MEREMEES

Ilmub alates 1989. aastast X aastakäik

Nr. 3 (180) Teisipäev, 17. veebruar 1998 Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Tagasivaade lk. 4
- Lõpetatud logiraamat lk. 5
- Sõidame Rootsi! lk. 6
- Mitmekülgne laev lk. 7
- Ameerika meelt õppimas II lk. 8
- Paadimessil lk. 9
- Riiast Riiani lk. 10
- Suvejutt XIX lk. 11

Muuga sadam võttis mullu vastu ligi poolteist miljonit reisijat, ent nad pole reisisadamaga Muugal veel harjunud. Lähemalt lk. 2–3 ja 6.

Lennusalk — 5

Veidi varem esimese lennumasina saanud Eesti lennusalk loodi 8. veebruaril 1993. Riikliku struktuuriüksuse sünnipäeva tähistati 9. veebruaril piirivalveameti Põhja piirkonna ruumes.

Lubatud demonstratsioonlennud jäid ära, sest: "Lennata oleks ju võinud, aga nähtavus on nii halb, et poleks näinud maanduda." Sünnipäevakülalised piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts, Riigikogu riigikaitsekomisjoni esimees Peeter Lorents, siseministeeriumi kantsler Vahur Glaase, päästeameti peadirektor Harri Hein ning kolleegid lennujaamast, õhuväest ja Eesti Lennukompaniist ütlesid häid sõnu ja tõid kingitusi.

Lennusalga ülem **Arvo Palumäe** autasustas tublimaid lennusalga töötajaid ja tänas külalisi. Koos Tarmo Kõutsiga lõikasid nad lahti lennukipildiga sünnipäevatordi. Aga räägiti ka rahast. **Tarmo Kõuts** märkis: "Olin üllatunud, kui kuulsin, et lennukid on veel kallimad kui laevad. **Harri Hein** ütles tuletõrjeauto mudelit kinkides: "Vaatasin, et lennusalga tuletõrjeauto on nii vilets. Selline pärisauto maksab aga 5 miljonit."

Praegu on lennusalk piirivalveameti kooseisus nagu alguseski. Vahepeal oldi omaette, riiklik lennusalk allus siis otse siseministeeriumile. Ent konkreetsemat seljatagust tundes, nagu praegu, on siiski kindlam, arvas lennusalga ülem Arvo Palumäe. Lendajaid on praegu kolmkümmend. Pinnaltpäästjaid on ikka veel kaks, aga kolmanda väljaõpe peaks peatselt lõppema. Taevassinistes kuubedes lennusalga koosseisus on juba ka Eestis väljaõppinud lendureid.

Olgugi lendamine vägagi tehniline tegevusala, tähtsaim ja väärtuslikem vara on selles valdkonnas ikkagi inimesed, arvas Arvo Palumäe. Pinnaltpäästja **Kalle Pent** aga imestas, et kuigi ta ise roolikange ei hoia, kisub ikka miski lendama. Nagu meremeest merele.

Madli Vitismann

Kogu lennusalk ühele pildile ei mahugi.

Munamäge liigutamas

11. veebruaril peeti Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu üldkoosolek. Esimees **Jüri Lember** andis pikalt ja põhjalikult aru kahe aasta jooksul tehtud tööst.

Uus ametiühing asutati juunis 1995, esimene üldkoosolek oli oktoobris. Seal võeti vastu tegevuskava, millest on kogu aeg lähtutud ja mille järgi esimees ka aru andis.

Esimese punktina on tegevuskavas kirjas "Meremeeste seaduse" vastuvõtmise saavutamine. Seaduse koostamine ei läinud hästi: tegijate seas polnud meremehi ja kui ametiühing lõpuks eelnõule jaole sai ning parandused esitas, ei võetud neid arvesse. Ühiste jõududega õnnestus saavutada sobimatu eelnõu tagasilükkamine. Riigikogu sotsiaalkomisjon saatis eelnõu uuele ringile valitsusasutusi mööda. Võlaõigusseadust ei tulnud, ja nüüd on oma seadust ikkagi tarvis. Ka vajalikke Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) konventsioone ei saa ratifitseerida, kuni pole oma vastavaid seadusi. Väga tuntakse puudust kvalifitseeritud merendusjuristist, kes asja uuesti vedama hakkaks.

Ametiühing on olnud seotud ka "Meremeeste tööaja seaduse" eelnõu kokkupanemisega. "Mereohutuse seadusse" saadi sisse see, et tuleb arvestada ILO konventsioone – näiteks meremehe väsimus on otseselt seotud ohu kasvuga. Ainult et kuni osa konventsioone pole ratifitseeritud, ei pea neid ikkagi arvestama.

Nii et kõik on kõigega seotud, ja seadusloome küsimustega tegeldakse muidugi edasi.

Teine väga tähtis punkt tegevuskavas puudutab kollektiivlepinguid. "Eesti Merelaevanduse" töötajad on enamuses teis(t)es ametiühingu(te)s. EMSA siiski tegeles koos nendega kollektiivlepinguga, ent lõpuks jäid pakutud parandused välja ja leping kirjutati ilma EMSA-ta alla.

