nõukogude Liidu merendusüsteemist, sest ajast on säilinud ka mahud, siis praegu on ülesanne sobitada see meie riigile vajalikesse raamidesse. Üks osa ülesandest on täidetud: Eesti Merehariduskeskuses on välja töötatud merehariduse arendamise kontseptsioon. Merelaevanduse osavõtt merehariduse toetamisest on samm sinnapoole, kuhu kogu maailmas on kutseharidussüsteem liikumas, see tähendab, et majandusharude esindajad võtavad kaadri koolitamisest osa."

Pidulikku sündmust austasid oma kohalolekuga ka **Helmut Kanter** ja **Tarmo Kõuts**, kes varemalt hoone ehitamisega vaeva näinud.

Professor **Valdur Aret**, Eesti Merehariduskeskuse rektori kt., väljendas oma seisukohta nii: "Summad, mis Eesti Merelaevandus on Merehariduskeskuse uue hoone ehitamiseks paigutanud, on viimaste aastate kõige suuremad investeeringud hariduse materiaalse baasi arendamiseks üldse. See ei ole ainuüksi sponseerimine, sest haridusse paigutatud raha tuleb hiljem kuni neljakordselt tagasi, nagu on selgunud mõningate uurimuste tulemustest. Aga see raha ei tule mitte kohe, mitte ühte kohta. Eesti Merelaevandus on ilmutanud riikliku mõtlemist."

Teiseks: ametkondliku killustatuse tõttu mitmes paigas asuvate hoonetega merekooll ei vasta rahvusvahelistele nõuetele (vrd. näiteks Kings Pointi või Kotka merekoolliga). Kool peab olema kompaktsed. Ja me oleme teinud ühe sammu lähemale ka merele, s.t. Piritale."

Hoone ülakorrustelt meri paistab.

Reet Naber

Terves kehas terve vaim



Prince'i reklaami vahendajad on olnud tõesti agarad. Üks nende kelladest oli ühel hommikul ka Merehariduskeskuse seinal. Siis aga tuulisel ja lõrtsisel õhtupoolikul olid kehakultuurikaatedri juhataja **Teet Kolk** ja mõned noored mehed seda maha võtnud. Ometi on mõnel mehel veel terve mõistus peas! "Kuhu see kõljab, kui koolimajale riputatakse suitsureklaam külge", oli Teet Kolk nõrkinud. "Uurisid asja siit ja sealt — linna peakunstnikuni välja; keegi midagi ei tea, paremal juhul on ehk kuskilt midagi kuulnud, meie majaga ka kooskõlastamata. Võtsime siis poistega ise selle jõleduse maha." Lihtsalt tehti tegu ära.

Reet Naber



Lindi lõikasid läbi kaks ministrit: Andi Meister ja Paul-Eerik Rummo.



Tarmo Ojamets kinkis kursi hoidmiseks rooliratta.

Meest sõnast

27. jaanuaril sildus lausa Sadama tänava äärde Kotka merekooli õppelaev "Katarina". Kaasas peale kadettide ja meeskonna logistika õpetaja **Kai Holmberg** ning kursuste juhataja **Arto Andersson**. Merekooli rektor **Jorma Laakso** oli meeskonna kirjas, seekord II tüürimehena. Tallinna toodi ka reisijaid, kes tahtsid Muuga sadamaga tutvuda. Need olid Euroopa suurima paberitootja "Kymmene" logistikajuht **Tuomo Simola**, Kyme piirkonna haridusameti juht **Tapio Toivonen**, Läänemere suurima õlisaadama, "Neste" Sköldviki sadama kapten **Erkki Kotiranta**, "Neste" laadimistöde juht kapten **Ilkka Pelli** ning Skandinaaviamaade suurima stividorfirma, Kotka "Steveco" tehnikadirektor **Lassi Arminen**.

Kooli huvi selliste reisijate vastu seisneb selles, et sõidu ajal säärasele juhtide seltskonnale selgitada, mis aladel veel koolitusvajadusi ja võimalusi on – nii saavad merekooli õppurid tööd.

Lõunaajaks, kui kadetid (peale kõõgitoimkonna) linna ja reisijad Muugale saadeti, kutsuti laevale külalised: Eesti Merehariduskeskuse rektori kt. **Valdur Aret**, õppeprorektor **Eugen Olle**, laevajuhtimiskateedri juhataja **Toomas Murašev**, August Ingermaa ning Kaitsejõudude Peastaabi mereosakonna ülem **Edgar Haavik**.

Kutsuti mitte lihtsalt külla, vaid Eesti ja Soome merekooli koostööd plaanima. Külaliste seisuaeg raudteeõidukohal venis aga terveks akadeemiliseks tunniks ja neid oodates jõudis Kotka merekooli rektor **Jorma Laakso** oma koolist ka üht-teist teadaolevale lisaks rääkida. Jõudis oma laeva kiita: kuigi Kotkas teevad laevadele teed jäämurdjad "Apu" ja "Voima", murrab "Katarinagi" jääd väga hästi, tal on nii ahtri- kui võõrikruvid. Ning jõudis meenutada merekoolide koostöö algust. Muide, üsna heas eesti keeles ning nakatava elavusega. Lisades ka tabavaid tähelepanekuid Eesti praegusolude kohta.

1989. aasta kevadel saadi uus õppelaev, seesama "Katarina", ning sügisel sõidetigi Tallinna. Sestpeale on koolide koostöö üksikuist seikadest meile kirjutatud. Algas see sidemeist Tallinna Merekolledziga rektor **Arne Löökes** eestvedamisel. Aga kui kohtumistega kaasnes sagedane show ("Jorma, lähme nüüd jälle televisioonile"), samal ajal aga taheti kriitika kasutada Eestis Soome õppeplaan ("Õppekava ei saa kopeerida: me kasvatame Soome meremehi, teie Eesti omi"), nihkus koostöö raskuse tasapisi Endla tänavalt Estonia puisteele. Kuni rektor **Tarmo Kõutsi** eestvedamisel Tallinna merekoolid ühendati, rektor aga teise ametisse läks ja koostöö jätkamise uuele rektorile pändas.

Jorma Laakso rõhutas korduvalt: koostöö pole pidulik lepingu allakirjutamine. Sest ega leping tööta, koostööd saavad teha need, kes üks-teist hästi mõistavad ja ühiseid huve leiavad. Siis piisab sellest, kui üks ütleb teisele: saame teha seda ja toda. Mees peab mehele sõna andma, paragrahvidega kokkulepe ei pane kedagi koostööd tegema.

Eesti-poolne kasu sellest koostööst on teada: sadamaspetsialistide koolitus, valmendi Tallinnas ja arvutiklass Orissaares, tutvumine ja lühisõidud moodsa õp-

pelaevaga, üht-teist väksemat abi peale selle. Ent Soome poolgi pole üksnes andja. Jorma Laakso pidas kasuks orienteerumist Eestis, sest kultuurid on küll sarnased, aga siiski erinevad. Kotka merekoolile on see üks olulisi külgrii rahvusvahelisse ellu lülitumisel. Rektor ise on Eestis olnud umbes 50 korda, aga leidis, et õpib iga kord midagi juurde. Ka eesti keelt: "Kui töötad Eestis, pead ju keelt oskama." Koostööprojekt Tallinna Sadamaga sadamaspetsialistide koolitamiseks, millest Tallinna Sadam maksab üksnes kolmandiku, on kasulik – võimaldab Kotka merekooli koolitusvõimalusi sedavõrd heast küljest esitleda, et seda saab edaspidi müüa näiteks Aafrikasse või ka mujale. "See on meie huvi, et me oleme nii head, et see, mis me teeme, kõlbab. Meie meelest me aitame Eestil tõusta. Aga me ei kavatse jääda teie sadamaspetsialistide õpetama. Me töötame selles suunas, et te hakkaksite seda edaspidi ise tegema."

Uhkusega näidati roolikambris alles kaks päeva paigal olnud "Selesmari" radarit ning uus on ka VHF-süsteem 3 aparaadiga. Lootust on sel aastal saada ka väga kallis, ligi pool miljonit marka maksev vektorsüsteem. Tundub, et kui Kotka merekool saab



Seekord seisib "Katarina" lausa Sadama tänava ääres.

ba. Kui midagi anda, peab see olema töökorras ja õpetamiseks sobiv.

Jäi mulje, et riigiteelarvega Kotkas võitlust ei peeta. Finantseerimine on kahe aasta kaupa; kui ühel aastal säästetakse, saab teisel aastal midagi osta. 3 miljonit marka teenitakse lisaks täienduskursustega. Kade kuulatagi: "Katarina" ei maksa kaimak-su ei Kotkas, Gdynias ega Lübeckis. Ei maksa Tallinnas ega ka üheski Soome sadamas. Aga meil maksab riigiasutus, merehariduskeskus, Piritla erafirmale riigivara kasutamise eest. Vist selleks, et see erafirma saaks sellesama rahaga riigivara välja osta. Ning Jorma Laakso küsis täpsemalt sõnapaari *erastamine-ärastamine* tähendus-erinevuse kohta.

kevadisele õppereisile kaasa võtta. See on marsruudil Gdynia – Lübeck – Roomassaare. Viimases punktis on võimalik "Katarina" abil kahe ja poole sentimeetri täpsusega sügavusi mõõta. Laeval on kohti 46, nii arvati paar Eesti noormeest peale mahtuvat. Kotkalaste huvi on endistviisi kord-kaks kuus Tallinnas käia – neile on siin ju ka välismaa.

Kotka merekooli väga hea inglise keele õpetaja, litsentsiaat, arvati vajalikuks kasvõi paariks nädalaks sinseid lõpukursuslasi ja õppejõude õpetama.

Aprillis tahetakse uues võimlas korvpallivõistlused läbi viia. Kui lisada ka ujumine ja sõudmine, saaks teha nii, et see kool, kes võidab kaks spordiala, saaks karika aastaks endale – niisugune kokkulepe oli kehalise kasvatuskateedri juhataja **Teet Kolgiga**.

Lõpetuseks meenutas Jorma Laakso Kotka merekooli aastapäevaks kingiks saadud Eesti õllevaati, mis on nüüd vaatamiseks välja pandud kooli kohvikus. Ning lisas: "Kogu aeg tänatakse mind, et Jorma on seda ja teist teinud. Ei ole mina seda teinud – mul on staap. Meil on 45 inimest ja kõik on väga head. Minu ülesanne on vaid hankida raha selleks, et saaks töötada."

Mis parata, üks rektoril olegi seetõttu nii reklaamiposti ja -agendi, aga ka tuulevarju kohustused. Et teised saaksid selle varjus rahulikult töötada. Aga reklaamipost paistab seetõttu paratamatult rohkem välja.

Madli Vitismann



Jorma Laakso (vasakult) külalistega: Toomas Murašev, August Ingermaa, Eugen Olle, Valdur Aret ja Edgar Haavik.

midagi uut, ei maksaks vana ära visata – siinmail on seegi veel uus. Ent Jorma Laakso arvas, et Eestit ei ole vaja prügimäeks muuta, kuhu antakse see, mis endile ei kõl-

Ka lähemad koostöövõimalused arutati läbi. Kevadel võib võtta mõne noormehe Kotkasse ja "Katarinale" praktikale. Paar laevajuhti ja ühe mehaanikaõppuri võiks

Nagu öeldud, esitas rektor Laakso oma seisukohti nakatava elavusega.



Milliste laevadega juhtuvad õnnetused?

Austraalia parlament lasi koostada uurimuse, mida nimetatakse "Ships of Shame" (laevad, mida peaks häbenema).

Analüüsiiti Austraalia vetes viimaseid laevade kaotust põhjustanud õnnetusi, eriti puistlasti- ja tanklaevade osas. Samal ajal püüti selgust saada, kas olemasolev seadusandlus ja rahvusvahelised konventsioonid, mis käivad Port State Controli kohta, on vajalikul tasemel.

Uurimuse tellimise põhjuseks oli 6 kuivlastilaeva hukkumine Austraalia läänerannikul 1991. ja 1992. aastal.

