



Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

MEREMEHES

Nr. 7 (160)

Teisipäev, 15. aprill 1997

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Rahast ja rikkusest lk. 3
- ☛ Reederipere lk. 3, 6
- ☛ Vastutuspiir lk. 4
- ☛ "Korallist" lk. 5
- ☛ "Suure Tõllu" tervisest lk. 6
- ☛ Meremuuseum teel Euroopasse lk. 7



Jääminek on käes, merele ilmuvad kergemad ja kiiremad sõidukid. Lähemalt lk. 2.
Isi Trapido foto

Laev on õones asi ...

"Laeva asjaõiguseaduse" eelnõu § 2 (1):
Laev on sihtotstarbeliselt kasutatav piisava suurusega ujuvvahend, mis on võimeline ja mõeldud vees või vee peal liikumiseks ja seejuures inimeste või asjade kandmiseks või muuks otstarbeks.

"Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse" eelnõu § 5:

- (1) **Merelaev** on laev, mis on mõeldud kasutamiseks meresõidus.
- (2) **Siseveelaev** on laev, mis on mõeldud kasutamiseks siseveel.
- (3) **Väikelaev** on kuni kaksteist meetrit pikk laev, mis ei ole kantud laevaregistrisse.

"Meresõiduohutuse seaduse" eelnõu § 3:

- (1) **Laev** on liikur- või teisaldatav ujuvvahend kogupikkusega 12 m ja enam, mida kasutatakse:

- 1) lasti-, reisijate-, pagasti- ja postiveoks, kalapüügiks või muuks meretõõnduseks, maapõuevarade kaevandamiseks, uurimiseks, merehädas olevate inimeste ja laevade päästmiseks, teiste laevade ja muude ujuseadmete pukseerimiseks, hüdrotehnilisteks töödeks või merre uppunud vara ülestõstmiseks;

- 2) eriteenistusteks (sanitaar- ja karantiiniteenistuseks, mere elusressursside ja merekeskkonna kaitseks, jäämurdmiseks, veeteede märgistamiseks ja muude riiklike ülesannete täitmiseks);

- 3) teaduslikeks, õppe- ja kultuurialasteks eesmärkideks;
- 4) mereturismi, lõbusõidu ja veesporti otstarbeks;
- 5) muuks majandustegevuseks, sõltumata laeva pikkusest.

- (2) **Väikelaev** on jaht, kaater või paat kogupikkusega alla 12 m, samuti erinevate jõuseadmetega veesõidukid, sealhulgas veeskuutrid ja jetid ning vesijalgrattad. Väikelaevana ei käsitata sõudepaati kandevõimega kuni 100 kg, süstakandevõimega kuni 150 kg ja purjelauda.

- (3) **Huvi- ja lõbusõidulaev** on laev, mida kasutatakse mereturismiks, vabaaja veetmiseks ja muudeks eesmärkideks, kuid mitte äritegevuseks.

...ja aina õõnsamaks läheb

Kirjandusarvustus

Eeltoodud näidetest selgub, mispärast palju eri nimedega seadusi on parem kui üks koodeks. Koodeksi jaoks peaks kõik mõisted selgelt määratlema, nii et neid igas peatükis kasutada kõlbaks. Seaduses on aga üksainus valdkond ja mõistetki määratletakse vaid selle valdkonna jaoks. Et üks mõiste peaks eri seadusis üht ja sama tähendama – sellist nõuetki pole tegijatele esitatud. Seadused jõuavad samade inimeste kätte eri ajal, seetõttu pole karta ka kriitikat nende omavahelise sobivuse kohta.

Eelmine, palju nalja teinud laeva definitsioon on seadusekirjutajail asendatud – õõnsat asja enam ei ole. Ent siiski on igas seaduses vähemalt üks punkt, mille järgi saab pesukaussi laevana defineerida. Või teine näide: kahe esimese seaduse järgi ei saa laevana defineerida "Arzamassi" (laevaregistri järgi teisaldatav laev), kolmanda lg. 1 p. 3 järgi kuidagi saab.

Kaks esimest seadust jõuavad riigikogus teisele lugemisele, kolmas on enne valitsuse kätte jõudmist kooskõlastusringil. Vahest loodetakse, et haridusminister õigekeelsusõnaraamatu õigele leheküljele juhatab, et seaduses enne kehtestamist ka elementaarsed õigekirjavead parandataks.

Madli Vitismann

Lootsiga kesklinna Teist korda eesti keeles

Eesti Veeteede Ameti hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistus on ilmutanud ilusa sinisekaanelise raamatu "Eesti lootsiraamat. Tallinna ja Muuga laht". Teise eestikeelse lootsiraamatu (esimene ilmus 1927. a., koostanud Johann Mey) on koostanud **Tarmo Ots**.

Süsteemikindlalt ja lakooniliselt, ometi ladusalt esitatud raadiojaam, puksiiri tellimine, meremärgid, sadamateenused, ohud ja kaide andmed, lisaks enamiku sadamate plaanid

peaksid meresõitjale sellest piirkonnast hea ülevaate andma.

Muidu asjalik ja täpne keelekasutus võinuks parem olla sissejuhatuses, kus (lk. 5) on ka õpikunäiteks sobiv kurioosum **Eesti Veeteede Ameti Tuletorn**, mis illustreerib üht väga levinud bürokraatiakeele tendentsi. Aga lk. 29 leiduv **Järvsääre ots** (p.o. Järvsääre ots) on arvatavasti trükiviga.

Kahjuks pole lootsiraamatus kõigi kirjeldatud sadamate

plaane: puudu on Prangli, Leppneeme, Rohuneeme, Merivälja kai, Katariina kai ja Kakumäe paadisadama plaanid. Linnahalli sadama ja Kalasadama ohte ei loetleta, ometi leidub pea igal aastal keegi, kes Vare saarest mööda ei mahu. Plaaniid olnuksid seda vajalikumad, et samas soovitataks Prangli ja Kakumäe sadamasse sõita kohalike kalurite abiga. Miinisadama ja Piirivalve sadama plaanid aga on, kuigi neisse sadamasse ei lubata sõita.

Heal lapsel mitu nime

Nimekommentaari

Nimesid valiti hoolega

Lootsiraamat juhtis uuesti tähelepanu probleemile, mida Eesti Veeteede Amet püüdis 1993. aastal tähelepanuväärse põhjalikkusega lahendada –

Tallinna sadamate nimedele. Kahjuks ei suutnud küsitlud ametiisikud enam ühtki oma toonase töö tulemust – dokumenti – leida.