Kõige edumeelsem oli juba 1994. aastal sõlmitud kollektiivleping Inreko Laeva AS-iga. Lõpupoole oli palgamaksmisega probleeme, ja ametiühing suutis 2 kuud veninud palgad 2 nädalaga kätte saada.

"Hansateega" jõuti mööda nud sügisel uue lepinguni. See tagab üldise palgatõusu keskmiselt 8%. Suurem tõus puudutab tehnilise meeskonna palku, mõnel, just tekimeeskonnas, on see kuni 30%.

"E-Liiniga" käivad läbirääkimised uue lepingu sõlmimiseks, aluseks "Hansateega" sõlmitud lepingu variant. Lisandunud on sealseid spetsiifilisi probleeme puudutavad punktid – näiteks hüvitised koondamise korral. Põhiargument läbirääkimistel on "Hansatee" palgad. "Estline'i" kaubamärgi all peaksid need olema natuke kõrgemad, sest sõidetakse ka öösel. Märtsist hakkab ilmselt kuni 8% palka juurde saama. Ka selle firma puhul puudutab see eelkõige tehnilist meeskonda, kus samuti on palgad väga maha jäänud.

Üks olulisemaid küsimusi on ka ujuvkoosseisu kutseharidus ehk merekool. EMSA peab olukorda merehariduskeskuses väga kehvaks. Palju pedagooge oli merel tööl 20–30 aastat tagasi ja ei tunne enam tänapäevast meresõitu. Pole õppejõudude kvalifikatsiooni tõstmist ega nende litsenseerimist. Materiaal-tehniline baas on halb. Koolis ei arvestata üliõpilasedustusega. Tuleks arvestada hollandlaste möödunud aastal tehtud analüüsi ja ettepanekuid; tööle peaks panema kutsehariduse nõukogu.

Kollektiivlepinguis on kahjulike faktorite mõõtmine laevadel; nende olemasolul on võimalik kuni 7 päeva lisapuhkust. Aga mõõtmist pole keegi suutnud tagada. "Vana Tallinn" tahetakse panna sõitma päevas kaks korda edasi-tagasi, aga seal on osasse meeskonna kajuteisse ulatuv väga tugev vibratsioon, mis inimestel üldse puhata ei lase. Osa Saaremaa Laevakompanii laevu pole elamiseks ette nähtudki, aga ometi elatakse, sest senised maal asuvad eluruumid müüdi maha.

Üldse on peaaegu et pool aega läinud katseteks praamimeeste olukorda parandada. Juurde on saadud 25% dotatsiooni palgatõusuks (ehkki maksma hakati hiljem), ja see läheb nüüd otse, mitte läbi Saarte Liinide. Positiivne on seegi, et minister oli sunnitud ametiühingule "Õhtulehes" vastama.

Tegeldakse ka oma liikmete

Järg lk. 11

Meremeeste Liit jätkab uue hooga

13. veebruaril peetud volikogu koosolekul otsustati liit uue seaduse kohaselt mittetulundusühinguks registreerida ja hakata aktiivselt merendus(kultuuri)probleemidega tegelema.

Sisuline muudatus põhikirjas on, et enam ei piiritleta liikmeskonda ainult meremeestega. **Edaspidi võivad liitu astuda kõik inimesed, kes tegutsevad või on tegutsenud merenduse heaks.** Toetajaliikmeks sobivad nii juriidilised kui eraisikud.

Vanu ja uusi liikmeid oodatakse **iga kuu teisel neljapäeval kell 15 Meremuuseumisse**, et kokku saada ja asja arutada.

Mari Vamba

Muugal veeretatakse samuti kotte-kärusid kui kesklinnas, ainult põrand pole nii sile.

"Finnjeti" reisijad on šokeeritud Muuga sadama seisukorrast

"Kitsas ja ebameeldiv"

Tallinna–Helsinki liinile lisandunud "Finnjet" on Tallinna sadamaametnike meelest liiga pikk, et mahtuda Tallinna reisisadamasse. Sadamakohaks näidati "Finnjetile" porist Muuga kaubasadamat 20 kilomeetri kaugusel Tallinnast.

Muuga sadama passikontrolliametnike arvutid tõrguvad, mistõttu maalepääsu algus "Finnjetilt" venib, venib ja venib. Pool tundi hilinenud maalepääs algab lõpuks kell 7.55. Muuga sadama väljanägemine ei tõsta saabuvate reisijate meeleolu. Prügi, metallihunnikud ja puujupid vedelevad sadama territooriumil laiali. Sadamaterminaal ja laevatrepp on kitsad, trepikoridor ei ole täies ulatuses kaetud. "Kitsas ja segadust tekitav," kommenteerib abielupaar Kotkast.

"Sadama korralduspool peaks toimima selgemalt ja jõudsamalt," jagab seda arvamust keskealine Erkki. "Räpane ja kitsas, kuradima kitsas," puhiseb ta. Tuomo Kouvolast pole nii kriitiline: "Väljapääsu leiab päris hästi üles, kui hoolikalt silte jälgida. Pärast passi- ja tollikontrolli lastitakse soomlased ehitusprahi vahel ootavaisse bussidesse. Bussid sõidavad läbi veel ühe passi- ja tollipunkti.

Taksosõit Tallinna kesklinna võtab lõpmatult aega ja maksab 200 EEK-i.