Peamisteks puudusteks leiti:

- mitte-merekõbulike laevade kasutamine,

- väljaõpetamata meeskondade kasutamine, kaasa arvatud võltsitud dokumentide esitamine,

- meeskonnaliikmed ei olnud võimelised suhtlema omavahel või Austraalia lootsidega,

- vaeinformatsioon laevadokumentides,

- klassifikatsiooniühingu-tele antud vaeinformatsioon,

- "lipuriigid" ei ole nõudnud konventsioonidest kinnipidamist,

- merekindlustusega tegele- lenud organisatsioonid on toiminud hooletult,

- päästevarustus oli eba- piisav, puudulik või korrast ära,

- on kasutatud klassifi- katsiooniühingute teeneid, mis on tunnistatud rahvus- vaheliselt ebausaldatavaks,

- meremeeste jõhker koht- lemine kapteni poolt,

- noorte meremeeste sek- suaalne ärakasutamine,

- meeskonnad nälgisid,

- meeskonnaliikmeid sun- niti alla kirjutama võltsitud palgaarvestuslehtedele ja neile maksti vähem kui ette nähtud,

- meremehi sunniti tege- ma ülenormatiivseid ületun- de ning nende eest ei maks- tud,

- palka ei ole makstud pi- kemat aega ega ole ka saade- tud nende koju raha, kuigi selline kokkulepe tööandjaga oli sõlmitud,

- meremeestele keelduti võimaldamast arstiabi,

- meremehed kardavad helistada koju, eriti kui keegi omastest on haigestunud,

- meeskonnaliikmed on jäetud ilma tualett- ja pesu- varustusest.

Komisjon jõudis järelduse- le, et igal "alatasemelisel" lae- val oli vähemalt üks juhtkon- naliige, kes ei vastanud oma töö nõudmistele.

Kõikidelt Austraalia sada- matesse tulevatelt laevadelt nõutakse nn. *Survey History File*'i, mappi, kus on koos kõik nõutavad laevadoku- mendid ning varasemate teh- niliste ülevaatuste, remondi ja ümberehituste kohta käi- vad ettekanded.

Refereeris
Reet Naber



Näituschalli sigri-migri.

20.—23. jaanuaril peeti Helsingis turismimesse MATKA '94. Messikeskus Pasilas oli täis kutset — tule! End välja pakkumas oli 770 eksponenti 49 maalt, täites rohkem või vähem atraktiivse materjaliga üle 6500 m².

Eesti ei olnud uustulnukate seas, kontakte loomas oli varemgi käidud, seekord oli Balti-koridoris esinemas üle 30 meie firma.



Põhjamaa lapsed lõuna eksootikas.



Müümise-ostmine oli vastastikku kasulik. Messihin-nad ju.



Pottsepakendra kõrvalt on pudelit hoopis huvitavam osta kui poest.

Tule, reisi, puhka

Ilma laevasõiduta pole ükski reis täisväärtuslik,

jäi kindel veendumus, kui kogu näitus sai läbi vaadatud. Pea kõik, mis pakuti, oli seotud võimalusega aega veeta veekogul. Igas prospektis oli vähemalt mõnel pildil veeriba, rääkimata neist 33-st, mis otseselt arvatud määratluse alla "Veeliiklus" (Vesiliikenne, Sjötrafik, Maritime traffic).

TALLINK tõmbas ligi

Balti-koridori kummaski otsas võis Eesti asju näha. Ühel pool (vahepeal olid lätlased-leedulased) silmanähtavalt igavlemas Eesti Lennukompanii ning mudaravi-tuusikuid ja Islandi hobustel ratsutamist pakkuv "Sagamatkad" (aadress küll Helsingi oma), ruumi palju ja välja panna suurt ei midagi.

Teises otsas sõbralikult koos, aga ruumikitsikuses ülejäänud suuremad ja väiksemad.

"Tallinkil" oli omaette boks, aga nendele jäi mänguruumi siiski väheks, sest väljapanek tõmbas ligi nii lähemaid kui ka kaugemaid ja eksoti-lisemaid näitusel osalejaid ning külalisi. Mereröövli-mängud tekitavad põnevust, ka paar teist firmat oli seda teemat ekspuaterimas. "Tallinki" programm oli aga täiesti röövlitele üles ehitatud ja stiilselt läbi viidud, üks efektsamaid üldse. Riitus, söögid, meened, kontrastiks muusikameeste üldse-mitte röövlimuusika ning omanäoline, agressiivsest klientpildist veidi mahedam teatmematerjal. Lausa jook-sujalu tulid nooremad kohale, kui röövlikastist õnnepüüdmiseks läks. Kui mitte muud, siis logoga silmaklapi ikka sai.

Kogu röövlikamba ning nende meeskonna töö pole olnud asjata. Kohalikes ajalehtedes peatub iga autor pikemalt suurenenud Eesti-huvil ja nimetab "Tallinki".

21. jaanuari "Helsingin Sanomates" ilmunust väike katkend. "Raskest ajast hoo-



Balti koridor oli rahvast täis.

limata on soomlased viimasel aastatel sagedamini välismaal käima hakanud, seda tänu lähireiside arvu suurenemisele. (Veel kellelegi oleme lähivälismaal R. N.) Praegu reisitakse massiliselt (joukolla) Tallinna. Helsinki—Tallinna vahel on samapalju reisijaid kui Stockholm—Helsinki ja Turu—Stockholmi liinidel. Soome Turismiliidu asejuhataja Hannu Hämmäläinen ütleb, et kasv Tallinna suunas jätkub.

Massiivseks kasvanud laevaühendus Tallinnaga on Eesti laevaomanike käes ja seega valgub raha Soome lahe lõunakaldale. Turismi-agentuuridele pole see müüdi mingiks takistuseks.

Igale poole mujale on reisi-de arv vähenenud, kõige vähem on siiski kannatanud Hispaania-reiside organiseerijad.

1992. a. tehti Soomest 50 000 reisi, 1993. a. ainult 20 000."

Kogu pika jutu illustreerimiseks oli "Tallinki" värvifoto. Suurelt.

Pereettevõtted

"Majandusküsimused moodustavad perekonnaprobleemidest olulise osa," toonitab juba meie 9. klassi õpilastele "Kodanikuõpetuse" õpik. Kui palju messil perefirmasid oli, ei oska öelda, kuid mõned neist torkasid silma, jutuaajamised sobisid.

Sisevetel teeb laevareise laevaomanik **Jarmo Jääskeläinen**. Tema kaks laeva teevad turiste sakslastest oma kooliõpilasteni Näsijärvel Tampere kandis. Perel on kaks laeva: 14,1 m pikkune "Freyja", mis võib peale võtta kuni 40 inimest, ning 14,75 m pikkune "Kulkuri" kuni 80 reisijale. Alustati 8 aastat tagasi ühe laevaga, nüüd jätkub tegemist kahele. Pea-rõhk on asetatud loodusläheduse pakkumisele, kevadel on sõidutatud palju koo-



"Aasta naine" Daisy Järva on turismiasjanduse vedajaid. "Piirialadel" vahetatakse mõtteid naabrite lätlastega.



Iga viies seminar/konverents peetavat laeval, teatab "Viking Line". Pipi on selle üle päris mõttes.



"Ukkopekka" boks (paremal kapten Pentti-Oskar Kangas) oli sisustatud samasuguse hoolega nagu oli tehtud nende reklaamiraamat.

lilapsi. Perefirma eeliseks peab Jarmo Jääskeläinen suuremat huvi oma töö tulemuste vastu, üksteise igakülgset toetamist, s.t. igati on võimeline tegema kõiki vajalikke töid, usaldust.

Mida kõike saab laevas teha!?

Aurulaevaosaühisus a/l "Ukkopekka" on kuulnud nimi. Tähelepanuväärne oli nende mõnusalt nostalgiliselt kujundatud väljapanek, milles on kõnekaid pisdetaile. Kogu mereskultuuri keskel soliidset toimetamas kapten Pentti-Oskari Kangas, abiks naisväge. Mida kõike nad oma laeval pakuvad! Turkust võib teha 3-tunnise tuuri Turku—Naantali—Turku, seda nimetatakse "Hommi-kupoolik Airistol". "Kalapeosõit" on ka kolmetunnine, aga selle programm on veidi teistsugune. "Kutse Kuldranale" on kas 6-tunnise või 2-päevase programmiga, kus ühtmoodi meelittavad nii vaatamisväärsuste kirjeldused kui ka pakutatud kõhutäide (hyväntuulen kahvi, musta laivalimppa jne.).

Gruppidele tehakse ka muumireise Muumimaailma Naantali.

Kogu kaasahaaratud-topitud materjali kuhjast jääb meelde üks — P.-O. Kangase oma fotodest koostatud väike pildiraamat, saateks kapteni enda "puheenvuoro", mis kutsub laeva neid, kel "pole vaja superkiiret juppiveinilyyn, kelle kõrvad veel kuulevad ja nina tunneb lõhna". Sellised inimesed on "Ukkopekka" järgmised töönaolised ohvrid.

Kapteni eestikeelne "Tere tulemast, "Meremees"", natuke kurvalt kõlanud "Ei enam vist saa Tallinna tulekust asja, see naa keeruliseks aetud", 140 suurepärasest fotost laevast, merest, inimestest — nii neid ohvreid leitakse!

Mida saarestikus tehakse

Üks võimalus saarte elu elavdada on sealse turismi

arendamine, mis Turu saarestikus on viimastel aastatel hoo sisse saanud. Tõmbenumbriks on kujunenud nn. Viikingite Idatee — 13. sajandist pärineva laevatee kirjeldus, mis Rootsist Ahvenamaa ja Soome kaudu otsapidi Tallinna ulatub.

AUSRIVEGR-i nime all pakutakse välja mitmeid aja-veetmisvõimalusi, põhiliselt paadimatku, sest muidu seal saarestikus ju liikuda ei saagi. Idatee-idee olevat selles, et see juhatavat tänapäeva inimese looduse ja elava ajaloo keskele. Pakutakse erinevat. "Vabahärra Oxenstierna reis" on 1850. aastate stiilis veedetud päev, "Matk Sagalundis" tutvustab mõne tunni jooksul traditsioonilist talupojakultuuri, on "Viikingite õhtu" ja "Lestapidu" — siis, kui need kõige rasvemas ja maitsvamas on. "Salakaubavedajate jälgedes" ei ole "tavaliste inimeste tavaline reis, vaid hiilitakse hämaras kahtlastes paikades". Võib minna veel Bengtskäri tuletorni, juhendajaga või ilma kalale jne. jne. Iga programmi sisse kuulub ka majutamine, söök, saun, kusjuures taotletakse omapära ja rõhutatud lihtsust. Üks osalistest on Holmsrömide pere, kel on ühel saarel maapood kohvikuga ja takso-paat, et end paremini ära majandada.

Aga ega see meilegi enam uudiseks ole, häid ideid on ka meie saarlastel. Hinnast niipalju, et üks konterbandisti-mängu kaasategemine kogu paketi maksab ühele inimesele 690 marka. Selle kõrval pole "Tallinki" mereröövliid rõõvli moodigi — see on soomlasele tõesti üliodav.

Olgu siin lõpp tehtud, sest korralikul tasemel esinejaid oli palju, rõõm oli näha, et Eesti hakkab kenasti turismikaruselli sobima, et meie laevafirmad soliidset esinesid. Ja et teiste maade firmadki meid huvitavate pakumiste vääriliseks peavad.

Reet Naber

Madli Vitismanni fotod



Mereröövliõhtu



Niisugune ansambel ahvates kõiki "My bonnie" kaasa laulma.

"St.Patrick II-I" tehakse mereröövli-õite. Kui juba ETV moesaates öeldakse, et mereröövli stiilis seotud rätik aitab moenaisena esineda, oli see programm vaja ära vaadata.