12. oktoobril 1993 esitles veeteede amet "Meremehes" järgmiste nimedega Tallinna sadamaid: **Vanasadam, Patarsisa-**

dam, Kalasadam, Lennusadam, Peetri sadam, Sõjasadam, Hundipea sadam, Paljasaare sadam, Katariina kai, Vene-Balti sadam, Bekkeri sadam, Meeruse sadam. Toona mõneti uudsenä tundunud ni-

(Järg lk. 2)

Firmajuhid ja laevaomanikud, mõelge järelkasvule!

Eesti Meretariduskeskuse Ametikoolis lõpetab tänavu II kursuse 16 tulevast tüürimeest-püügimeistrit, neist 8-1 on nooremadruse tunnistus, ja 15 tulevast mehaanikut, kel on praegu motoristi tunnistus.

Kõik noormehed on esimesed

mereristsed juba saanud, neil on staaži kuni 1 aastat. Nüüd oleks neil vaja tõsisemat praktikat.

Firmajuhid ja laevaomanikud, mõelge järelkasvule – noormehed saaksid teie juures töötada jõuludeni. Töö kõrvalt

soovivad nad kirjutada erialase lõputöö.

Ametikooli saab helistada telefonidel: 655 27 56; 655 27 24; 55 70 43.

Eesti Meretariduskeskuse Ametikooli õppealajuhataja
Maie Itse

Heal lapsel mitu nime

(Algus lk. 1)

medest on enamik praeguseks harjumuspärasena kasutusel. Seda rohkem on kahju põhjendatud ettepanekuist, mille asemel kasutatakse (ka lootsiraamatus) mõne ametniku väljamõeldud ja ainult talle teadaolevat põhjendatud toponüüme.

Ehtne ametniku uusmoodustis on **Kesklinna sadam**: selles kohas oli kunagi **Tallinna sadam**, kesklinn oli tollal hoopis Raekoja platsi ümber. 1940. aastani nimetati seda kohta **Vanasadamaks**, hiljem vist **Tsentralnõi (rajon)**. Kui moodustati RE Tallinna Sadam, oli peakontori aknast vaadates aknaalune sadam muidugi kesklinnas, kalasadam jäi Kopli poole ja Muuga sadam teadagi Muugale. Nüüd püütakse ettevõtte administratiivjaotust linnaelanike kätte harjutada, meremehed ongi vist juba harjunud. **Vanasadama** asemel **Kesklinna sadamat** juurutades peaks aga silmas pidama, et ainuvõimalik korrekne kasutus oleks **Tallinna Kesklinna sadam**, sest **Kesklinna sadam** on mujalgi, näiteks Pärnus. Muide, AS-is Tallinna Sadam on ka administratiivne ühik **Kesklinna Sadama Reisisadam**. Kui tallinlasele öelda, et laev on reisisadamas, siis ta muidugi teab, kus see on, see ei ole seepärast veel kohanimi.

Sama päritolu on seegi, et **Kopli sadam** ei asu Kopli lahes, Paljassaare lahe naabruses Paljassaare poolsaarel pole aga **Paljassaare sadamat**.

Isetekkelised on ka **Linnahalli sadam** ja **Piirivalve sadam**. Piirivalve järgi võiks nimetada millist tahes Eesti sadamat, kõnealune sadam on ühel juhul olnud Vene-Balti ja teisel Bekkeri sadama osa (bassein). Praeguses kasutuses vajaks sadam küll omaette nime, aga otstarbe/haldaja järgi kohanime luues tuleks nimi vähemalt kokku kirjutada.

Nimejutt ei käi muidugi üksnes lootsiraamatu kohta, vastupidi, nimeprobleem kerkis uuesti esile selle koostamisel. Sestap pole ka tegijad süüdi, et näis, nagu oleks kellelgi õigel ajal järjekindlusest puudu jäänud.

Ristsed on veel pidamata

8. oktoobril 1993 saatis teede- ja sideminister Tallinna Linnavalitsuse nimekomisjonile oma ettepanekud Tallinna sadamate ajalooliste nimede ennistamiseks ja uute korrastamiseks.

Juba 17. detsembriks oli nimekomisjon ettepanekud läbi arutanud ja heaks kiitnud, välja arvatud **Sõjasadam** kui liiga sõjakas. Selle asemel pakuti jääda 1914. aastast pärineva **Miinisadama** juurde.

Eeltoodud loetelule lisandusid **Merivalja kai** ja **Aegna sadam** - on seegi Tallinnas. Ent loetelust puudub endiselt sadam, mida kasutab piirivalve.

Järgmise sammu kirjutab ette kohanimeseaduse § 5, mille kohaselt **sadama, tuletorni ja akvatooriumiobjekti nime määrab teede- ja sideminister**. Kuuldavasti ta seda peatselt teebki.

Madli Vitismann

Ekspressteenuse

"Hansatee" toimib igati kiiresti ja efektiivselt. Nädal enne märtsi lõppu jõudis Norrast kohale katamaraan **"Sleipner"**, märtsi viimastel päevadel rivistati selle salongis pabereid ja kaustu. "Hansatee" ohutusjuht, ajutiselt "Sleipneri" vanemtüürimees **Jaanus Matso** ja "Eesti Merelaevanduse" kvaliteedidirektor **Toomas Kõmmus** otsisid üheskoos kiireimat teed efektiivse ohutusstandardi saavutamiseks, täpsemini, ISM koodeksi sertifikaadi väljateenimiseks.

Jaanus Matso sai laeva näidates osutada, kuhu miski tehakse: tulevad baar ja pood, lastega perede jaoks kasutatud suurem vahe kaotatakse, pannakse üles eestikeelsed sildid ja võib-olla leitakse koht, kust reisijale öllekäru kaasa müüakse. Päästevestid on toolid all, laste omad riuleil. On 10 päästeparve 25 inimesele ja 2 20-le ning valvepaat.

Laeva tehniline varustus on suurepärase, ka valvesüsteemi saaks kai ääres peale panna - keerad ukse lukku ja lähed ära. Kaamerad on igal pool. Aga praegu peab jääma siiski vahisüsteem, sest veeteede amet muidu ei lubavat.

"Sleipner" sõitis 6 vahesadamaga Bergen-Stavangeri liinil, reis kestis 3,5 tundi. Tallinnast Helsingisse kulub poolteist tundi.