Sadam hoiab eestlaste poole

"Silja Line'i" Tallinna tegevdirektor Meelis Laido ei varja tigedust. Tal on selge arusaam, miks "Finnjetile" reisisadamas kohta ei leidunud. "Tallinna sadam hoiab Eesti laevakompaniide poole. See, et "Finnjet" mahub reisisadamasse, on mitu korda tõestatud."

Muugal polnud "Finnjetile" ettenähtud terminaali. "Meil õnnestus viimasel hetkel leida ujuvterminaal, see toimetati kohale ja kinnitati paigale paar tundi enne esimeste reisijate saabumist. On võimalik, et ujuvterminaal hakkab kõva tormi korral kõikuma." Laido sõnul see reisijaile ohtlik ei ole.

"Silja Line" hankis terminaali ning puhastab sadamat ja ümbrust omal kulul.

Sami Lotila
"IltaSanomat", 18. oktoober
Tõlkinud **Valeri Reilent**

Tõlkijakommentaar

Tavareisijana Muugal

Minu mulje Muuga sadama väljanägemisest on mõni päev hilisem. Sõitsin siis "Finnjetiga" Helsinkisse.

Kuidas kesklinnast Muuga sadamasse pääseda? Soome-poolne reisibüroo andis teada, et "Viru" hotelli kõrvalt väljub buss sõiduhinnaga 10 FIM-i, ilmselt ka 25 EEK-i. Sõiduplaani ja bussipeatuse asukohta ma teada ei saanud, aga ilmselt oleks seda teatud hotellis "Viru".

Taksosõit maksab umbes 150 EEK, mis võiks ehk olla 3–4-liikmelisele seltskonnale vastuvõetav hind. Iseenesest pikk taksosõit kesklinnast Muugale on elamuslik ja annab saabuvaile reisijaile linnast parema üldmulje. Sõltub takso marsruudist, aga võib arvata, et teele jääb mõnigi Tallinna põnev koht: Kadrioru park, "Russalka" mälestussammas, Pirita, teletorn ja Muuga suvilapiirkond.

Sadama territooriumile saabudes võib oodata, et reisijate ilme muutub küsivaks. Ilmselt on saabujat kraanade, viljaelevaatori ja kaubavagunitega tervitav kaubasadam tõesti see õige koht, kust kruisilaeva leida. Kuigi sadama üldmulje on tööstuslik, võib seda naljatamisi ka "eksootiliseks" nimetada.

Territooriumi puhtusele paneksin hinde 4—, sest silmatorkavat prügi ega räpasust ei kohanud. Vastas oli noor rõõmsameelne teenindaja, kes korraldas meie ümberistumist, mis sujus lihtsalt ja kiiresti; ka väikebussi juht oli abivalmis reisikotte tõstma. Siinkohal pöördusime veelkord ümber ja jätsime hüvasti saatjaga, kel polnud võimalust tulla läbi tolliväravate ujuvterminaali. Väikebussiga sõitsime laeva kõrval oleva ujuvterminaalini ja kõndisime, kotid kaenlas, otse passikontrollini. *Check-in*-ist olime lihtsalt mööda kõmpinud.

Otsisin *check-in*i üles ja vahetasin piletid laevakaardi vastu. Teenindajad andsid head nõu järgmisel korral silmad lahti hoida, kui teatasin, et nende teeninduspunkti nii lihtsalt tähele ei pane. Sildid olid ju küll, aga liiga väikesed, et laevale tõttav reisija neid märkaks. See on võib-olla ülearu suur nõudmine – turistilt, kes päev läbi Tallinnas ringi trampinud ning ähmi täis laevale tormab, et ruttu koju pääseda.

Sadama ja terminaali taseme ja teenindusega peaks kokkuvõttes üldiselt rahule jääma.

Valeri Reilent

Lumi valendab ja ilmgi on valgem kui oktoobris.

Transiidikomisjoni aasta on alanud

28. jaanuaril kogunes teede- ja sideministeeriumis valitsuse transiidikomisjon oma tänavusele esimesele istungile.

Seekordne istung algas pidulikumalt kui muidu: akadeemik **Mihhail Bronšteini** õnnitleti tema äsjase juubeli puhul. Juubilari hoiatus oli, et meil ei prognoosita toimuvaid protsesse piisavalt ning teravnevas konkurentsis on tekkimas olukord, milles pakkumine hakkab tunduvalt ületama nõudmist.

Istungil tehti kokkuvõtted mullusest tegevusest ning arutati käesoleva aasta kavasid.

Nagu märkis teede- ja sideminister **Raivo Vare**, on eelmise aasta töö tulemiks see, et avalik arvamus on muutunud, transiitkaubanduse tähtsust meie arengus on hakatud enam tunnustama ja väärtustama.

Ministri veendumusel hakkab otsa saama loomuliku, täitmata veoruumi aeg. Kui veel möödunud aastal oli põhjust rääkida sellest, et meie võimaluste tutvustamine praktiliselt puudub, siis nüüd võib öelda, et ühtteist juba tehakse. Siiski ei ole meie reklaamitegevus kaugeltki piisav.

Meeldiva edasiminekuna tõi ta esile vabatsooni moodustamise Muuga sadamas ja tõsise ülesandena meie seadusandluse eurokompleksi viimise.