Naabritele on see merereis kindlasti odav ja meeldiv aja-veetmisvõimalus. Nädalalõpul pere või sõpradega küllaltki odavalt hea äraolemine korraldada on kindlasti teretulnud. Eriti kui arvestada, et nemad seal leiavad, et inimesel on ilmtingimata vaja lõõgastuda. Eriti veel neil, keda töötuna spetsiifilised pinged painamas. Laeval on selleks juba kujundusega kohane meeleolu loodud. Näiteks on

laudlinade asemel robustsed kohvikotid, ilmtingimata (vere)plekkidega. Laevapere on vastavalt riides ja pakutaval söögikraamil sobivad nimetused. Toredasti läks peale ja tõmbas kuulajaid kaasa rõõvliiput, kus mängisid laulsid Ivan Leto (Jaan Sommer), Peeter Randmaa, Peeter Tomson.

Hilisema programmi kõhutantsijad vedasid välja ka tõeliselt kõhukad mehed, 22. jaanuari õhtupoolne õõ tõestas veelkord avaliku arvamise jõudu — auhinna võitis see, kel saalis oli kõige rohkem sõpru, kes suurt lärmi tegid.

Tore oli Mait Agu programm. Läbi mõeldud, hästi tehtud, mõnuga jälgitav, Matti Nuude oma medaliga sobis sisse.



Tundmatuseni muutunud Mait Agu.

Mait Agu ise ütles, et on ennegi laevafirmadega koostööd teinud, see annab materiaalse võimaluse veel paljude teiste projektide kallal töötada. Ta arvas, et Soome vastav arengutase on veel kehvem kui meil, nii on hea võimalus neid natuke harida. Tema jutust tuli välja, et initsiatiiv on tulnud laevaomaniku poolt (See on küll üks õnnestunud valik olnud. — R. N.), algul oli veidi kaalimist rahaküsimustes, aga kuna artistid oma hinda teadsid, sai ka ses osas kokkuleppele.

"Kas selline töö tüütuks ei muutu?", sai huvi tuntud. "Ei sugugi", vastas Mait Agu. "Kui oma tööd enam mõnuga



"Hoidke alt!"

ei tee, kui sellest ise rõõmu ei tunne, siis ei tasu ju seda enam teha!", oli ta seisukoht.

Mulle endale tundus juba vaadates, et nad ise ka kohati lustisid neid mereröövli-mänge mängides. Vähemasti sel õõl tantsurahvas puulõhkumistööd ei teinud. Olid oskajad ja vaimuga inimesed. Tore!

Helsingis sadamahoones oli näha mitmeid laevale tulijaid, kel rõõvli-rätik peas või silmaklapp ette sättitud. Mõned reisijad olid endki rõõvli-riietesse sättinud, et laeval tõsimeelne lust maha pida. Ju on vaja.

Reet Naber
Madli Vitismanni fotod



"Tallinki" boksis tehti, nagu varasemalgi aastail, muusikat. Aga pärast messi on turismiäri ette tulnud kaks takistust: viisamaks ja jää.Loodetavasti ajutised.



Tuntud headuscs Matti Nuude.



"Mereröövli-värk on kihvt!"

Reet Naber foto

Paldiski — linn päästeteenistuse ja tuletõrjeta

Igas Eestimaa linnas on aeg-ajalt tulekahjusid ja muid õnnetusi, kus vajatakse tuletõrje- ja päästeametite abi. Paldiski linna ja selle ümbruse olukord on tuleohutuse seisukohalt aga täiesti kindlustamata. Linnas on palju 1. astme tuleohtlikkusega objekte — lasteasutused, ettevõtted ja loomulikult kurikuulsad reaktorid. Praegu on neile lisandunud veel mõlemad Paldiski sadamad. Paldiskis asetseva Vene sõjaväeosa valduses on kaks tuletõrjeautot, millest üks ei liigu

paigast. Teine auto on küll sõidukorras, kuid ei saa konserveeritud reaktori juurest ohutusnõuete tõttu lahkuda. Seda, kuidas tule kustutada peaks, ei tea aga ka Vene sõjaväelased ise, kuna seegi auto oleval päris roostes ja ventiliid umbes. Nii on Vene armee panus kohalike elanike ja ettevõtete kaitsesse sama hästi kui null. Linna piiril asuv tuletõrjedepoo on seest tugevalt lõhutud ja paljaks tehtud, põrandatelt võib leida vaid krohvipuru. Välisilme pole sugugi kaunim: val-

ge telliskiviehitise lahtised ukseid kriiksuvad meretuules. Lähim korras kustutustehnika paikneb 25 kilomeetri kaugusel Keilas.

Tuletõrje, päästeamet ja politsei on Harjumaal ühe mütsi all

19. jaanuaril olid Paldiskis koos Harjumaal tuletõrje- ja päästeamet, Harju politsei ning Eesti Päästeamet esindajad. Viimast ametkonda esindas koordinaatsiooniosakonna juhataja Ilmar Tammearu. Järjekordne nõupidamine peeti äsjaremonditud erksavärvilistes Paldiski politseijaoskonna ruumides, mis päranduseks saadud endiselt Vene sõjaväe komandantuurilt. Politseiprefekt Herman Simm on tuletõrje- ja päästeametile teinud ettepaneku kasutada ühiselt politsei sidekeskust, millega asjaosalised ka heal meelel nõus on. Üldse on siamaani ametkondadevaheline koostöö arenenud üksmeelselt.

Samadel ametkondadel oli siamaani plaanis teha ühine sidekeskus Filtri teel Vene sõjaväe alt vabanevatesse ruumidesse, kuhu pidi kolima ka Harju politsei. Nii oleksid kõik maakonna elanikud saanud kutsuda tuletõrje, päästjad või politsei õnnetuspaigale ühel telefoninumbri 112. Vabariigi valitsus eraldas oma määrusega Filtri tee hoonetekompleksi küll sise-ministeeriumile, aga kaitseväge, kes seal praegu sees, ei ole nõus valitsuse korraldust täitma. Nii vaatabki Harjumaal politsei, kel siamaani varjualune kiriku katuse all, uute ruumide järele mujal Tallinnas ja selle ümbruses.

Keilas asuva Harjumaal tuletõrje- ja päästeameti ülem Vello Plees on Paldiski probleemidega hästi kursis, voolikud aga Keilast Paldiskisse ei ulata. Esimest korda taheti Paldiskis tööd alustada juba möödunud aasta märtsis, kui tegeldi uputatud sõjaväekaatrikest tingitud õlireostuse likvideerimisega, siis aga ei suutnud riik selleks raha eraldada. Sel ajal oli veel täiesti töökorras sõjaväe tuletõrjedepoo.

Normaalseks tulekahjule jõudmise ajaks peetakse 1–5 minutit, selle ajaga ei jõuta Keilast Paldiskisse aga kuidagi. "Kui minuti põlenud tulekollet on võimalik veel klaasi veega kustutada, siis 20–25 minuti pärast võib imetleda juba katusest välja tungivaid leeki," ütles Vello Plees. 1993. aastal oli Keila tuletõrjel Paldiskisse 20 kutset, neist 12 firmade ladusid, 8 aga elumaju kustutama.

Mida on vaja töö alustamiseks

Tuletõrjedepoo vajalikkus on ilmselge, arvestades juba praegu tööle hakanud sadamaid ja elanike ohtlikku olukorda. Sellest lähtudes on ülemöödunud nädalal valitsusele esitatud taotlus, et eraldataks riigieelarvest Paldiski tuletõrjedepoo loomiseks 6 miljonit krooni. Taotluses on märgitud, et lõhutud tuletõrjedepoo taastamise otstarbekus on küsitav ja põhimõtteliselt oldaks nõus ka mingite teiste Vene sõjaväe poolt vabastatavate ja sobivate objektidega.

Üksuse töö alustamiseks oleks vaja palgafondi 25-le inimesele 420 000 krooni,

3 tuletõrje paakautot maksusega 3,5 miljonit krooni, päästekaater sadamas ja kaldavees tegutsemiseks maksab 600 000 krooni (päästetööd vees kaldast kuni 200 meetri kauguseni ja kuni 5 meetri sügavusel on samuti tuletõrjute töö). Õlitõrjevahendid, mis sadamas lausa hädavajalikud, neelavad 400 000 krooni, muu tuletõrjevahendite riietus ja kustutusvahendid aga kokku 1,08 miljonit. Kuna valitsus on põhimõttelise otsuse üksuse loomiseks teinud juba paar nädalat tagasi, tahavad tuletõrjujad võimalikult ruttu alustada üksuse formeerimist.

Nõupidamisel saadi kokkuleppele, et esimesed mehed, kes asjaga algust teevad, määratakse ametisse 1. veebruarist. Esialgu saab tuletõrjedepoo asupaigaks kaitseväge valve all olev Paldiski Põhjasadam. Normaalse tuletõrje- ja päästetöö organiseerimiseks edaspidi vajatakse aga üht paak-, kaht redel- ja üht päästeautot. Samuti tuleb muretseda juurde töövahendeid ja depoo isikkoosseisu suurendada 60 inimeseni. Politseiprefekt Herman Simm pidas omalt poolt tähtsaks pöördumist Skandinaavia maade poole humanitaarabi korras varustuse saamiseks. Nimelt on Paldiski ohutuks muutmise probleemi juba korduvalt arutatud nii Soome kui ka Rootsi valitsuste istungitel. Jaanuaris korraldati Stockholmis Rootsi välisministeeriumi egiidi all nõupidamine, millel arutati reaktori demonteerimisega seotud tehnilisi probleeme.

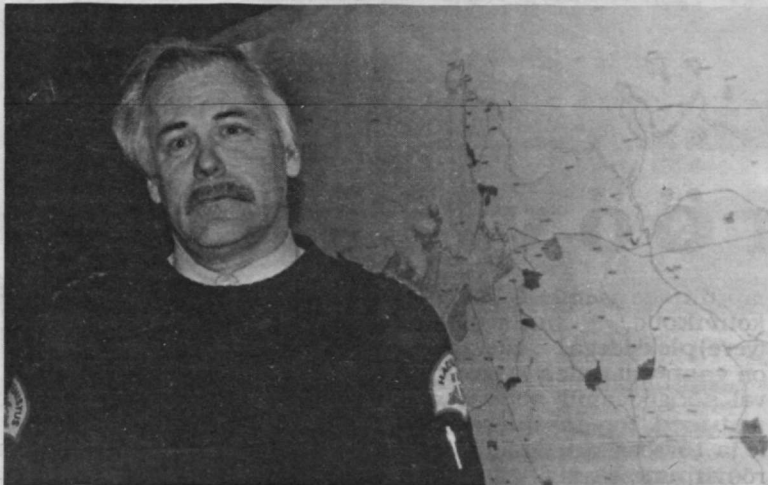
Paldiski sadam ei olegi tuleohtlik?

Kolme eelnimetatud ametkonna esindajad on ühisel

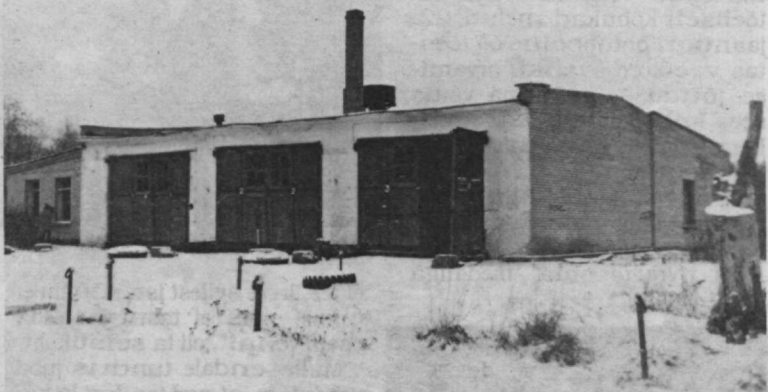
arvamusel, et ainuüksi Paldiski sadamad üliohtlike objektidena vajavad tugevat komandot kõikvõimalike tule- ja muude õnnetuste ärahoidmisel ning likvideerimisel. Arvestades seda, et Lõunasadamast on juba lahkunud laevad äärmiselt tuleohtliku turbalastiga, ohtlike laadungite laadimine ja lossimine aga jätkub soojade ilmade tulekul kasvavas tempos, on Paldiski sadamate ekspuataerimine tuletõrje puudumisel vastuloolu nii Eesti kui ka rahvusvaheliste vastavate normidega.