Kahe nädala pärast, 7. aprillil, kutsuti ajakirjanikud juba uue nimega **"Tallink Express I"** katamaraanil vaatama. Kauplus ja baar olid olemas, 260 istekohast oli poole loovutatud vaid 15. Reisijad tulid maha ja juba paarikümne minuti pärast viidi reisiseltskond lahele. Laevajuhtoolides istuvad kõrvuti kapten ja tüürimees, monitorid näitavad kiiluvett ja pardaid, ka suured küljepeeglid võimaldavad ümbrust jälgida. Mehaanikul on kaks monitори masinaruumi jälgimiseks, kogu masinaruumi juhtpult on samuti roolikambri tugitooli ümber.

Kaks kogenud kaptenit - Pjotr Ovsjanitski ja Aleksandr Dimitrijev on aastaid sõitnud tiiburite peal, ka lootsieksamid Soome jaoks on neil tehtud. Tiibureilt oli teisigi laevapereleikmeid.

Lahereis läks nobedasti: ei kulunud poolt tundigi, kui mikrofonihäläl võis teatada: paarikümne minuti pärast väljub laev järjekorrale liinireisile.

Jaanus Matso oli aga sedaaegu juba järgmise laeva vanemtüürimees: peatselt saabuval parvlaeval **"Normandy"**. Väliselt "Meloodia" meenutav "Normandy" on ehitatud 1982. aastal Göteborgis, sellest saab siis Eesti noorim reisilaev. 149 m pikk ja 26 m lai 11 tekiga laev mahutab 1700 reisijat, 450 autot ja 1000 meetrile veoautosid-trailereid.

AS Hansatee on tervikuna olnud kiire ja efektiivne. Pressiteade annab I kvartali kasuminumbriks 15 miljonit krooni - mulluse kahjumi taustal teeb see number uutele omanikele au.

AS Infotar, AS Eesti Ühisinvesteeringud ja AS Eesti Merelaevandus on moodustanud AS Hansatee kontserni, millesse kuuluvad Tallink Finland OY, AS HT-Hulgi, AS HT-Valuuta ja AS HT-Finants. Käibeks prognoositakse 1,2 miljardit krooni ja kasumiks 20-30 miljonit. Niisiis, rahanduslik külg on tugev.

Madli Vitismann



Roolikamber nagu lennukis. Sõidu ajal näitavad kõik monitorid liikuvaid pilte.



"Tallink Express I" sõitis end esitlema. Isi Trapido fotod



Enne algust

AS-i Eesti Merelaevandus kvaliteedidirektor **TOOMAS KÕMMUS**, kas teete uuel katamaraanil ISM koodeksi sertifikaadi saamise kiirusrekordit?

Valmistame laevaperet ette ajutise sertifikaadi saamiseks, "Regina Baltical" tegime mullu samuti.

Kõik on kirjas, mis peab olema - miinimumtase tuleb ära teha. Laevaselts peab olema sertifitseeritud. See tähendab, et kapten ja vanemohvitserid peavad olema läbi teinud esmase instrueerimise ja kogu dokumentatsioon peab olema laevas olemas. Laeva tehniline seisukord peab vastama kõigile nõuetele. Laeva klassifikatsioonipaberid peavad korras olema.

Ja siis vastavalt ISM koodeksi juurutamise plaanile peame viima selle lõplikult vastavusse. See on terve suur töö: treeningud, õppused, sisemised audiidid.

Vanemtüürimees JAANUS MATSO: Uue laeva personal koosneb 7 meeskonnaliikmest ja 7 teenindajast. Töötatakse kahes vahetuses: 3 päeva tööl, 3 kodus, sest pinget on suur. Selle laeva mehed olid instrueerimisel 7. märtsil, niisiis pole sugugi sedasi, et järsku tuleb uus laev, paneme mingid mehed peale ja sõidamegi.

Teenindav personal on enamjaolt nende hulgast, kes vahepeal töötaja jäid - "Tallinkilt", tiiburite pealt.

Kas nüüd on vaja jälle hulk kaustu rivisse seada?

T. K.: Ega me ei nõua, et inimesed paberitesse ära upuksid. Eesmärk on, et nad teaksid lõpuni oma ülesandeid.

"Hansateel" endal sertifikaati ei ole. Küsimus selles, kas neil on piisavalt merekogemusega inimesi, kes laeva tegevuse kalda poole pealt piisavalt kindlustaksid. Oluline on, et kaldal töötajad oleksid võimalised kvalifitseeritud mereohutuse tagama.

Selle laeva kohta on 23 lehte eksamiküsimusi, personal on läbinud kõik meie töölevarbamise protseduurid.

Ent kuidas saab ISM koodeksi sertifikaadi laev, mille praktikal seda sertifikaati pole?

"Hansatee" küll rentis katamaraanil, kuid palkas korraldustöö firmalt, kel on ISM koodeksi sertifikaat, st. "Eesti Merelaevanduselt". "Eesti Merelaevandus" omakorda võttis "Hansatee" alltöövõtjana laeva mehitama. Niisugune protseduur on täiesti seaduspärane.

"Tagamaks igakülgset reisijate turvalisust on laev sertifitseeritud vastavalt ISM koodi nõuetele. Laeva tehniline korraldaja on Eesti Merelaevandus", teatas "Hansatee" pressiesitlusel.



Kui katamaraan kohale jõudis, oli sadamasse saabunud ka tublisti jääd.

ainult 1 küsimus

Kuidas alustasid tiiburid, Inreko Laeva AS-i peadirektori abi **ALAR MIKENBERG?**

Tiiburid alustasid 4. aprillil, esimestel reisidel oli 40-50 sõitjat. Soomes tehti põhjalik kontroll - port state control kontrollis nii navigatsiooniseadmeid kui ka igasuguseid muhve ja tihvte. Tänu meie tehnikadirektori nõudlikkusele oli kõik korras.

Alustasid "Laura" ja "Liisa", mille asendab "Jaanika". "Liisa" jääb esialgu seisma, et suvel lisareise teha - nagu kogemus näitab, läheb seda tarvis.

Katamaraanile läinud kaptenite asemele leidis meie peakapten varem "Viking Line'is" töötanud kaptenid.

Madli Vitismann



Alles hiljaaegu seisid "Liisa", "Laura" ja "Jaanika" Koplis talvekorteris.

Rõõm seisneb töös ja lootuses

Õppetreeninglaevast "Arzamass" on, eriti viimasel ajal, palju juttu olnud. Sama tööga tegelev "Korall" on jäänud tahaplaanile, ja seda täiesti teenimatult. Nii arvas "Korallil" kaptenidirektor Vladimir Susski ja kutsus oma treeninglaeva vaatama. Koos asetäitjaga õppealal Viktor Kovalevitšiga korraldati ringkäik laeval ja räägiti oma tööst.