Kuna transiidikomisjoni kuuluvad erinevate institutsioonide esindajad ning selles töötavad mitmed alakomisjonid, väljendati arutelu käigus sageli küllaltki vastukäivaid arvamusi. Diskuteeriti näiteks selle üle, kas raudtee on ikka kitsaskoht logistilises süsteemis või kas kaalumisprotseduurid takistavad süsteemi sujuvat toimimist.

Milles aga kindlale üksmeele jõuti, oli see, et ilma objektiivse, usaldatava informatsiooni ning korralike analüüsideta ei ole võimalik rahvusvahelises konkurentsis püsimiseks riiklikul tasemel kaasa töötada.

Reet Naber

Muuga reisisadam

Sadamat, kus mullu käis ligi poolteist miljonit reisijat, võib vist juba reisisadamaks nimetada. Kaunite laevanimede "Cinderella" ja "Finnjet" või "Splendour of the Seas" ja "Royal Princess" kõrval on seal ka mehisemaid. Veebruari algul näiteks "Sovetski Voin" Arhangelskist ja "STK-1028" või Ukraina "Kertšenski Proliv", jaanuaris "Sovetskaja Rodina" Astrahanist ja tanker "Moskovski Festival" Novorossiiskist või "Vassili Šukšin".

Reisisadam paikneb ro-ro-laevadele ehitatud kitsukese metallsõrestikust kai ääres. Sellel kail on nüüd tihe sõiduplaan: südaööks kohale jõudnud "Donata" peab olema lahkunud, kui kell 8 sildub "Finnjet". Pärastlõunal, kui "Finnjet" lahkub, on veidi vahet, siis tuleb õhtuks "Cinderella", et enne kesköö ära sõita. Siis tuleb jälle "Donata". Ka "Travendi" kaks Kieli-liini laeva silduvad selle kai äärde.

Muuga sadam on suur ja sobib paremini autosõitjale kui jalakäijale. Sestap võisidki "Finnjeti" rahulolematud reisijad arvata, et paarsada meetrit, mis Muuga mastaabis on "lähedal", pole seda õllekastide või muu pagasiga koormatud reisijaile. Ning reisiterminaal pole mitte peegelsileda kivipõranda, kohvikute ja eskalaatorite-liftidega suur saal, vaid mitmes Tallinna sadamas seisnud "Silja Line'i" ujuvterminaal "Pontus". Seest vaibatatud ja sile, on see tuhande reisija kiireks läbilaskmiseks kindlasti väike. Pealegi olnud "Finnjeti" esimese sissetoomisega nii kiire, et laevalt lahkuvad reisijad sammunud koridoripõrandale kummimatte veeretavate töömeeste järel.

Sadamaväravast laevakoridorini toob reisijaid mikrobuss, suur osa tuleb kindlasti turismibussidega. Veel suurem osa, peamiselt "Cinderella" reisijad, ei lahku aga üldse laevalt. Või veetakse neid õhtusesse linna turismibussidega.

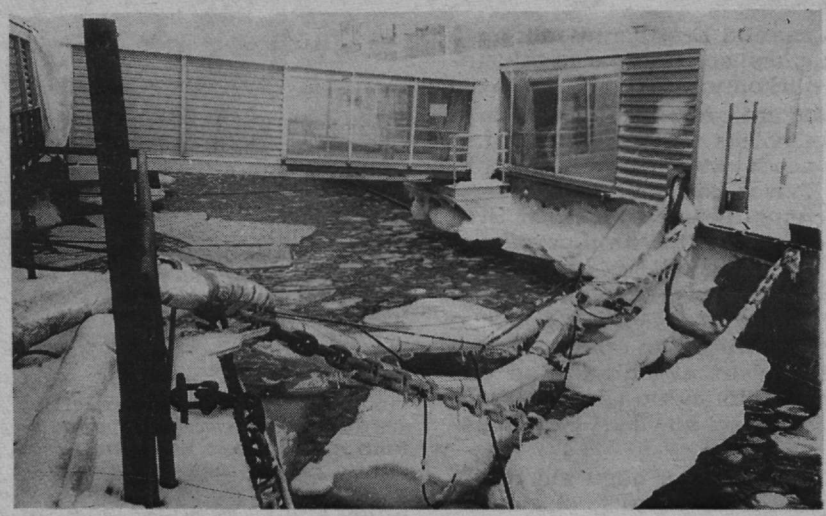
Puudu jääb ainult Tallinna siluett, mida Muuga elevaator vaevalt asendab. Ent kraanad, raudtee ja sadamalaod ilmestavad reisisadamat ka Helsinki Läänesadamas. Ka seal on kaljude ja linnasilueti asemel kaubasadama miljöö, tänavaots ei vii kesklinna ning sandi ilmaga on sadamasse tulek külm, tuuline ja märg. Tõsi, bussiliin, mis Muugal puudu, on Läänesadamas olemas. Ning reisijatehoone suurem ja parem.

Küllap on sellel, miks Soome laevad Muuga sadamasse kipuvad, mingi muu põhjus. Nad ju ei püüa reisijate piletiraha. Ega muidu saanuks "Silja Line" juba kuu aega pakkuda edasi-tagasi sõitu 110 krooni eest. Kui arvestada, et mõlema otsa sadamamaksuks kulub 90 krooni, jääb piletirahaks vaid 20 krooni.