Palusin (juba kümme päeva tagasi) kommentaari olukorra kohta Tallinna Sadama kaptenilt Eduard Hundilt, kes ütles, et erinevalt Paldiski Põhjasadamast, mis on esialgu kaitseväge kasutuses, on Lõunasadam Tallinna Kesklinna Sadama bilansis. Sadamale on kinnitatud direktor ja sadamakapten, kes esialgu oma kohustusi täidavad autoga Paldiski vahet sõites. Tuleohtlikkuse seisukohalt on Tallinna sadama kapteni arvates Paldiski sadam kaldaehitiste puudumisel praegusel hetkel küllaltki ohutu paik. Samuti ei tegelda seal veel tuleohtlike laadungite laadimise ja lossimisega (?). Mullu veeti Eduard Hundi sõnul sadamast välja vaid killustikku, kevadel aga tahetakse algust teha metsa ja turba veoga. See aga eeldab juba head tuletõrjealast valmisolekut. Riigiettevõtte "Tallinna Sadam" on kindlasti nõus vajaduse korral (?) loodavat tuletõrjedepood omapoolset aitama ja varustama.

Küllike Rooväli



Harjumaal tuletõrje- ja päästeameti ülem Vello Plees.



Paldiski tuletõrjedepoo väljast...



... ja seest.

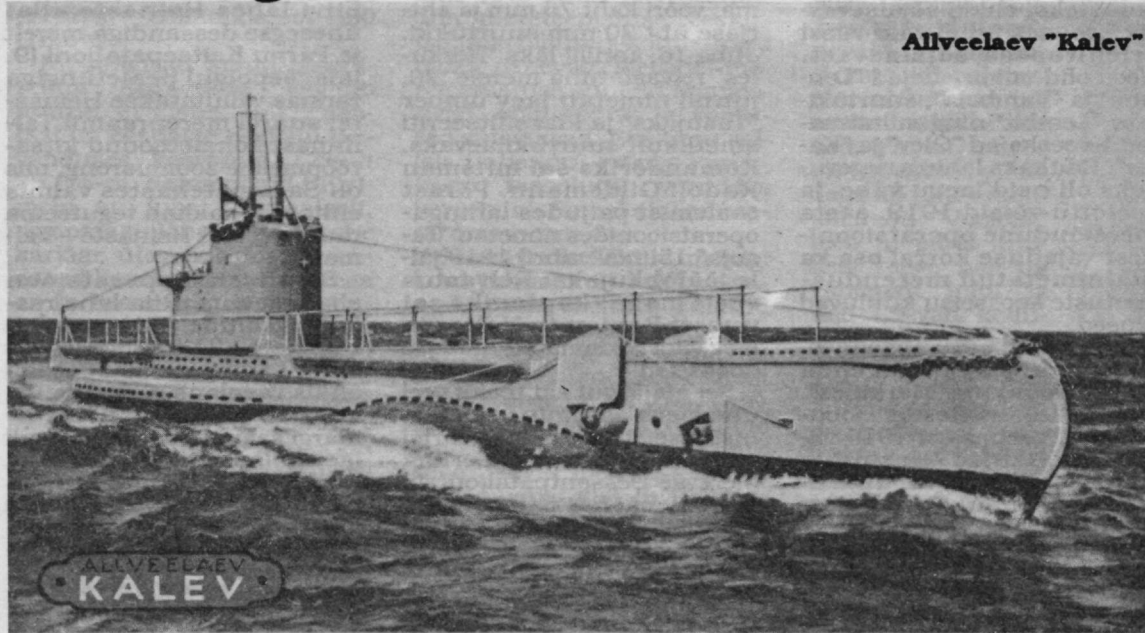


Harjumaal politseiprefekt Herman Simm ja päästeameti koordinaatsiooniosakonna juhataja Ilmar Tammearu.



Paldiski tuletõrjedepoo on rüüstatud nagu palju muudki selles linnas.

Ka uppunud laevad vajavad kaitset!



Allveelaev "Kalev"

Selle probleemi olemasolu ei teadvusta enesele enamik ka merega väga tihedalt kokupuutuvaid inimesi. Oieti on see probleem kerkinud päevakorda alles viimastel aastakümnetel, seda just tänu jõudsalt arenenud ja igale tervele inimesele kättesaadavaks muutunud tuur-riisjandusele.

Paljudes mereriikides, kus vabadus liikuda nii maal kui merel on alati kuulunud inimese iseenesestmõistetavamate õiguste hulka, on mõned vrakisukeldumise kaasaegsed nähtused kujunenud sama raskesti kontrollitavaks nagu näiteks narkomaania. Teatavasti kuuluvad iga riigi territooriumile leevad uppunud laevad sellele riigile, kujutades enesest ka majanduslikku või kultuurilist väärtust. Selle väärtuste kustumise on aga enesele selgeks teinud ka teatud sukeldujate ringkonnad, kes kogu maailmas tegelevad kas otseselt või varjatult varandusteotsimise, suveniirijahi ja metallivargusega ning kogu selle kauba rahakstege misega mahamüümise, salaja riigist väljavedamise või selle organiseerimise teel. Ühest küljest kannab kahju riik, teisest küljest merendusalajalu ja selle uurijad. Nii näiteks purustasid vrakisukeldujad aastat kümme tagasi ainsa Soome vetest leitud viikinglaeva ainult sel põhjusel, et nii vanal laeval peab ju ometi kulda olema!

Suurteks probleemiks Vahe-meremaades on olnud juba pikema aja jooksul antiklaevade vrakkide otsimine, nende rüüstamine ja leidude turustamine. Soovib ju iga Kreeka või Itaalia käinud sukelduja, purjetaja ja muudu ajaloo huviline turist panna kodu oma kamina simsi- le kas antiikse keraamilise nõu (soovitavalt amfora) või midagi muud samaväärset.

Varandusejaht on pea kõikjal võtnud sellise ulatuse, et mere põhjas olevate ajaloo- ja kultuuriväärtuste kaitse küsimusi on sätestatud ka ÜRO 1982. a. 3. Mereõiguse konventsiooni artiklitega 149 ja 303, samuti ka Euroopa Nõukogu 1984. a. konventsiooniga veelaevade kultuuripärandi kaitse küsimuses.

Enamik arenenud mereriike on uppunud laevade kaitseks vastu võtnud terve seadustepaketi, mis hõlmab

1. Kaubandusliku Meresõidu

du Koodeksi (*Merchant Shipping Act*).

2. Muinsuskaitseaduse (*Ancient Monuments and Archaeological Areas Act*).

3. Vrakikaitseaduse (*Protection of Wrecks Act*).

4. Sõjaajaloo mälestiste kaitse seaduse (*Protection of Military Remains Act*).

Esimene neist, ainus, mis ka Eestil praegu olemas on, sätestab uppunud vara omandiõiguse küsimused ning juhuslikult ülestõstetud vara edaspidise saatuse.

Eesti muinsuskaitseadus ootab praegu vastuvõtmist Riigikogus. Põhimõtteliselt sätestab see riigi poolt juba ajaloo- ja kultuurimälestistena arvele võetud vrakkide kaitse. (Õnnetuseks ei saa ühegi vraki juurde panna silti, et ta on kaitse all.)

Vrakikaitseadus lubab võtta riigi kaitse alla teatud akvatooriumi koos selle põhjas lejava vrakiga, sest uppunud laeva saab hävitada ka nii, et selle olemasolust ei teatagi. On olnud juhuseid, kus süvendamisel mudaga täidetud praam avab oma põhjaluugid ning matab ajaloolise vraki mõne hetkega sadade tonnide põhjasetete alla.

Need kolm ülalmainitud seadust kehtivad vaid territooriumi piires.

Neljas, sõjaajaloo mälestiste kaitse seadus lubab riigi kaitse alla võtta ka oma isegi veel avastamata hukkunud sõjalaeva, olenemata sellest, kus see asub. Eestil lubaks taoline seadus võtta juba varakult kaitse alla oma tänini veel teadmata kus hukkunud allveelaeva "Kalev", mis kunagi aga kindlasti üles leitakse ning mis arvatavalt neutraalvetes olevana siis vastuvaidlematult leidjale kuulub. Juba paar aastat tagasi ilmus Eestisse holatava eeskujuna ettevõtlik ärimees (?) Ameerikast, kes rändas ringi (astus sisse ka meremuuseumi) ning soetas kontakte sõjaaegse Saksa sõjatehnika otsinguil. Ta lootis leida Eesti järvedesse uppunud tanke ja sõjalennukeid. Kuulu järgi maksvat need välismaal ränka raha. Sõjatehnikat ta vist ei leidnud, küürist rikkakaamisaamise idee pani aga idanema nii mõnegi Eesti mehe pähe. Päril kindlasti saabub ka see päev, mil hakatakse jahti pidama "Kalevile".

Need mõtted ajendasidki Eesti Meremuuseumi pöörduma muinsuskaitseameti

poole, kes siis operatiivselt, 5. jaanuaril k.a., kutsus kultuuri- ja haridusministeeriumi kolleegiumisaalis kokku ümarlauanõupidamise. Sinna tulid otsustusvõimelised inimesed juba ülalnimetatud ministeeriumist, justiitsministeeriumist, siseministeeriumist, kaitseministeeriumist, kaitsejõudude peastaabi, piirivalveametist, veeteede ametist, muinsuskaitseametist, TA Ajaloo Instituudist ja Eesti Meremuuseumist. Ühise, kohati üsna emotsionaalseks kujuneva arutelu käigus jõuti veendumusele, et kõige lähemal ajal tuleb valitsusel enne põhjalikuma seadusandluseni jõudmist vastu võtta esialgne määrus vrakisukeldumiseks Eesti vetes. Käes on ülim aeg, sest juba eelmise aasta lõpus registreeriti Hiitumaal esimene Soome-Eesti ühisfirma (AS Diving), mille äridee seisneb tasulise vrakisukeldumise organiseerimises välismaalastele Eesti vetes. Arjuhi, Turu linna allveearustuse kaupluse omaniku sõnade kohaselt kutsutakse suvel Soomest ja Rootsist Lehtma sadamasse palju laevu sadade sukeldujatega, kes siis oma laevade ja tehnikaga

asuvad meie vetes laevu otsima. Üles lubatakse otsida kõik vrakid. Kaldal pakutaks neile aga teenuseid majutamise, söögi, joogi ja muu asja näol, mis puhkemajanduse juurde kuulub. Arvestades seda, et nii Soomes kui Rootsis on ülalnimetatud seadusandlus juba ammu jõus ning vrakisukeldumine võrdlemisi kõva kontrolli all, oleks meie "banaanivabariiki" tulijaid palju. Mõlemas ülalnimetatud riigis on kokku ligikaudu 50 000 sukeldujat. Kui ka veerand neist oleks tulemas, milles ma üldse ei kahtle, oleksid tulemused igati ootuspärased. Ettevõtjad saaksid rikkaks, muu üle võib ainult oletusi teha. Dikteerima hakkab raha, mitte muinsuskaitse. Turul valitsevad turu seadused.

Valitsuse määruse projekt, mis tugineb artikli algul mainitud ÜRO ja Euroopa Nõukogu konventsioonidele, näeb ette, et Eesti territooriumi ja siseveekogude põhjas olevad laevahukajäänused kuuluvad kas veeteede ameti või muinsuskaitseameti haldusalasse ja kontrolli alla, olenevalt sellest, kas vrakid kujutavad majanduslikku või kultuurilist väärtust.

Igasugune vrakisukeldumine Eesti vetes saab toimuda üksnes muinsuskaitseameti loal. Allveeklubide töö toimub meremuuseumi juhendamisel ja muinsuskaitseameti kontrolli all.

Välismaalaste omaalgatuslik laevahukajäänuste otsimine ja neile sukeldumine on Eesti vetes keelatud. Vrakidele sukelduda saavad nad ainult siis, kui võtavad osa Eesti teadusorganisatsioonide ja muuseumide allveearheoloogilistest ekspeditsioonidest või Eesti Veeteede Ameti kontrolli all olevaist allveetöödest.