Varem "Ookeani" käes olnud laev, mis muidu ehk koguni vanarauaks oleks võinud minna, kuulub nüüd AS-ile Marisco. Rahad pandi kokku ja pool hinnast maksti ära, ülejäänud tasuti barterteingu korras, ookeanlasi end ja teisi päästma õpetades.

1994. aastal polnud "Korallil" "Arzamassi" võimalusi, mis omal ajal ühekorraga oli kõige vajalikuga komplekteeritud, need tuli alles luua. Polnud basseini ega paljusid õppevahendeid, praeguse 21 päästeülikonna asemel oli üks, kõike tuli alles tükki- ja jupphaaval tegema ning ostma hakata. Nüüdseks on kõik tasemel väljaõppeks vajalik olemas, ja seda klientfirmades ka hinnatakse.

Praegu on kolm suuremat tellijat "Eesti Merelaevandus", "Kalbur-F" ja "Esman", lisaks väiksemaid firmasid Hiiumaalt, Saaremaalt, Haapsalust. Hiljuti tegi kursuse läbi üle saja kadeti; nendega töötati koguni kahes vahetuses ja ka laupäeval-pühapäeval, et kõik see hulk ikka enne praktikaleminekut vajalikud päästeoskused omandaks. Üldse tehtaks merehariduskeskusega heal meelel koostööd; eriti edukas võiks see olla siis, kui kool tõesti samasse sadamasse koliks.

Kes praegu "Korallil" õppes kahtleb, on oma arvamusel päris töö algusaastatel kujundanud ja see ei vasta enam tegelikkusele, on õppetreeninglaeva juhid veendunud. Enamgi veel, "Eesti Merelaevanduse" privatiserimisega seoses oli "Korallil" omanikel enne õnnetust koguni mõte püüda "Arzamass" ära osta. Konkurentide aluse hiljutist uppumist peetakse aga ülima hooletuse tulemuseks.

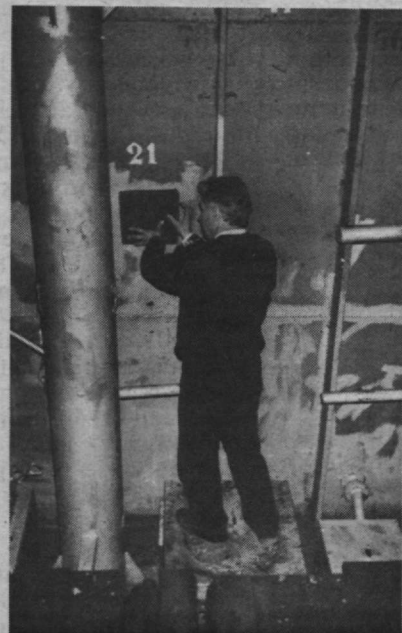
Vanasti oli "Korallil" tööl 90 inimest, nüüd on 23. Õpetajaid hindavad juhid headeks. Enamik neist on pensionärid, sest palk ei küüni 2000 kroonini. Siin ei peeta õigeks, et kaptenit eksamineeriks tüürimehed. Kontrollival komisjonil olnud eelmisel aastal vaid üks etteheide – mitte kõik plakatid polnud eesti keelde tõlgitud. Nüüd on. Aga eesti keeles õpetamisega olakse raskustes, kuigi mõned eestlastest loengupidajad on leitud, sh. mõni riigiametnik naabrusest.

Möödunud aasta kasum oli 26 000 krooni – paras, et näiteks komplekt päästeveste osta

–, nii et aktsionäride rõõm seisnevat töös ja lootuses. Kulud on suured, sest laev on 31 aastat vana. Veevõtuks läheb 400 m voolikut, vesi maksab 50 krooni tonn. Kalmaksu ei võeta, aga siingi on tegemist barterteinguga – õpetatakse ka mereväe ajateenijaid. Ometi püütakse kogu aeg uuemaid pääste- ja tuleohutusvahendeid osta, et need siin õppinule hästivarustatud laeval töötades uudeks ei oleks. Näha võis uusimat tüüpi päästevesti ning mitme põlvkonna tulekustuteid ja hingamisaparaate, sh. ka neid, mida praegu laeval kasutatakse. Ostetud on ka uuemaid meditsiinivahendeid. Tahetakse teha parameedikute kursused. Uuest aastast peab tüürimeestel ja mehaanikutel olema vastav sertifikaat, mis saadakse 61 õppetunni ja haiglapraktika tulemusel. Meremeeste haigla reanimatsiooni-osakonna juhataja on nõus selles töös aitama.

"Korallil" on olemas saksa päästeaparved. Need on kallid asjad, aga lähivad pideva treenimisega ruttu rivist välja – on need ju mõeldud sel ühel õnnel korral inimeste päästmiseks, kui tõesti midagi juhtub, mitte aga pidevaks harjutamiseks.

Saadakse ka mootoriga kaheksakohaline saksa kummi-



Õppealajuhataja Viktor Kovalevitš näitab leki sulgemist basseinis, millesse saab vett lasta mitmesuguse rõhu all.

kaater. SOLAS-i nõudmised näevad laeval niisuguse kaatri omamise ette.

51 inimest mahutav päästeapaat on olemas, et vajaduse korral päästeparvi pukseerida.

"Korallil" on võimalik treenida suitsulabürindi läbimist, onu Vasjat tulekambrist välja tuua

ja tädi Annet elustada, leki sulgemist harjutada ja tuukrikelast välja tulla. Tõsi, basseini on nii tilluke, et päästeaparve seal küll ümber pöörata ei mahu.

Basseini kasutatakse "Korallil" vaid siis, kui väljas on torm ja meri jääs. Muidu püütakse õppureile anda võimalus paari-kümne minuti jooksul tunda end parada taga merevees nagu tõeliselt õnnetusse sattunu. Turku treeningkeskuses käinuna ei arvata, et pikka aega soojas, 20-kraadises vees harjutamine see kõige õigem on. Ameerika päästeülikonnad on kuuekordsed, neis võib 6 tundi +2-kraadises vees viibida. On naisi-neide, kel väga suur hirm on. Neile pannakse teinekord turvavöö ümber ja lastakse kasvõi kord treppi mööda alla parve roni. Järgmine kord on nemadki juba julgemad. Aga ega väga suured kartjad peagi laeva tööle minema.