"Finnjet" näib isegi Muugal nii suur, et tundub, nagu oleks laeva raske kai äärest välja keerata. Kesklinna sadamasse teised selle kõrvale vist enam ei mahukski. Kuigi, omal ajal oli "Nord Estonia" (praegu "Vana Tallinn") sedavõrd suur, et kardeti Kesklinna sadamas halva ilmaga raskusi tulevat. Praegu on seal alailma suuremaid või vähemalt kõrgemaid laevu, mille tagant "Vana Tallinn" enam hästi väljagi ei paista.

Vaadeldes Muuga sadama kauba- ja reisijatekäibe kasvu tabeleid, ilmneb, et hiigelsuuri puistlasti- ja autoveolaevu on käinud vähem. Järjest suuremaks on muutunud vedellasti väljavedu Muugalt, s.t. transiitvedu Venemaalt. Tendents muutuda reisiliinidega naftasadamaks on ilmne. Kui hästi reisijad naftasadamasse sobivad, peaks olema reisijaid vedavate firmade mure.

Madli Vitismann



Kui on mahti seisatada, avaneb Muuga sadamakoridoridest hoopis haruldasem pilt kui kesklinnas.

Muuga reisisadam mullu

Kuu	"Viking Line"	"Silja Line"
jaanuarist septembrini	901 563	
oktoober	92 172	46 087
november	110 841	61 099
detsember	106 985	60 452
1997 kokku	**1 211 561**	**167 638**
Sissesõite	346	80

Väikseim reisijate arv on "Cinderellal" olnud 774 ja suurim – 2696 – 5. veebruaril. "Cinderella" on 191 m pikk, keskmine reisijate arv on **1751**.

Väikseim reisijate arv on "Finnjetil" olnud 612 ja suurim – 1507 – 26. oktoobril, aga alla tuhande reisijaga on tehtud pool reisidest. "Finnjet" on 215 m pikk, keskmine reisijate arv on **1068**.

Liinireisilaevad on Muuga sadamasse toonud 426 korral kokku 691 469 reisijat. Et sadam loeb iga sissesõidu korral nii saabuvaid kui ka lahkuvaid reisijaid, kuigi näiteks "Cinderellalt" harva keegi lahkub, on reisijate aastane koguarv kaks korda suurem. Mõlema laevafirma igapäevaste reiside jätkumine võib samasuguse laevatäituvuse korral selle arvu viia tänavu **kahe miljonini**.

Kui lisada ka merematkelaevad ja vähesed kaubalaevadega sõitnud reisijad, siis on Muuga sadamal mullu tegemist olnud **1 414 972** reisijaga.

Merematkel Muugale

Muuga sadamasse on suviti sõitnud suured merematkelaevad, mis Kesklinna sadamasse ei mahu. Mullu põikas juunist septembrini kord kuus Muugale teel Peterburist Kopenhaagenisse 264 m pikkune "Splendour of the Seas", pardal iga kord ligi 2000 reisijat. Kahel korral juunis ja juulis ning ühel korral augustis külastas Muugat 230 m pikkune "Royal Princess", pardal üle 1000 reisija. Neljal korral on laev olnud teel Peterburist Gdyniasse ja ühel korral Helsinkisse. Muuga sadamat on sel viisil külastanud kokku **13 322** turisti. Et reisijaid arvestab sadam nii saabujate kui ka lahkujatena, siis kokku hoopis 26 651.

Tulemata jäid endast ette teatanud "Solar Wind" ja "Regent Prince", üks 243 ja teine 236 m pikk.

Tujudest, *torudest* ja kontrollist

Kapriisne kaup

Soome reisijad on Muuga sadamas väga pettunud, nagu kõrvalt võib lugeda. Kas on põhjust?

Muuga sadama sadamakapten REIN RAUDSALU:

Siin viiakse neid bussiga ilusti laeva juurde. Aga et Muuga kaugel on, seda teadis "Silja Line" ju kindlasti isegi. Miks ta sunnib siis oma reisijaid siit kesklinna sõitma, ja nii kalli raha eest. Pangu oma bussid tasuta käima. Aga soomlane leiab, et eestlane süüdi... Ma mäletan, kuidas *Silja* siia tuli – rind ees, et peab meie sadamasse pääsema. Küsimisest polnud nagu juttugi, vaid dikteeriti, mida sadam tegema peab. Kõik, mis siin tehti, tehti nende etteütlemise järgi, sadamakapten hoidis siis suu kinni. Kesklinna sadamasse nad ei mahtunud, aga siia võib ükskõik kui pikk laev tulla.

Kui praegu sõita Helsinki Läänesadamasse, võib kirjutada samasuguse sopase artikli. Aga ükski eestlane ei kirjuta ju. Või kui kirjutab, siis soome leht ei võta seda vastu. Aga eesti lehed on rõõmsad niisuguseid meie kohta käivaid asju saama.

Seda "Silja Line'ile" pakuti, et võiks ühest tolliterminaalist läbi sõita. Neile see ei meeldinud. Aga poleks seal häda midagi – siin on kuus passiväravat, seal oleks viis olnud.