Välismaa turistide poolt oma ujuvahenditega Eestisse toodud hingamisaparatuurid registreeritakse ja plommitakse.

Ükski seadus ei toimi, kui puudub efektiivne kontrollimehhanism nii merel kui ka maal. Selles osas loodetakse kõigepealt piirivalveametile, tolliametile, politsei ametile, merekaitsele ja muinsuskaitseameti inspektorile. Praegu on vist veel võimalus ära hoida Eesti territooriumile mahaparseldamist. Euroopa kurb kogemus holatab.

Vello Mäss

gisel tuhande laeva piiri ületamist.

Soome meremehed saavad oma värskend ajalehti 20 teeninduskeskuses, mille nimekirja on ka ajakirjas ära toodud. Kohaletõimetamine võtab aega erinevalt: Belgiasse ja Hollandisse jõuavad ajalehed ilmumispäeva õhtupoolikul, Poolasse aga nädalajagu hiljem. Seni oli kõige suurem puudus kirjandusest Kieli kanalil, nüüd saab kasutada Brunsbütteli klubihoonesse lähetatavaid lehti. Kanali teises otsas aga tuuakse lehed laeva neile, kes maaklerifirma "Karl Grammersdorf" teenuseid kasutavad. Rääkima võimalusest maaklerite kaudu ka mujal lehti laeva tellida.

Traditsiooniliselt on ajakirjas kirjanduse rubriik. Merendustegelastest on seekord sõna antud MEPA haldusnõukogu esimehele Valto Järviselle, päevakohane on aastavahetuse tavasid tutvustav artikkel.

Antakse teavet ka meresõidualastest täienduskursustest. Turu Ülikooli Merekoollituskeskuse korraldatav 3-päevane kursus, mis käsitleb prahturu majanduslikke ja juriidilisi probleeme, maksab näiteks 2750 Soome marka (hinna sisalduvat õpetus,

õppematerjalid, lõunasöök, kohv).

Ajakirjanduses ilmunud artiklite kooplustest mõningat teavet:

* 1,6 miljardi margase tellimuse sai "Masa-Yardsi" Helsinki tehase. See peaks kindlustama 1500 töökoha peatöövõtjale, lisaks 500 alltöövõtjatele. "Carnival Cruise Line" on juba varem tellinud Soomelt viis samatüübilist, "Fantasy"-klassi matkelaeva, millest "Fantasy", "Extasy" ja "Sensation" juba merd sõidavad. Kaks on veel ehitamisel.

* Soome Transpordiministeeriumi töörühm lelab, et Euroopa Ühendusega liitumisel tuleks Soome ja EÜ liikmesmaade vahelises kaubanduses *tax-free* säilitada vähemalt 2005. aastani - Soome majandus- ja transpordipoliitikale on see väga oluline. Selle kaotamise korral on vaja taotleda EÜ abirahasid. Mõõdunud aastal olid laevaomanike maksuvabast kaubandusest saadud tulud 3,4 miljardit marka, see on ca 60% üldtuludest.

* Moskva "AS Retšflot" on sõlminud lepingu "Masa-Yardsiga" oma laevade remondiks. See on üle hulga aja jälle esimene venelaste leping Soome laevahitajatega. Esimene remontiminev laev on

20-aastane m/1 "Rossija", millel olevat kahel korral ka Boriss Jeltsin sõitnud.

* On kavas tõsta ka meremeeste pensioniiga. Enne 1940. a. sündinulle jääb see endiselt 55, teistel aga 58 aastat.

* Novembris peeti kinni kuulsat Ahvenamaa laevaomaniku "Rederi Gustaf Eriksoni" kreeklastele prahitud Bahama lipu all sõitev külmveelaev "Igloo Finn". ITF-i Norra inspektorite ettekandes oli, et laev on küll kehvast seisukorras, kuid mitte meresõidukõlbmatu. Kuid filipiinlastest meeskonnaliikmed keeldusid edasi töötamast oma 300-dollarilise põhipalgaga eest, kui ILO miinimum on 356 ja ITF-il 821 dollarit.

* "Viking Line'i" "Olympia" on müüdnud "Irish Continental Group'ile", asendamaks kaht laeva Iirimaa - Prantsusmaa vahel.

* Kouvolas oli kohtuprotsess, kus arutati Küprose laeva "Saronikos II" karilejooksmise põhjust 1989. a. Soome vetes. Jõuti otsusele, et "poolenisti" oli süüdi loots, kes oli purjus (2,002 ‰). Soome riik on kohustatud laeva omanikele välja maksma 807 000 dollarit, lisaks tulevad kohtukulud ca 110 000 FIM-i. Reet Naber

Septembris alustas liinil Kõge - Karlskrona - Riia tööd Taani Riigiraudteele kuuluv DIS-is (Taani paralleelregister) registreeritud parvlaev "Prinsesse Anne-Marie", mis varem oli liinil Helsingborg - Helsingör.

1. detsembril lõppes m/1 "Thor Heyerdahl" prahileping "Larvik Line'iga", pärast seda on omanik AS Nordström & Thulin otsustanud laeva maha müüa. Arvatakse, et "Larvik Line" ei ole ostmisest huvitatud.

Varem sõitis laev nime all "Nord Estonia".

Wismari MTW Laevatehas sai 10 miljoni Saksa marga suuruse tellimuse neljamas-tilise parklaeva "Krusens-tern" moderniseerimiseks ning ümberehitamiseks.

Soome "Finncarriers OY" ja Lübeckis asuv "Poseidon Schiff-fahrts OHG" on otsustanud tihendada koostööd Helsinki, Kotka ning Rootsi, Taani ja Norra vahel. See kooperatsioon tähendab Saksa tungimist Skandinaavia-kaubalaevanduses.

Norra rohkem kui 200 laevamaaklerikontoris on tööle 3000 inimese.

Ajakirjandusest noppinud Reet Naber

Vapaavahti
frivakt 6/93

Uusi vuosi on taikojen aikaa s. 4

Valto Järvisen MEPA-jätkeläiden toteutus s. 10	Valto Järvisen SSB:n rekrytointi mistä mitä on s. 12
Märku Ojala vuoden 1993 merimiesurheilijaksi s. 14	Sipinensuhtolteen ainio 1993 Märku Ojala s. 15
Timo Pääsen nauru Markkila tai kaurunilla s. 20	SSB:n lähingsservice s. 16

**Vapaavahti/
Frivakt 6/93**

Soome meremeeste teeninduse organisatsiooni ajakiri Vapaavahti alustab juhatataja Martti Karissoni pöördumisega. Peamine on rõõm Soome sadamate tegevuse elavnemise üle, mis on kaasa toonud ka MEPA tegevuse paranemise, eriti on huvi tõusnud täiskasvanute koolituse vastu. Helsinki sadamas oodati sü-

Riikliku mereasjanduse algus

(Algus nr. 14-15, 1993)

Väliskaubandus oli sõjalukorras suunatud riigikaitse teenimisele. Et seda paremini korraldada ja juhatada, loodi 12. veebruaril 1919 Välisliikimise Ameti nimeline asutus. Kuigi nimetus viitab rohkem mõnele välissuhete kabinetiasutusele, moodustati tegelikult selle alla kauba(transpord)laevastik, teostamaks vedusid riigiasutuste huvides ja esmajärjekorras Sõjamineeriumile. Selle eesotsas oli kapten Oskar Tiedemann ja see allus merejõudude juhatajale.

Uuel ametil oli kaks allasutust: Tellimiste Osakond (Harry Kullerkupp) ja Tonnaazi Korraldamise Osakond (kapten Johan Paurmann). 14. märtsil nimetati see asutus ümber Laevasõidu Ametikaks ja uueks ülemaks määrati kapten Oskar Treilmann. Ka osakonnad said uued nimed: Kaubaveo Korraldamise Osakond ja Stevdiori Osakond. Peale "Kajaku", "Kodumaa" ja "Baltonia" määrati 1919. aasta esimesel poolel selle ameti koosseisu veel "Bornholm", "Kalevipoeg", "Vladimir", "Grenen" ja "Vasa". Sügisel lisandus neile laevadele veel "Saaremaa" ja "Ingerman". Ajalepinguga olid ameti käes pikemat aega veel suured kaubalaevad "Elind" ja "Lembit".

Vaadeldes Tallinna kui peasadama tegevust sisse- ja väljaveo seisukohast, näeme, et 1919. aastal tulid laevad sisse 1387 korral ja tõid 210 519 tonni laadungit; välja läks laevu 1287 korral 185 311 tonni laadungiga. Eesti lipu all tuli laevu sisse 855 korral (55 775 tonni) ja välja läks 785 korral (50 486 tonni). Eesti lipu all sõitvatele laevadele järgnesid Soome, Inglise, USA ja teiste lippude all sõitvad laevad.

15. veebruaril 1920 läks Laevasõidu Ameti koos oma laevadega Kaubandus-Tööstusministeeriumi käsutusse. Praktiliselt kujunes sellest välja riiklik laevakompanii, mis tegutses 20. aastate lõpuni.

Peab tähendama, et sel ajajärgul allus osa riigiteenistuses olevaid aluseid teistele riiklikele struktuuridele. 1919. aastal Merejõudude koosseisus formeeritud Merkindluste kasutuses oli vedurlaev "Mereküla". Jalaväediviisi käsutas Narva jõe ülemjooksul reisisaava "Zarja", vedurlaevu "Viktor" ja "Gorodenko" ning mõnda kohaliku mootorpaati. Ingerlaste jalaväepolgu käsutuses oli Narva-Jõesuu kauba-reisisaav "Rein". 5. jalaväepolk kasutas Pihkva järvel väikest reisisaava "Flirt". Toitlustusministeeriumile allus Peipsil vedurlaev "Kavast".

Peipsi ja Pihkva järvedel tegutses veel ka Vene valgete transpordilaevastik: reisisaavad "Aleksander" ja "Sofja" (viimane polnud sõidukorras), vedurlaevad "Elisarov" ja "Kolot" ning mõned mootorpaadid. See laevastik lõpetas alles 20. novembril 1919 Tartus oma tegevuse Vene lipu all ja võeti üle Peipsi Laevastiku Divisjoni koosseisu. Muide, viimatinimetatusse jäid 1920. aasta lõpuks vaid suurtükilaevad "Ahti" ja "Tartu" ning hulk mootorpaate. Enamik laevu anti üle Kaubandus-Tööstusministeeriumile.

Kuigi 1919. aasta veebruaril alguses jaotati ujuvahendid merendusasutuste vahel ära, ei tähendanud see kaugeltki mitte seda, et nende tegevus püüdis ainult nolle asutustele määratud ülesannete täitmisega. Kõik kõnesolevad asutused olid moodustatud

siiski eelkõige abiteenistuse allüksustena sõjaväe, esmajärjekorras sõjalaevastiku vajadusteks, ehkki sõjalaevastik koosnes tollal vaid viiest eriehitusega sõjalaevast. Need olid miiniristlejad "Lennuk" ja "Vambola", suurtükilaev "Lembit" ning miinitraalerid-veeskajad "Olev" ja "Kalev". Edukaks lahingutegevuseks oli neid laevu vähe, ja seetõttu võtsid 1919. aasta merejõudude operatsioonidest vajaduse korral osa ka ülalnimetatud merendusasutuste koosseisu kuuluvad alused.