Tavaliselt lastakse trennijad päästeapaadis alla, võetakse parv ja minnakse kaugemale. Seal täidetakse mitmesuguseid ülesandeid: hüpatakse vette, päästetakse ükskeist, pööratakse tagurpidi kukkunud parve ümber.

Saab proovida, mis tunne on saada kopterilt päästetud: vints tõstab "päästetava" paari-kolme meetri kõrgusele. Kasutatakse ka vastavasisulisi õppefilme.

Pärast "Estonia" hukku on kõik targemaks saanud, inimesed võtavad harjutamist palju tõsisemalt, tuleb ka mõistlikumaid käskkirju ja instruksioone, ütlevad "Korallil" mehed.

Kursuste hind tavameremehele on 1600 krooni, päästevahendite juhtidele 800 ja kadettidele 670 krooni. Kursus kestab nädala. Nädalane õppimine Turkus maksaks 4500 marka, pluss kohalolekut ja elamine.

Ei unustata ka nimetamast, et "Arzamassi" hind oli 1700 krooni kolme päeva eest. Seal imestatud, kuidas konkurent – "Korall" – ära elab. "Püsime elus ainult seetõttu, et meil on palju mitmesuguseid kursusi", kõlab vastus. Neid tehakse vilelegi inimesele, kui vaja.

Nii selgub, et üksnes päästeõppustega ei saavutata ära elada ja "Korall" tuleb omadega välja üksnes seetõttu, et päästeõpe on vaid osa palju suuremast ettevõtmisest: sel laeval koolitatakse kolmekuulistel kursustel madruseid ja motoriste, aga ka näiteks laevakokki. Küsimuse peale, kuidas see nii lühikese ajaga õnnestub, selgitati, et peale punaste ainete õppealaanist väljarookimist polevat rohkem üle jäänudki. Ning nendel kursustel on oma järjepidevus: "Ookeani" merekool Vana-Posti tänavalt, millest "Meremees" seitse aastat tagasi kirju-

tas, olevat hr. Zaitsevi abil "Korallil" taas sündinud. Ning nõudlus sõrased õppe järele on.

"Meremeest" "Korallil" konsulteerinud kaugsõidukapteni arvates jäi visiit liiga põgusaks, et veenduda räägitu vastavuses igapäevatoole. Ent madruste, eriti aga motoristide õpe on kardetavasti liiga lühiajaline, et anda piisav kvalifikatsioon. Siiski annab laevamijöö väljaõppeks hea võimaluse seetõttu, et paljut saab samas teha, nii aita-



Kaptenidirektor Vladimir Susski.

ras hoida – nagu Tom Sawyerilt ostavad nad võimaluse kraapida-värvida või otsi pleissida. Ent ta arvas, et raskusi võib tulla vene noortel, kes peavad pärast laevatööd eestikeelsetele käsklustele kürest reageerima.

	"Arzamass"	"Korall"
Nimi omanik	"Eesti Merelaevandus"	"Marisco"
ehitatus	1955	1964
pikkus	102 m	85 m
laius	14,4 m	14 m

"Eesti Laevaregistri" andmeil

	AS Arzamas	AS Marisco
Nimi asutatud omandivorm	7. II 1992 eraomand	19. X 1994 eraomand
aadress	Kopli 103	Paljassaare tee 28
põhitegevus	kaitsetegevusega seotud eksperimentaalsete tööde ja uuringute organiseerimine	erilane väljaõpe
lisategevused	spordivõistluste organiseerimine ja läbi viimine, täiskasvanute täiendusõpe	betoonist ehitusdetailide (kõnniteeplaadid, katusekivid jms) tootmine, täiskasvanute täiendusõpe, mitespetsialiseeritud hulgi-kaubandus, kaubanduslik vahendustegevus, raamatute ja brošuuride kirjastamine, reklaamiteenused

	V. Birjukov	V. Burlakov
kontaktisik	10 000	10 000
kapital	0	149 000
käive	0	-3000
kasum	0	5
Töötajaid	12 (12. X 94)	

Ettevõttereistri andmeil jaanuarist 1996



Põhitegevus pidi käima parda taga, sest...



...bassein on väga väike.

Käesoleva aasta 15. märtsi varahommikul pakkisid kaks Meremuuseumi meest, Andres Eero ja allakirjutanu, Poola päritolu mikrobussi 6 kasti tehnilist varustust ja aparatuuri, mitu pampu sooje tööriivaid ja läski sõiduks lahti. Kaheksateistkümne tunni pärast peatuti Gdanskis Poola Keskeremuuseumi (*Centralne Muzeum Morskie*) ukse ees – sealset kutsel eestlased kohale ilmusidki. Kahel järgneval päeval seati muuseumi ekspeditsioonilaeva "Kaszubski Brzeg" pardale üles kaasatoodud "Garmin" satelliitnavigaator, "Shipmate" kaardiplotter, "EG&G" side-scan-sonar ja "Einhell-

Meremuuseum teel Euroopasse

Chargemaster" universaalne akulaadija. Kolmandal päeval mindi Gdanski lahele, kus enam kui nädal aega merd künti.

Poolakate palvel õpetati neile, kuidas nüüdisaegse aparatuuri abil uppunud laevu otsida, sest Gdanski Meremuuseumi, mille direktor ja asedirektor mõlemad Toruni Ülikoolis ka allveearheoloogia professori ametit peavad, üks prioriteete on merearheoloogia. Seni informeeris muuseumi vrakkide asukohast kohalik hüdrograafiateenistus. Täna on "külmutuskapp" ilmselt tühjaks saanud ja muuseum kaalub võimalusi moodsa tehnika muretsemiseks. Enne raha kulutamist taheti aga enesele selgeks teha otsimismetoodika, sonari käsitsemise peensused, aparaadi tundlikkus, selle eraldusvõime jms.

Võõrustajad olid õpihimulised. Raske oli ekspeditsioonilaeva kaptenil, keda eestlased oma aparaatide näitude järgi mitmesuguseid manöövreid sundisid tegema. Õnnetuseks oli see tore mees, kes varem kakskümmend aastat Poola piirivalvelaevadel komandöri ametit pidanud, üsna umbkeelne, ja juhendada tuli teda tõlgi vahendusel. Nii käiski kogu asjaajamine eesti-inglise-poola segakeeles.