Nii et te ei rõõmusta sugugi? Reisija peaks ju olema sadamale kasulik kaup, sest laadib ja lossib ennast ise; lisaks, kui jalutab korra oma õllekäruga läbi koridori, kohe 22,5 kr kukub.

Minu vaatevinklist pole nad midagi kasulikku toonud. Raha nad toovad. Aga see on ju sadama äri – laevade eest raha saada.

Kas reisilaevadega seoses on mingeid täiendavaid probleeme veel olnud?

Teistelt laevadelt ju keegi maas ei käi; või kui ongi käinud, siis ole keegi virisenud. Kruisilaevad on ka käinud, mis Tallinna sadamasse pole mahtunud või kohta leidnud. Antakse aga bussid ette, ja sõidavad linna. Seal pole muidugi ka soome ega rootsi reisijad, vaid inglased–ameeriklased, kes oskavad ennast inimlikult üleval pidada. Rõõmustavad, et said Tallinna, ja on veel kained ka, kui tagasi tulevad. Õllekärusid nad ei tassi, neil ei ole kitsas.

***Silja* jättis asjaajamise ka vist üsna viimasele minutile?**

Jaa, neil endil oli ju kiire. Selle "Pontuse" küljes, mis nad siia tõid, on aasad, kuhu käivad vaiad. Aga nad lõid vaiad enne sisse, muidugi siis ei mahtunud "Pontus" sinna vahele. Hakati neid aasu–kronsteine maha lõikama. Saadi siis "Pontus" kohale; see võttis terve ööpäeva aega. Terve rida sadamapoolseid nõudeid on praeguseni täitmata, eriti vööriotste kinnitamise suhtes. Saadakse niisama hakkama, aga ega "Finnjet" tormiga sisse tulegi. Ka "Cindrella" ei käi suure tormiga sees. Lisapoid panime nende soovi järgi välja. See läks ka üle veerand miljoni maksma.

Nüüd on selle kai peal siis hirmus pingeline sõiduplaan. Üks laev ruttu eest ära, teine asemele?

Ongi. Kusjuures "Finnjet" kipub hiljaks jääma. Pahandavad lehes, et passe kontrollitakse pool tundi. Aga nende hiljaksjäämine lööb meil kõik graafikud segamini. Meil on töö planeeritud. Aga nii kui tema jääb 15 minutit hiljaks, jääb iga järgmine laev ka 15 minutit hiljaks.

Reisijad saabuvad vaibastatud ujuvterminaali, mis on iseendast ju küll mugav ja ilus.

Ja kes tarvitavad "Silja Line'i" tellitud busse, neil pole muud muret, kui istuvad peale. Ja kui neid samu busse tagasitulekuks ka tarvitada, siis saavad jälle sinnasamasse laeva juurde. Aga kes taksoga tuleb, neid toob tollipiiri pealt punane väikebuss.

Mis "Viru" juures busside peatumist puudutab, siis *Siljal* on oma talitus ja turismifirmadega lepingud, lasku peatus ära märgistada.

Siin on kaubasadam, ja mingit erilist silmailu ei ole tahetudki luua, aga muidugi on nii, et näiteks mingit pikka aega seisvat roostes konteinerit või viltu asetatud treilerit ise enam ei märka, küll aga näeb seda harjumatu tulija.

Kas kruisilaevu käib stabiilselt – paar suurt suve jooksul?

Tänavusi lepinguid pole näinud. Ei usu, et neid palju rohkem tuleb. Käidud on juba oma kolm aastat. Üldiselt päeviti käiakse linnades, öösiti sõidetakse.

Kus nende reisijad maale tulevad?

Tulevad viljakai naabruses asuvate kaide äärde.

Mida pakute selle 40 krooni eest, mis iga edasi–tagasi reisija pealt tuleb?

Eks me ole ka tahtnud parima teha, ja kui sadam saab selle pealt teenida, siis miks mitte.

See iseennast laadiv kaup ehk reisija on sadama territooriumil, kus käib tootmine, ju ka täiendav ohutusprobleem.

Seda küll. Aga nii kui reisija *torust* välja tuleb, astub bussi. Ega nad ei pea siin rohkem jala käima kui linnaterminaalis. Siin on koridor kitsam, aga ega tuulisem küll ole kui linna oma.

Ühesõnaga, kõik taandub sellele, et reisijate hädad on samad mis Muuga sadama töötajate ja sadama külastajate jaoks.

Jah.

Sadamakaptenit panevad reisijate õllekastimured muigama...

Kontrollimisest

Teilt on lahkunud veeteede ameti riiklik sadamakapteni talitus. Milline töölõik teil sellega seoses juurde tuli?

Õnneks ei ole me sellepärast midagi eriti tegemata jätnud, et nad siin olemas olid. Nad tegid midagi enda jaoks ja me õieti ei teadnudki, millega tegelevad. Ainuke, mida nad teha tahtsid, oli laevu sisse–välja vormistada, aga nüüd tuleb välja, et seda ei ole ju kellelegi tarvis. Nende äraminek on justkui märkamatuks jäänud, sellepärast et meie ei vormistanud laevu enam ega vormista nüüd ka. Munsterrolli näidakse piirivalvele ja üldeklaratsiooni tollile. Koopia üldeklaratsioonist me võtame endale ja rolli ka, sest peame vajalikuks ikkagi silma peale visata.