Eespool oli juttu ebaõnnestunud katsest saada enda kätte jäälohkuja "Herkules". Kuid sellest mõttest ei loobutud. 26. veebruaril 1919 viisid jäälohkujad "Hector" ja "Reval" Tallinnast välja miiniristleja "Lennuk". Selle pardal oli Johan Pitka. Kütte kokkuhoiu pärast pukseeriti "Lennukit" kuni Ristnani. 27. veebruaril saabusid kõik kolm laeva Liibavisse. Ent seegi kord ei õnnestunud "Herkules" kätte saada. Sakslased lihtsalt peitsid seda. Kuid Pitka sai selles küsimuses oma nõusse kohalviituvad inglased. Nemed lubasid sakslasi mõjutada. 2. märtsil Eesti laevad lahkusid Liibavist ja saabusid järgmisel päeval tagasi Tallinna. Pärast meelealuste lahkumist Liibavist ilmus "Herkules" uuesti sinna, ja inglased panid oma sõna maksma. 1. aprillil võttis Eesti esindaja Liibavist Siemann-Toffry laeva sakslastelt üle ja 8. aprillil saabus "Herkules" kapten Aleksander Konga juhatusel Eesti lipu all lõpuks Tallinna. 9. aprilli käsikirjaga määras Johan Pitka selle jäälohkujana sõjalaevastiku koosseisu.

Komandöriks määrati kapten Benjamin Valter. Kohe hakati laevale relvastust üles seadma: võõri kaht 75 mm ja aht-riisse üht 30 mm suurtükki. Juba 16. aprillil läks "Herkules" relvastatuna merele. 20. juunil nimetati laev ümber "Tasujaks" ja klassifitseeriti ametlikult suurtükilaevaks. Komandöriks sai mitšman Rudolf Gildemann. Pärast osalemist paljudes lahinguoperatsioonides nimetati "Tasuja" 15. novembril 1919 jälle jäälohkujaks. Relvastus võeti maha; kapteniks sai uuesti Benjamin Valter ja laev viidi Sadamate Valitsuse koosseisu.

Sel ajajärgul sai teoks veel ühe laeva astumine riigiteenistusse. 1919. aasta märtsil alguses hakati formeerima Mereväe Dessantpataljoni. 5. märtsil määrati pataljoni komandöriks kasutusse Pärnust H. D. Schmidt laevakontorit 18. veebruaril mobiliseeritud reisisaav "Aleksi". Märtsis seati laevale üles üks 45 mm suurtükk ja siseruumid kohandati 200 dessantväelase pardal olemiseks. 13. märtsil määrati selle laeva komandöriks kapten Rudolf Tamm ja 13. aprillil nimetati alus "Kalevipoeg" ning klassifitseeriti dessantlaevaks. 16. aprillil läks dessantpataljon merele.

"Kalevipoega" kasutati dessantlaevana kuni 26. maini, pataljoni likvideerimiseni. Samal päeval allutati see Laevasõidu Ametile. Omanikule tagastati alus 29. märtsil 1920. Nimeks jäigi "Kalevipoeg", ja selle all on alus järgmised kakskümmend aastat reisisaavana tuntud.

Paaril korral juba nimetatud 16. aprill 1919 on Merejõudude nn. Heinaste operat-

siooni alguspäev. Tegevuskaava oli järgmine: jäälohkujate abiga tungivad sõjalaevad Liivi lahes Heinaste alla; üheaegse dessandiga merelt ja Pärnu Kaitsepataljoni (9. jalaväepolgu) pealetungiga rannas vallutatakse Heinaste; suurel merepraamil Tallinnast kohaletoodud kitsarööpmeline soomstrong, mis oli Sadamatehastes valmis ehitatud, hakkab tegutsema raudteelõigul Heinaste-Valmari.

Sisuliselt operatsioon ebaõnnestus. Riia lahe raskete jääolude tõttu suudeti Heinaste alla jõuda alles 2. mail. Lahingute ajal 6. mail õhkis vaenlane sadamasilla, mille tõttu luhtus põhieesmärgi saavutamine. 10. mail laevad lõpetasid tegevuse ja lahkusid Tallinna. Hiljem pandi soomstrong raudteele Pärnu sadamas. Selles operatsioonis osalesid sõjalaevad "Lembit", "Herkules", "Kalevipoeg", "Olev", "Kalev"; miinitraalerid "Alice" ja "Una"; vedurlaevad "Valter" ja "Vulf" ning jäälohkuja "Reval", tanker "Naftalaev nr. 1" ja mitu praami.

Järgmisel korral osalesid Merejõud lahingutes nn. Ingerimaa operatsiooni ajal 13. kuni 25. maini 1919. Sisuliselt oli see Vene valgete Põhjakorpuse vasaku tiiva toetamine esimesel pealetungil Petrogradile, kuigi esialgselt seati nende ette hoopis väiksema ulatusega ülesanne. Ametlikult oli Eesti lähene mine neile sündmustele veidi teistsugune: seda nimetati hõimuraha ingerlaste abistamiseks. Laevastiku peaülesanne oli Mere Dessantpataljoni ja ingerlaste vabatahtlike väeosa dessanteerimine ning nende lahingute-

gevuse toetamine. Dessandid tehti 15. mail Ust-Lugas ja 17. mail Peipias (Koporje laht). Operatsioonidest võtsid osa sõjalaevad "Lennuk", "Lembit", "Herkules", "Kalevipoeg", "Olev" ja "Kalev", rannavalvelaevad "Laene" ja "Rosson", jäälohkuja "Reval", meremärkidepanija "Lood" ja tulelaev "Nekmangrund" (ingerlaste transpordilaev).

Laevastik osales Landesveeri sõja lahingutes 23. juunist kuni 3. juulini 1919. Tegutsesid ainult sõjalaevad. Riias, tegelikult Dünamündes saadi sõjasaagiks 5 sõjalaeva; neist 2 anti üle lätlastele ja 3 toodi Tallinna. Neist said suurtükkipaati "Meeme" ning vedurlaevad "Sulev" ning "Tõll".

Üks suuremaid transpordioperatsioone tehti 26. kuni 28. juulini 1919: Pärnust toodi läbi Muhu väina Narva-Jõesuusse täies koosseisus 9. jalaväepolk ja 6. välisuurtükkipatarei koos kogu oma varustuse ja vooriga. Seda tegid 9 praami ja laevad "Grenen", "Jugerman", "Bornholm", "Vasa", "Reval" ja "Laine", mis vedasid praame. Tallinnast kuni Narva-Jõesuuni saatsid karavani sõjalaevad "Lennuk", "Lembit" ja "Meeme". Operatsioon teostati enam-vähem rahuldavalt, kui mitte arvestada Narva-Jõesuus mahalaadimisel alanud sekeldusi. Tuli ilmsiks, et ülaltoodud hobuste arv erineb Pärnus laevadele pealelaaditust. Juhtum nõudis päris kõrgete auastmetega isikute vahelesegamist, kuigi põhjus oli naeruväärne - ülesõidu ajal nägi ilmalgust üks varss.

Viimast korda võttis laevastik ulatuslikumalt lahingutegevusest osa 10. oktoobrist kuni 5. novembrini 1919 peetud Punamäe ehk Krasnaja Gorka operatsioonist.

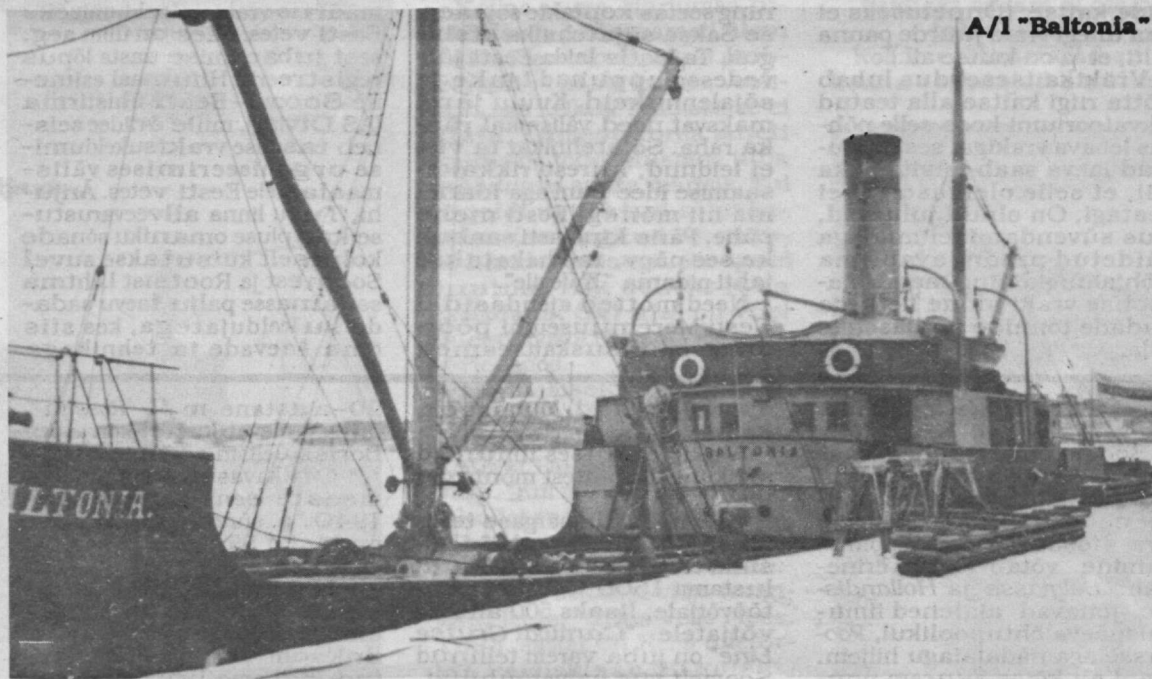
Eesti relvajõud võtsid sellest osa peamiselt poliitilistel põhjustel. Ülesandeks oli vallutada Punamäe ford seal paiknevate kaheteistkümne ja teiste rannapatareidega, et võimaldada inglastel hõivata Kroonlinna ja sealne N. Vene sõjalaevastik, et vältida viimase sattumist Vene valgete kätte.

Sündmused arenesid järgmiselt. 10. oktoobril alustas valgete Loodearmee pealetungi Petrogradile. 13. oktoobril toodi laevadega Narva-Jõesuust Kuperjanovi Partisanide pataljon ja Soomstrongi nr. 3 dessantmeeskond ning pandi Koporje lahes Peipia sadamas maale. Alustati pealetungi Punamäe suunas. 15. oktoobril hakati Narvast laevadega tooma ja samas lahes Kalisti all maale panema Scout Pataljoni. Maalepanek lõpetati järgmisel päeval.

Ent maavägede grupp ei suutnud peaaegu kuu aega kestnud lahingutest hoolimata ülesannet täita. Kogu selle aja laevastik toetas oma tulega nimetatud väeosi ja varustas neid kõige vajaliku. Samal ajal algas Loodearmee lagunemine. 5. novembril lõpetasid Eesti Merejõud operatsiooni ja lahkusid Tallinna.

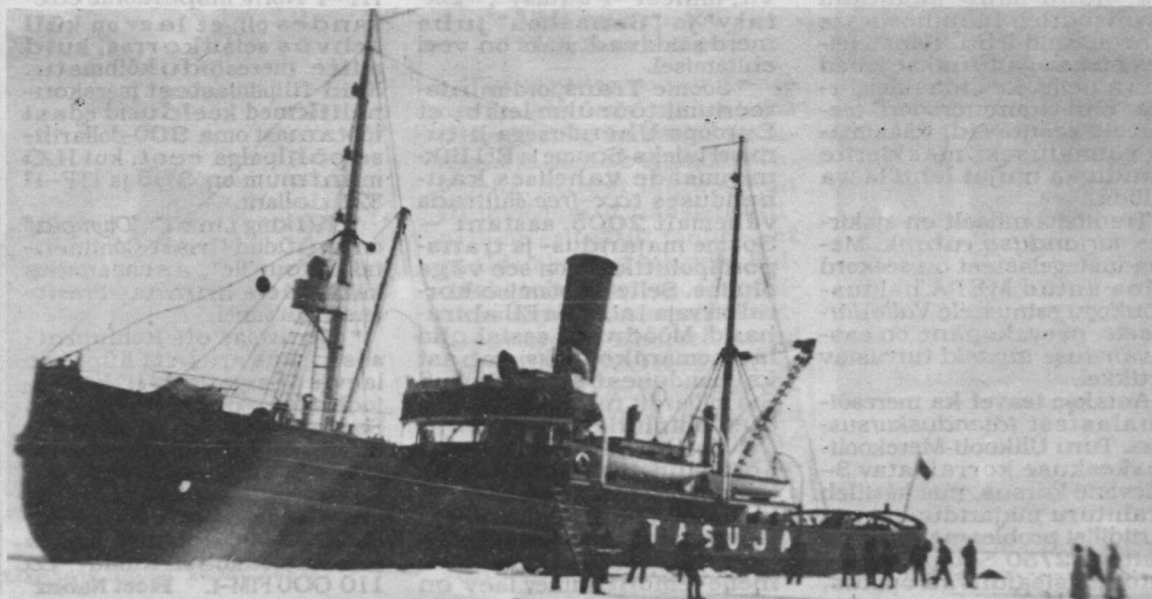
Operatsioonis osalesid sõjalaevad "Lennuk", "Vambola", "Lembit", "Tasuja", "Meeme", "Kalev" ja "Olev"; miinitraalerid "Alice", "Käthe" ja MT nr. 7; rannavalvelaev "Laene", jäälohkuja "Reval", vedurlaevad "Vulf" ja "Tõll", meremärkidepanija "Sektant", transpordilaevad "Baltonia", "Kotka", "Vladimir", "Rein", purjelaev "Ostsee", tanker "Mootorveelaev N1" ja praamid.