Sonariga töötamiseks oli "Kaszubski Brzeg" liialt suur ja halvasti manööverdav. Ehkki avastasime kaks vrakki, jäi peamine objekt - "portselanilaev" - leidmata. Selle enam kui kolmkümmend aastat tagasi kord nähtud laevajäänuse asukoha suhtes oli poolakate informatsioon äärmiselt puudulik. Arvame, et silmasime vrakki sonari abil korra põgusalt, ent teist korda me samale positsioonile enam tagasi ei saanudki. Manööverdamise tegi eriti keerukaks asjaolu, et sillas valitseva ruumipuuduse tõttu asusid eestlased oma aparaatidega eraldiasetsevas väikeses "office's", nagu poolakad seda kutsusid, ja kapteni juhendamine toimus väikese ULL raadiojaama abil. Kommentaarid on vist ülearused!

Kasu oli vaieldamatult mõlemapoolne. Poolakad said väljaõppe ja nad olid meie aparatuurist vaimustuses. Eestlastel oli aga võimalus praktiseerida ja süvenenult töötada kodustest hoopis erinevates oludes, mis nende kvalifikatsioonile ilmselt kahjuks ei tulnud.

Gdanskisse tagasi pöördudes ootas ees üllatus. Nii ärasõidu eelisel kui ka ärasõidupäeval lehisid muuseumi esisel kaldapealsel kõrvuti Poola valge-punane ja Eesti sini-must-valge lipp. Muuseumi peadirektor, auväärse ees professor pan Andrzej Zbierski, kes meid ära saatma tuli, ütles oma tänukõnes, et Eesti lipp

lehib seal tema korraldusel seepärast, et tulime neile appi täiesti tasuta. Eestlased said omaette kajuti "Kaszubski Brzegi" pardal ja toiduraha äraclamiseks. Ta ütles veel, et selline tegu, kui üks rahapuuduses olev väike muuseum vajaduse korral teise, palju suurema riigi suurele, mõistagi mitte rikkale muuseumile appi tuleb, on Euroopasse pürgivate riikide kultuuriasutuste euroopaliku mõtlemise ja koostöö ilus näide. See võib tõesti nii olla!

Pan Zbierski ütles veel, et neile on sonari kasutamist korduvalt pakutud ka lääne poolt, ent iga kord raskete rahade eest. Ja pakkujad on alati olnud majandus-, mitte teadusmehed. Ehkki Eesti Meremuuseum ei nõudnud zloti rendiraha sonari töö eest, mille taks Rootsi Kuningriigis on 10 000 SEK päevas, saime kindlasti kasu.

Märgiks, et tema tänusõnad formaalsed ei olnud, oli professor fondihoidlast kaasa toonud mõned eriti hinnalised tuhandeaastased arheoloogilised leiud, mis siis laeva messruumis karbikete seest meile näitamiseks välja võeti. Teadusemehe sellise žesti väärtust ei oska päris kindlasti mitte kõik inimesed väärtuselt hinnata. Meie küll! Usutavasti levib teave meie ebaharilikust aktsioonist seal Läänemere lõunaosas mitmetesse asjaomastesse ringkondadesse ja Eesti Meremuuseumi prestiiži seeläbi igatahes ei kannata. Vahel harva teeb andmine rikkamaks kui võtmine.

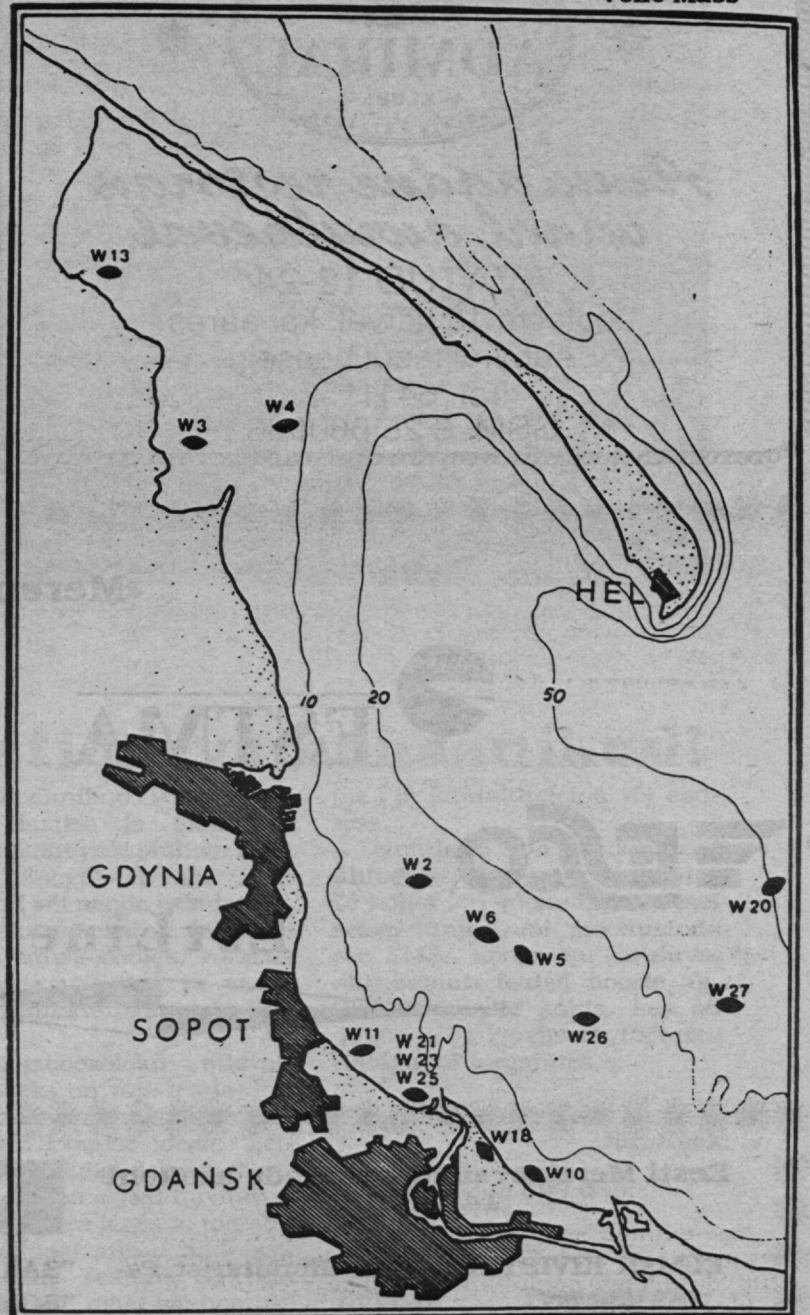
Vello Mäss



Ajalooline 15. sajandi kraana — vana sadamalinnu uhkus. Seda uhkem on Eesti lipp selle ees.