Kui seal mingit viga näeme, teatame veeteede ametile. Meil endal pole õigust midagi teha. Riikliku kontrolli puhul antakse tõend, et seda laeva pole vaja pool aastat kontrollida. Ja kui tõendi tähtaeg ongi lõppenud, pole ka midagi lahti, sest memorandum näeb ette kontrollida ainult 25% laevadest.

Aga nüüd peame siiski mingid õigused endale saama, sest vili hakkab välja minema. Vili on niisugune asi, mis tahab ranget kontrolli: üle maailma kontrollitakse laeva enne väljaminekut – tema püstivust ja vastavust rahvusvahelistele nõuetele. Ka tekilaadungi kinnitamist peaks kontrollima – meil küll kuigi palju laevu tekilaadungiga välja ei lähe. Ja mõnes sadamas, näiteks Antwerpenis, nõudis sadamakapten, et spetsiaalne firma annaks tõendi lasti korraliku kinnitamise kohta. Laev pidi selle teenuse siis tellima. Võib nii, aga võime ka ise kontrollida.

Niisuguseid asju on veelgi. Peame ükskord korralikult maha istuma ja vaatama, kes nende asjadega tegelema hakkab, mida veeteede amet enam ei tee. Amet tõmbab oma tegevust koomale, aga järele jääb vaakum.

Keegi ei kinnita enam laeva logiraamatut. Kes peaks kinnitama? Erapooletu isik. Sadam on erapooletu. Võib muidugi minna notari juurde, kuid see tahab raha saada. Kinnitamine tähendab, et erapooletu isik tõestab uue raamatu puhul: siin on nii- ja niimitu lehekülge. Paneb nööri läbi ja kinnitab pitseriga. Kapten ega laevaomanik ei saa seda ise teha, sest raamatut võidakse kasutada nende vastu. Aga tekib küsimus, kas on üldse vaja kinnitada – kas mõni dokument nõuab seda?

Meil ei ole kokkulepet, et kui näeme mingit viga, siis kutsume riikliku kontrolli kohale. Ja mu meelest ei ole uue seadusandluse järgi riiklikul kontrollil ka õigust laeva kinni pidada. Nagu ma aru saan, on see õigus ainult kohtul. Aga kui kohus teeb määruse laev kinni pidada, siis peaks see tähendama, et me ei vormista seda välja. Aga kui me väljavormistamisega ei tegele, kuidas siis? Ei saada lootsi, ei anna pukserit – kinni pidada muidugi saame. Jälgime, et välja ei läheks. Aga siin on teisigi jälgijaid – piirivalve. Ja piirivalve on ka see, kes vormistab.

Kas sellest meresõiduohutus ei halvene, et nüüd keegi ei vaata, kas munsterrolis on vajalik hulk õigeid inimesi, kas püstivusarvutused on õiged, kas deklaratsioonid on korras?

Loomulikult halveneb.

Ja vastutus veereb kaptenile ja laevaomanikule.

Eks muidugi. Aga ei teagi kohtupraktikast, kas juhul, kui näiteks sadamakapten oli lasti kinnitamist kontrollinud, aga last siiski liikuma läks, kontrollijale ka mingi vastutus langes.

Üldiselt on tänapäeva tendents sinnapoole, et ikka rohkem kontrollida.

Mari Vamba
Madli Vitismann

...aga võtavad tõsiseks laevade kinnitamis- ja ohutusprobleemid.

Laevatüüpe Muuga sadamas

Tüüp	Eesti	Teised
reisilaevu		436
segalastilaevu	21	297
jõgi–meri–tüüpi	2	235
ro–ro–tüüpi	344	70
konteinerlaevu	72	1
puistlastilaevu		42
külmutuslaevu	9	38
tankereid		573
ore–bulk–oil–tüüpi		3
autoveolaevu		1
puksereid		25
pargaseid		25
1997 kokku	**448**	**1722**

1996. aastaga võrreldes on 50 võrra vähenenud Eesti ro–ro–laevade (reiside) arv, puistlastilaevu on käinud 18 võrra ja autoveolaevu 16 võrra vähem. Reisilaevade, tankerite ja segalastilaevade sissesõitude arv on suurenenud pea 100 võrra. Laevade koguarv oli 1996. a. 1940, mullu **2170**.

Maailm Muugal

Lipp	Saabunud laevu	Kaubatonne
Eesti	448	358 289
Vene	289	403 953
Soome	259	722 886
Rootsi	126	103 416
Malta	121	40 964
Norra	91	42 078
Saksamaa	82	42 860
Küpros	76	49 649
Läti	56	58 442
Hollandi	33	13 806
Liibeeria	18	6 250
Panama	17	91 408
Bahama	16	10 566
Suurbritannia	13	4 447
Belize	12	4 332
Kreeka	12	86 711
Bermuuda	8	3 228
Taani	7	4 988
Itaalia	6	
Türgi	6	5 066
Belgia	5	
Prantsuse	4	12
Portugal	4	2 826
St. Vincent ja Grenadiinid	4	1 000
Kanada	3	
USA	3	102 000
Leedu	2	12 231
Marshalli saared	2	
Singapur	2	13 245
Argentiina	1	220
Austria	1	
Bulgaaria	1	
Hiina	1	
Honduuras	1	
Hongkong	1	
India	1	
Kampuchea	1	
Maroko	1	1 008
Myanmar	1	
Süüria	1	
Ukraina	1	1 519
1997 kokku	**1744**	**2 187 400**