(Järgneb)
Peedu Sammalsoo



A/1 "Baltonia"

"Herkules" → "Tasuja" aastal 1928.



Echo—Sierra—Alfa—Golf

(Algus "Meremehes" nr. 1)
Tähelepanematus on kehv omadus. Kahjuks eelmise jutu juures sai selgeks, et kui teave ühe eriala inimeste tegemistest-uurimistest ei jõua ühe maja neljandalt korruselt esimesele, on veelgi hullem, kui ühe ajalehe tegemise juures jääb parandamata paar numbrit enne läbi käinud materjalile tuginedes faktiviga — see on pagana püülik. Seega vabandan, et "Liisa" hukkimisajaks jäi sisse võltspatriotlik kuupäev, mitte tegelik, koduselt jaanilaupäev. Aga teistsalt on hea meel sellest, et töö viis kokku kapteni- ja kes Feliks Voolensiga koos sõitnud. Õpid ikka.

Niisiis, m/l "Kapten Voolens", chitatud 1981, pikkus 82,5 m, laius 12,8 m, süvis 1,89/5,11, 1186 NRT, 2120 BRT, seisib 1. kai ääres. 3. juulil võttis kapten **Roland Leit** laeva juhtimise kapten **Jevgeni Nigorodovilt** üle. 19.45 läksime kai äärest ära. Il tüürimees **Oleg Surpac** sai lisaks tavalistele ülesannetele veel korrespondendi eest hoolitsemise.

Munsterrollis oli kokku 15 nime, 14 meremehe seas kirjas 2 eestlast, kapten **Roland Leit** ja madrus **Tarmo Kirsi-puu**. Ülejäänute nationalities oli kirjas Russ. Niisama ka korrespondendil. See teeb lausa nalja, lapselastele kunagi hea seda laevavõlli näidata. Eks see rahvusküsimus üks ränk katsumus ole. Kõigile. Igapäevatöö juures ehk mitte niipalju, sest ollakse ju tegelikult harjunud ka ja töö tahab tegemist. Aga niikaua, kui otse ja asjalikult neid asju ei aeta, jääb kõik kripeldama ja loob lisapingeid.

Enne kui praegust kirja panema asusin, astusin läbi Eesti Merelaevanduse kaardiosakonnast, et uurida, kuidas see rahvuste küsimus praegu on. Osakonnajuhataja **Toomas Songi** lasi statistika kaptenite, tüürimeeste ja mehaanikute kohta masinast välja — kui palju mis rahvust, eestlased veel nimepidi kirjas. 124 kapteni hulgas on kõige rohkem venelasi — 61 (49,2%). Eestlasi on 46 (37,1%), reisilaevade kaptenid on kõik eestlased. Kapteniametis on veel 7 ukrainlast, 3 valgevenelast, 2 armeenlast, 2 tatarlast, 1 kreeklane, 1 grusiinlane, 1 soomlane. Vanemtüürimeestest on eestlasi 35 (25,9%), teistest tüürimeestest 57

(40,4%), kolmandatest 52 (67,5%). Vanemmehaanikutest on eestlasi 28 (21%), teistest mehaanikutest 24 (17,5%), kolmandatest 20 (15,5%).

Nii räägivad arvud. Asektor **Enn Roo** selgitab juurde, et alates 1992. aastast on eestlaste osakaal laevanduses kasvanud 17%-lt 35,8%-ni. Kolmandaid tüürimehi on juba normaalselt, aga praegu läheb mõne mehe karjäär ülespoole ka kiirendatud korras. Eesti meestega on ka see mure, et neid tõmbab ära välisliip. Ilmselt on keeleprobleemid kergemad lahendada, ja muud ka. Noorte töölevõtmisega on üks konks: kui kool lõpetatakse, antakse seal ka pingerida vastavalt õppetöö tulemustele. Ja siis ei saa kuidagi võtta esimesena poissi, kes Merehariduskeskuse pingereas alles 10. kohal on, kui eespool on kiitusega lõpetanud või muidu paremate näitajatega. Tuleb meestel endil juba enne tööd teha, paljaid lubadusi ei saa uskuda. (Selle peale pahandab hr. Roo, et on "alt läinud" mõne tubli eestlase lubadusega. Mees on küll vandunud, et ei võta tilkagi ja on parim ja kuulekaim töömees, keda eales nähtud, aga laevast on tulnud maha võtta, sest kainen päeva ei näe. Üks teine mees on kaasmaalaste pärast välislaevas rängalt häbenema pidanud.)

Oli meilgi mitmest rahvusest inimesi, minu arust polnud põhjust vist kedagi neist häbeneda. Kollektiiv polnud veel päriselt kokku töötama harjunud, mõni mees oli põhit-, mõni vahetusmeeskonnast, mõni selleks reisiks munsterdatud. Eks sellepärast tundus alguses all messiruumis võõrastavalt vaikne. Hiljem selgus, et kohanemiseaega vajavad kõik.

Üks selle reisi olulisim ko-

gemus oligi laevas valitsevate kommete ja elukorralduse nägemine. Muidugi, on olemas RAS Eesti Merelaevandus mereteenistuse eeskirjad, mis õigused-kohustused paika panevad, laevadel mereteenistuse suhteid reguleerivad, võimupiirid ja volitused sätestavad. Eks tänu sellele lahendu mõnigi probleem maaeluga võrreldes kergemini. Samal ajal on merel omamoodi elu.

See väike kollektiiv, mõnigi kord juhuslikult kokku saanud, peab väikeses suletud ruumis pikema aja vältel säilitama teo- ja töövoime, ja selle juures end soovivatult hästi tundma, et töö tulemuslikum oleks ja vaimne tervis ei kannataks. Enamik selle laeva meestest pidas oma ametist vist lugu. Muidugi, oma osa on ka rahal, mis selle töö eest saadakse.

Enamik pereinimesi on hooles omaste hea käekäigu pärast. Ka siis, kui lapsed juba suurend "Naisel on kodu tegemist kui palju, ega nad teda kuulata taia. Kui ma merelt tulen, on vaja kord majja seada. Noored ei saa ikka ilmaasjadest öieti aru, nad on vaja jalgadele aidata. Eks ma ikka aitan, nii on meil kõigil parem." Laste edusammude üle jagavad nad rõõmu heameelega, olgu siis, et kellelgi laps lõpuks tööd leidnud või teisel näitelaval hästi esinenud. Oleks vaid kuulaja.

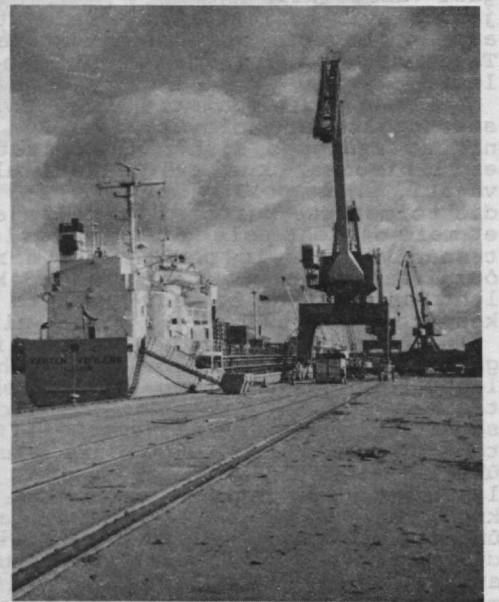
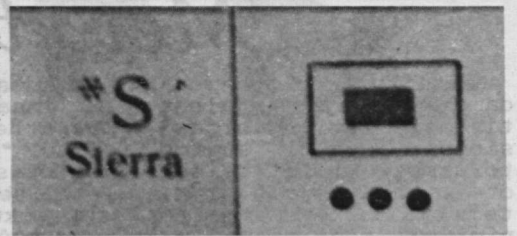
Nii nad seal koos on, pinged tekivad väga erinevalt pinnalt: ametialased, psühholoogilised, sotsiaalsed, rahvuslikud ja mis kõik veel. Pingete mahavõtmine on keerukas. Kõige lihtsam oleks kellegagi rääkida. Aga... ega vist alt naljalt keegi kaptenile kurtma lähe, et hing haige, kui kõrvalkajutist hingelähedast jutupartnerit leida pole. Vastupidisest rääkimata. Aga et mere-

mehed olevat maailma kõige lobi-sevam seltskond (ise on nad seda mitu korda arvanud), sai neutraalse isikuna pardal olles kuulda mitmesuguseid tõsipo-nevaid lugusid, mõnusaids pajatusi meresõitudest, ka mured läbi arutatud. Paljud mured on tüüpilised pikka aega kodunt äraolijale. Ja "Voolens" teeb ju päris lühikesi reise, neil on vähemalt infot ja nad näevad koduseid vähemalt iga kahe nädala tagant!

Seekord läks kõige hullemini siis, kui tuli raadiotelegramm, sest välismaalaste seadus oli just vastuvõtmisel ning päris teksti polnud keegi lugenud. Kõiksugu kommentaarid tegid asja nii segaseks, et olemusest ei saanud üldse aru. Näod läksid murelikuks. "Mis ma teen, kui mind laevandusest minema kihutatakse?" oli tavaline küsimus. Neilegi, kel kodu siin pikemat aega ja kes eesti keeltki mingil määral oskasid. Minu "vahikorrad" olid sel ajal pikad ja rasked. Seda kindlustusetunnet on hull vaadata ja tunda, kogeme ise seda oma suure naabri tõttu kogu aeg.

Aga nad õppisid seal keelt ka. Nooremad õppisid-õpetasid sõnade-väljendite kaupa seda nii sillast kui kambüüsis, päris huvitav oli seda täisnimemete õppimist kõrvalt vaadata. Mingi pelg eesti keele äraõppimise suhtes on siiski, isegi sel mehel, kes kohe esimese korraga "päike paistab" täiesti korrallikult ja pea aktsendita järele ütles. Aga ukraina keeles olevatki mõni sõna eesti keele moodi, "koma" näiteks, sain mina teada.

Inglise keelega said kõik vastavalt vajadusele hakkama. Aga kui meie kapten sõsarlaeva oma eesti keeles välja kutsus, ei tulnud keskustelust midagi välja, kuigi teisel keeleksam tehtud. Siin jälle tuleb meelde, et meie "vana" kooli-saksa keel oli mõõdunud aastatest hoolimata täiesti vestluskõlbu-



lik, seda proovisime Kieli kanalil mitmel puhul, kui saksa roolimehe või lootsiga sõitsime. Arvan ka, et Peterburi Mereakadeemia kursandile oli päris õpetlik kuulata, kuidas sillast tõelises keeltesegus kõik asjad aetud ja jutud jutustatud said: kõlas eesti, vene, inglise ja saksa keel, kõrvalejätuna ei tundnud end keegi.

Kui ma Tallinna sadamas laevameestega hüvasti jätsin, oli igaüks valmis seda eesti keeles tegema. Kena neist.