Pool Meremuuseumi, esiplaanil ekspeditsioonilaev.



Uppunud laevad Gdanskis lahes.

Uuriija tahtis võõrilukust vaikida

Rahvusvaheline "Estonia"-komisjon kavatses mitte avaldada arvamust, kes paigaldas nõrga luku võõrivisiirile, halbade keevituste ja muude nõrkade punktide kohta "Estonial", mis tõenäoliselt põhjustasid katastroofi.

Seda selgitas komisjoni tehnikaala uurija Börje Stenström kirjas Meyeri laevatehase ekspertgruppile detsembris. Meyeri laevatehas ehitas "Estonia" 1980. aastal.

Komisjoni Rootsi esimees Olof Forssberg tõrjub nüüd Stenströmi formuleeringuid kirjust laevatehasele, mis ehitas "Estonia": "Ma tõrjun kõiki väiteid selle kohta, et me varjame midagi lõpparuandes. Midagi muud aruandest ei taha ma kommenteerida, enne kui see tuleb."

Börje Stenström kirjutab faksis Peter Holtappelsile, kes juhib Saksamaa laevatehase ekspertgruppi, et "me (rahvusvaheline laevahukukomisjon) kavatsesime end mitte väljendada (*we will remain silent*) küsimuses, kes võis paigaldada nõrgad osad (laevale)".

Faks Stenströmit Holtappelsile käsitleb peamiselt erinevaid avaldusi, mida Stenström oli mitu päeva varem ajakirjanduses teinud. Formuleeringud võib aru saada ka nii, et laevahukukomisjon ei kavatses avaldusi teha enne lõpparuande avaldamist.

"Ma arvan kõigepealt, et Börje Stenström tahtis enam nüansseeritud arutelu, milliseid seletusi peab komisjon tehnikaküsimusis kasutama," ütleb Olof Forssberg.

"Samuti kui pärast Uno Lauri ütlistu Helsinki ütlistu, et ei või teha nii lihtsaid avaldusi, et me ei kavatses kritiseerida laevaperet. Küsimus on komplitseeritum kui siis."

Börje Stenström, kes koos tehnikaeksperti Mikael Hussiga Tehnikakõrgkoolist ja Soome liikme Tuomo Karppisega kirjutas lõpparuande tehnikaosa, suri märtsi algul vähki. Kui ta kirjutas kirja Peter Holtappelsile, oli ta raskesti haige ja sai ka valuvaigistina morfiini. See ravim võis mõjutada tema formuleeringuid kirjas Holtappelsile.

Rahvusvaheline laevahukukomisjon ei hakka osutama ühelegi katastroofi süüdlasele, vaid üksnes selgitama, mis põhjustas laevahuku ja andma soovitusi, et tulevikus säärast õnnetust vältida. Kuid sellest kuni ütlistu, et komisjon ütleks ei kavatses avaldada, kes on paigaldanud "Estoniale" nõrgad osad, on pikk samm.

Suur konflikt enne lõpparuande avaldamist on, kas laevatehas on ehitanud laeva nii nõrkade mootmetega, et tormiga oli katastroof vältimatu, või on keegi omanikest laeva 15-aastase eajooksul teinud säärseid muudatusi, et laevatehas ei saa katastroofis süüdistada.

"Dagens Nyheter", 1. aprill

Anders Hellberg
Tõlkinud Madli Vitismann

Lootsid ei streikinud

Mõni aeg tagasi pankrotistus Lissabonis pukserifirma "Catrairos Tug Company". Pankroti põhjuste uurimisel avastati raamatupidamisdokumentides kahtlasi väljamakseid, millest järeldati, et lootsid on püüdnud vedurlaevafirmat omakasupüüdlikel eesmärkidel mõjutada.

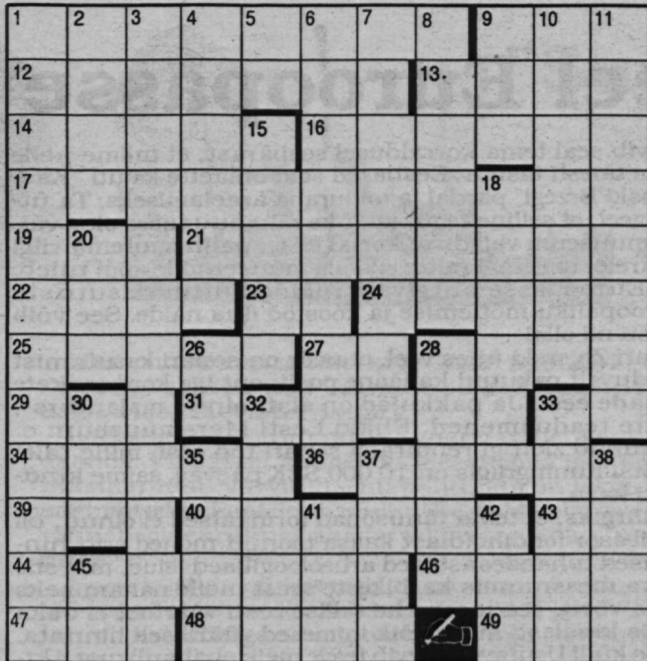
Arreteeriti 10 lootsi, keda süüdistati vedurlaevafirmade ebaseduslikus mõjutamises. Ülejäänud 26 lootsi otustasid alustada oma vanglas viibivate kolleegide toetusse streiki.

Mitme poolsete läbirääkimiste tulemusena, millest võttis osa ka valitsuse esindaja, õnnestus lootside streik ära hoida.

Portugali seaduste kohaselt ei oleks lootside ettehoitamata streik olnud seaduslik. Kuid sellest hoolimata, kartes streigi uuesti puhkemist, tegid merendusringkonnad linnavõimudele mitu ettepanekut, leevendamaks eeldatava streigi tagajärgi.

Ettepanekud olid nii tehnilist kui ka organisatsioonilist laadi. Olid kavandatud näiteks meetmed laevade sisnemiseks sadamasse ilma lootsita, nn. järgimismetodi kasutuselevõtt jms.

Eduard Hunt



"Meremehe" ristsõna

PAREMALE: 1. AS-i Tallinna Sadam juhatuses esimees (eesnimi ja nimi). 9. Eksimus, eksitus. 12. Majaka udu-sireen. 13. Aktusesaal. 14. Üks laht (rootsi k.). 16. Neljakordne olümpiavõitja kettaheites. 17. Kaitsetamm sadamas. 19. Kestus. 21. Vald Läänemaal. 22. Trooja sõja vapraim kangelane peale Achilleuse. 23. Läänud aastal (lüh.). 24. Asjad (soome k.). 25. Hingeldustõbi. 27. Senegali riigitähis. 28. ... i ... (vene väljend tähenduses "läbi ja lõhki"). 29. Rahvusvaheline Suusaliit (lüh.). 31. Laevaomanik. 33. Kuuluvust näitav rootsikeelne eessõna. 34. Mõõbliese. 36. Itaalia filmilavastaja ja -näitleja (1901-1974). 39. Rõõm (soome k.). 40. Vene XVIII saj. meresõitja, Aasia põhjaranniku uurija. 43. Sentliiter (lüh.). 44. Eesti Merelaevanduse laeval. 46. Õhuke, ker-

gesti kuluv. 47. Kalavõrgu kinnitusaas. 48. Suubumiskoht. 49. Silmus.

ALLA: Namiibia nimetus enne 1968. a. 2. Käl. 3. Laevasõit. 4. Vana-Egiptuse inimpeaga lõvikuju. 5. *And others* (lüh.). 6. Ühe Euroopa riigi pealinna elanikud. 7. Esimene eestlasest olümpiavõitja (eesnime esitäh ja nimi). 8. Laeva külg. 9. Mänguväljakuväline ala. 10. Rühm mingi ajajärgu või suuna silmapaistvaid isikuid. 11. Sadamalinn Volgogradi veehoidla ääres. 15. Käl (soome k.). 18. 40. paremale küsitud eesnimi. 20. Jää (saksa k.). 26. *Mister* (lüh.). 28. Üks endine Saaremaa nimi. 30. Tuulehoog. 32. Austushüüe. 33. Ühe Guinea lahe äärse riigi pealinn. 35. Välja (soome k.). 37. Deklaameeri! 38. Laev. 41. Eesti nõukogude kirjanik, kirjutanud "Kullist kolme kutsikani". 42. Tee (ladina k.). 45. Viiskümmend üks (rooma numbritega).

Koostanud Märt Kullo

"Meremeest" saab osta: Tallinnas Ajakirjandusmaja kioskitest Pärnu maanteel ja meremuuseumi kassast Paksus Margareetas, Keila ja Tabasalu kioskitest ning teiste linnade postkontoritest.



ADMIRAL
KLUBI
AURULAEV * STEAMSHIP

*Ainu-laadne restoran
vanal aurulaeval*

AVATUD 12-24
Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres
Admiraliteedi bassein
Tel 6411155
GSM 8 25 060066

14. aprillil seisid AS
Tallinna Sadam
sadamates:

Kesklinna sadamas

"Fair Spirit" (Libeeria) - lossib kakaoube
"Sormovsky 7" (Vene) - laadib seemneid
"Volga 4006" (Vene) - laadib malmi
"Zemia - Olsztynska" (Poola) - laadib väetist
"Kalana" (Eesti) - lossib ja laadib konteine-reid

Muuga sadamas

"Kirre" (Eesti) - laadib puitu
"Begonia" (Norra) - laadib puitu
"Hector" (Bahama) - laadib vanarauada
"Skriveri" (Läti) - lossib banaane
"Ramdas" (India) - lossib paberit
"Volgo-Balt 243" (Vene) - lossib nisu
"Amuur 2511" (Vene) - lossib nisu

Kes meil käivad

"Sormovsky 3052" (Vene) - lossib nisu
"Inženieris Netsiporenko" (Läti) - laadib ja lossib tehnikat
"Nord Wind" (Malta) - laadib naftat
"Trelsi" (Norra) - laadib naftat
"Vikla" (Soome) - lossib bensiini

Kopli sadamas

"Ernst Telman" (Vene) - lossib liha
"Krasnojarsk" (Vene) - ootab laadimist
"Falko" (Rootsi) - laadib naftat
"Dulos" (lipp pole teada) - lossib suhkrut
"Sopen" (Vene) - tegeleb laevavarude täien-damisega

Paldiski sadamas

Kaubalaevu ei ole

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 14. aprillil

"ELMAR KIVISTIK" - teel Gibraltarist Pa-ranaguasse
"ALEKSANDER ABERG" - teel Portlandist Singapuri
"PAUL KERES" - teel Mangaratibast Ereg-lisse
"KRISTJAN PALUSALU" - teel Casablan-cast Kwangyangi
"GUSTAV SULE" - Anconas
"ALEKSANDER KOLMPERE" - teel Roue-nist Tuneesiasse
"HAAPSALU" - New Orleansis
"VILJANDI" - Peterburist Camdenisse
"RAKVERE" - Helsingis
"NARVA" - teel Haina Orientalist Puerto Platasse
"VALGA" - teel Kaliningradist New Orlean-si

Neile, kes ootavad...

"SAKALA" - teel Rio Hainast Valenciasse
"SOMPA" - Breves'is
"KEHRA" - Doualas
"KUIVASTU" - teel Abidjanist Cadizil
"KUUSALU" - teel Nantes'ist Dunkerque'i
"RAKKE" - remondis Vene-Balti sadamas
"VALKLA" - Doualas
"PIHTLA" - Bayonne'is
"NAISSAAR" - tee Alžiirist Szczecinisse
"VAINDLO" - teel Belfastist Tallinna
"KASSARI" - Aviles'is
"MUHU" - teel Potist Galatzi
"ABRUKA" - teel Rochefort'ist Kotkasse
"VILSANDI" - teel Setubalist Le Trait'i
"MUUGA" - teel Antwerpenist Stockholmi
"VIRTUSU" - teel Helsingist Felixstowe'sse
"KALANA" - Vanasadamas

"DIRHAMI" - teel Rotterdamist Vanasada-masse
"KAPTEN KONGA" - teel Stockholmist Ant-werpenisse
"KAPTEN VOOLENS" - teel Tallinnast Stockholmi
"MEHAANIK KRULL" - Teel Tallinnast Lo-monossovisse
"VIIRELAID" - Muuga sadamas
"SUURLAID" - teel Helsingist Københav-ni
"MOHNI" - teel Skelleftehamnist Casablan-casse
"SOODLA" - teel Dublinist Cataniasse
"KLOOGA" - teel Peterburist Casablancas-se
"TRANSESTONIA" - teel Helsingist Århusi
"DONATA" - Muuga sadamas

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast. Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Heli Nurken

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number
ilmub
mais

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

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

«Printall»
Tellimuse nr. 1565
Toimetaja
MADLI VITISMANN