(Järgneb.)
Reet Naber



Õnnitleme!



20. jaanuaril tähistas 60. juubelit sadamakapten **Eduard Hunt**. Sadamakapteni ametit on ta pidanud 1976. aasta augustist peale, ise ütleb, et see on ta teine töökoht. Esimeseks on laevandus, kus ta 1953. a. aprillis "Melitopoli" peale munsterdati.

Õnnitlemas käisid kõikvõimalikud merendusprominendid, ka Kotka Merekooli rektor Jorma Laakso. Juubelihõnguses vestluses jõudis ülelahemes ilusa Lõuna-Eesti sugemetega komplimentini: "Inimene on inimesele Susi."

Tänuavaldus

Olen liigutatud sellest, et juubelil pidasid mind mees nõnda paljud, kellega elus nii heas kui halvast on kokku puutuda tulnud. Täna kõiki südamest, selline meeldiv üllatus tõstis kohe kõvasti tuju ja andis indu juurde.

Eduard Hunt

Eesti Meremuuseum ja tema juures tegutsev Polaarklubi mälestavad traagiliselt hukkunud

KALJU LEPAMAAD.

Eestis pole just palju lendureid, rääkimata siis veel polaarlenduritest. Kuid just selline mees oli Kalju Lepamaa, kes oli tegev polaarlendurina aastatel 1967—1977. Eriti tuleks ära märkida tema osalust triivjaama "Põhjapoolus 20" (1971) töös.

Sõbralik ja seltsiva loomuga Kalju Lepamaa tõi mõnusat vaheldust Eesti Polaarklubi üldiselt akadeemilisse õhkkonda, kus enamik liikmeid on polaarladel teadusliku uurimistööga tegelenud.

Ka Meremuuseumi rahval jäävad ühistest ettevõtmistest Kaljuga vaid mälestused.

Meie teeme ajalehte, müüvad teised

Piltlikult öeldes saadame trükikojast ajalehe tiraazi leviorganisatsioonile justkui suurde torusse, mille teises otsas on lugeja (ostja, tellija). Selle toru nimi oli mõni aasta tagasi Vabariiklik Ajakirjanduslevi, millest paar aastat tagasi hargnes Tallinna Ajakirjanduslevi.

Aga see toru paistis seestpoolt kare olevat, nii et ajalehed sinnani ei libisenud, kus neid vajati. Ühelt poolt jõudis toimetuse kurtmisi, et meie ajaleht pole kättesaadav, teiselt poolt öeldi meile aga: "Ju teie leht nii halb on, et teda keegi ei taha."

Ükski toimetuse muudugi ei arva, et ta halba lehte teeb. Sestap imetasime, kui leviorganisatsioon teatas, et näiteks Hiiu maale ei satu ühtki "Meremehe" eksemplari. Meil oli raske uskuda, et sellel merega ümbritsetud maal ei leidu ainsatki meie lehte austajat. Pigem uskusi, et levitorus on mõni tõrge. Ja leidsime sellele kinnitust juhuslikest tähelepanekutest

komanderinguis või ka Tallinnas mõnesse kioski pilku heites. Sageli ei olnud "Meremeest" näha või vastupidi, juhtus letil seisma vana number ajal, kui uuemat pidanuks müüma.

Arvasime seletusegi leidvat: ajalehe hinnast teatava protsendi (kuni kolmandiku) saamises. Ajalehemüüjale tähendas see tol ajal piltlikult öeldes seda, et meie 10 kopikat maksnud lehe üle leti ulatamise eest saita 2-3 kopikat, kui samal ajal võis mõne komertsele eest saada terve rubla. Kui üks ja sama käeliigutus võib maksta 3 kopikat või rubla, siis teadagi, millist liigutust on tulusam teha.

Ajalehete kioskimüügi hädasid nähes ja lugejate kurtmisi kuulda võttes kuulutasime hiljem välja võimaluse "Meremeest" toimetuse kaudu tellida. Raske südamega küll, sest nii väikesel toimetusel puudub jõuvaru selleks puhuks, kui näiteks keegi juhtub pikemaks ajaks haigeks jääma või mõni muu takistus ette tuleb. Meid lo-

hutas see, et otseside tellijatega võimaldaks, kui vaja, kasvõi osa tellimisraha tagasi saata, kui juhtunuksime võlgu jääma.

Et see võimalus osutus tellijaile mõnevõrra tülikaks, pöördusime siis kiiresti Eesti Ajakirjanduslevi poole. Nii on teist aastat võimalik olnud "Meremeest" samuti kui teisi ajalehti tellida. Kahjuks küll alles siis, kui ajalehete hind nii kõrge on, et valikut ka rahakoti paksus võib mõjutada.

Tänavu tundus aga levitorule sõlm peale keeratud olevat. Seda arvama sundis meid see, kui endile ajalehti tellima minnes huvi pärast ka "Meremehe" tellimise kohta küsisime. Järeleparimine kolmes juhulikus sidejaoskonnas andis huvitava tulemuse: kahes ilmus meie korrespondendi palve peale vastav teave sahtlist seinale. Kolmandas ei aidanud ka tungiv soov kahel eri päeval midagi "Meremehe" tellimisvõimaluse kohta teada saada. Et see juhtus aga tellimisperioodi lõpul, pealegi piirkon-

nas, kus teadupärast hulk meremehi ümberringi elab, pani nähtu-kuuldu arvama, et levitoru töesti sõlmes on. Ning vaja toimetuse kaudu täiendav tellimisvõimalus välja pakkuda.

Ainult et - teada saavad sellest need, kes juba "Meremeest" käes hoiavad. Mõõda kõiki teisi leviorganisatsioone kuulutada puudub toimetusel jõukus. Valisime välja vaid võimaluse Eesti Raadio I programmist lugejaile teada anda, mida järjekordsest lehenumbriist leida võib.

Et huviline võiks kioski lehte küsida minna. Kui ta elab seal, kus maksab üldse küsida. Sest tänavuseks on levitoru hargnenud: Tallinna ajalehekioskeid varustavad näiteks aktsiaseltsid "Lehemees" ja "Rinder", peapostkontorisse saadab lehed aga aktsiaselts "Eesti Postmark", Tartut ja Võrut varustab aktsiaselts "RaPos" jne. Mõni levitoru haru on aga nii peenike, et sealte meie ajaleht üldse läbi ei mahu. Nii võime teatada, et

pika rannajoonega Lääne-Virumaal võib meie lehte leida vaid sidejaoskonnadest. Samuti pika rannajoonega Harjumaal aga ei maksa sealtki küsida. Üksnes Loksas võib, ja sedagi juhul, kui esimesed sinna saadetakse 10 eksemplari kähku ära ostetakse.

Aga uut ja rõõmustavat on neis levitoru harudes ka. Esiteks see, et ajalehte peaks saama osta sidejaoskonnadest. Teiseks see, et aktsiaselts "Hara" toimetab ajalehed Tallinna-Helsinki liini reisilaevadele. Ja kolmandaks, aktsiaselts "Rahvusvaheline Ajakirjanduslevi" võtab oma hooleks tellimisteabe välismaal. Muide, hiljaaegu oli kellegi heasoovlik käsi toimetanud "Meremehe" tellimiskulutuse Kanadas ilmuvasse eesti lehte...

On niisugunegi koht, kus värske kõrval ka varem ilmunud "Meremehe" numbreid müüakse - Meremuseumi kassa. Kolmapäevast pühapäevani kella kuueni lahti.

Toimetus

"Meremehe" tellimine kodumaal

Neile, kes pole veel jõudnud käesolevaks aastaks "Meremeest" tellida, pakub täiendava võimaluse (aprillist aasta lõpuni) Ajakirjanduslevi. Tellimisindeks 69859, hind 23 krooni, tähtaeg 14. märts. Kiirustage!

Kes soovivad ajalehte toimetuse kaudu tellida, neile on hind alates 3. numbrist 80 krooni, mis tuleb saata aadressil:

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

"Meremehe" tellimine välismaale

Kui makstakse Eestis, on aastatellimuse hind 250 krooni.

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

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

Tasuda võib krediitkaartidega: Visa, Mastercard,

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

Tellimused võib saata faxil +372 2 527 555 või aadressil:

"Meremees" Subscriptions Department
Subscriptions International Ltd.
Akadeemia tee 21G
EE0026 Tallinn
ESTONIA

Head lugemist!



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 7. veebruaril:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Bunburyst Chefoosse
"ALEKSANDER ABERG" — Nantes'is
"PAUL KERES" — Hamburgis
"KRISTJAN PALUSALU" — Muugal
"GUSTAV SULE" — teel New Orleansist Tarragonasse
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Porsgrunnis
"HAAPSALU" — teel Santa Martast Buenos Airesesse
"VILJANDI" — teel Houstonist Peterburi
"RAKVERE" — teel Rostockist Tallinna
"NARVA" — remondis Tampas
"WAALHAVEN" — teel Newhavenist Kaliningradis
"ANTSLA" — teel Antwerpenist Bandjull
"KEILA" — teel Walkomist Aqabasse
"KUNDA" — teel Sao Francisco do Sulist Casablancesses
"KADRINA" — teel Tallinnast Las Palmasesse
"PALDISKI" — teel Porto Pralast Santosesse
"LOKSA" — Port Gentilis
"MAHTRA" — teel Lovilist Jeddah'sse
"SOMPA" — teel San Pedro Villagarciasse
"KEHRA" — Lagoses
"AEGVIIDU" — teel Ceutast Jeddah'sse
"KUIVASTU" — Doulas
"KUUSALU" — teel Porto-Empledoklest Göteborgi
"PARILA" — Haldia Anchorage'is

Neile, kes ootavad . . .

"RAKKE" — teel San Thomest Salvadori
"VALKLA" — teel Mangalore'ist Marina di Carrasse
"TAMSALU" — teel Koplilist Bandjull
"PIHTLA" — Conakrys
"ORJAKU" — Portugallis
"TOOTSI" — teel Famagustast Lattaklasse
"GRUMANT" — Felixstowe's
"GULBENE" — teel Chiogglast Novorossiiskisse
"RISTNA" — Heyshamis
"HELTERMAA" — teel Tallinnast Singapore'i
"NAISSAAR" — teel Fos-Sur-Merist Safisse
"VAINDLO" — teel Ghenlist Istanbuli
"FRISOHAVEN" — teel Raumast Istanbuli
"MUHU" — Kaliningradis
"ABRUKA" — remondis Eleusises
"VILSANDI" — teel Gabes'st Bayonne'i
"KAPTEN KONGA" — teel Felixstowe'st Stockholmist
"KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Rotterdamist
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist
Helsinkisse
"POOTSMAN KIBUS" — teel Tallinnast Antwerpenisse
"KESSULAI" — teel Tallinnast Drammenisse
"VIIRELAI" — remondis Koplis

"MANILAI" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"SUURLAI" — Tallinnas
"HEINLAI" — teel Tallinnast Antwerpenisse
"VIINISTU" — teel Tallinnast Ventspilis
"KOLGA" — Koplis
"PURTSE" — Vlissingenis
"VOOSI" — Grangemouthis
"PAKRI" — Kotkas
"AMBLA" — Rotterdamis
"ANGYALFJÖLD" — Kaliningradis
"AEGNA" — teel Rotterdamist Tallinnasse
"KABALA" — Sunderlandis
"MOHNI" — teel Rotterdamist Tallinnasse
"RAPLA" — Gdanskis
"RAUGI" — teel Viiburist Ymuidenisse
"TORMA" — Tallinnas
"SUURUPI" — Antwerpenis
"SOODLA" — Antwerpenis
"KLOOGA" — teel La Pallice'ist Leixoes'sse
"GEORG OTS" — remondis Tallinnas
"TRANSESTONIA" — teel Helsinkist Århusi
"TALLINK" — Tallinnas
"SAINT PATRICK II" — Tallinnas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

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

Järgmine number ilmub märtsis

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

"Printall"
Tellimuse nr. 619

Toimetaja
MADLI VITISMANN