Laevu Muuga sadamas

GRT	jaanuaris	1997
kuni 5 000	69	893
5 000–15 000	54	669
15 000–50 000	88	592
50 000–100 000		15
üle 100 000		1
Kokku	**211**	**2170**

Muuga kaubasadam

Kaup (t)	1996	1997
vedellasti osatähtsus suurenes		
sisse tulnud	671 458	850 239
välja läinud	3 874 058	6 218 938
kogukäive	**4 545 516**	**7 069 177**
muu kauba osatähtsus vähenes		
sisse tulnud	1 656 529	1 337 161
välja läinud	1 482 679	619 649
kogukäive	**3 139 208**	**1 956 810**
kogu kaubahulk suurenes		
sisse tulnud	2 327 987	2 187 400
välja läinud	5 356 737	6 838 587
kogu kaubakäive	**7 684 721**	**9 025 987**
reisijate hulk suurenes		
kokku	**1 053 765**	**1 414 972**

Tagasivaade

"Estonia" huku uurimise rahvusvahelise komisjoni esimees UNO LAUR, kuidas teie jaoks algas osavõtt komisjoni tööst?

Tol 28. septembri hommikul olin Pariisis. Hakkasime ära sõitma, aga natuke oli veel aega. Niisiis vaatasime hotellis televiisorit. Äkki tuleb kaart, Tallinna–Stockholmi joon, ja hakatakse *Estoniast* rääkima. Prantsuse keelest aru ka ei saa – absoluutne segadus. Natuke aega hiljem helistas mulle Viljar Kasemaa, küsis, kas olen nõus komisjoni tööst osa võtma. Keegi ei teadnud veel, mis just ja kuidas juhtus. Rääkis mulle niipalju kui teadis. Andsin nõusoleku.

Lendasime Helsinkisse, seal läks paar tundi. Väga tore vahejuhtum oli – tuleme abikaasaga mööda Esplanaadi, vastu lõbusas tujus soomlane. Saab aru, et oleme eestlased ja ütleb: "Nii väike rahvas ja nii suur õnnetus! Aga niikaua kui meil on üks hümn, on kõik korras!"

Õhtul hilja saime Tallinna. Viljar Kasemaa oli vastas, viis mu kohe Kadriorgu. Seal oli suur nõupidamine. Järgmisel hommikul oli juba kokkusaamine ministeeriumis, oli tehtud tohutu suur komisjon: ministreid, ja Toivo Ninnas, ja Yrjö Saarinen ja kes kõik veel seal olid. See oli muidugi Eesti–sisene.

Siis lendasime Turku, 2. ja 3. oktoobril oli seal esimene rahvusvahelise komisjoni istung. Algul olid inimesed kõik võõrad, ei teadnud, kes, mida ja kuidas peab tegema. Soomlastel ja rootslastel oli ju statsionaarne komisjon.

Teil oli "Eesti Merelaevanduse" ajast vähemalt mingi sellelaadne kogemus.

See oli hoopis midagi muud. Seal ma kaitsesin meresõiduametis kõik need 25 aastat firma huve. Nüüd ei olnud kellegi huvide kaitsmist, vaid põhjuste ja asjade kulgemise väljaselgitamine. No ja meile kui Nõukogude impeeriumist tulnuile oli võõras, et see komisjon ei otsinud süüdlasi. Mis oli muidugi väga õige. Mul on hulk niisuguste komisjonide aruandeid – nad ei määra kunagi süüdlasi. Nemad leiavad vaid põhjused, süüdlased määrab kohus.

Tuomo Karppinen pidas suure ettekande. Aga siis ei olnud ju veel suurt midagi teada. Oli küll selge, et visiir oli kadunud – olime juba lennujaamas pääsenuid kuulanud –, ja sellest sai palju järeldusi teha. Sellest sai selgeks, miks laev nii kiiresti põhja läks. Turkus oli ka pressikonverents.

Vrakk leiti üles, seejärel käisime visiiri tõstmas – olime terve nädala jäämurdja peal. Ja eks istungid istungite otsa. Kõigepealt jagasime ära valdkonnad, kes millega tegeleb. Ka määrati igast delegatsioonist inimesed, kes missuguse peatükiga tegelevad. Üks oli juht ja teised kaks veel juures. Peatükke oli oluliselt rohkem kui inimesi. Aga peatükkide arv ja pealkirjad, nagu üldse paljugi, on algusega võrreldes muutunud.

Kuidas te hindate alguse õhkkonda komisjonis ja komisjoniliikmete teadmisi? Mis oli algul suurim probleem omavahelises koostöös?

Inimesed olid omavahel võõrad, see oli probleem. Komisjoni esimehe Andi Meistri diplomaatilised oskused mängisid oma osa. Aga eks meil kõigil oli raskusi oma rolli tunnetamisega.

Soome ja Rootsi alaliste komisjonide liikmed võtsid seda uurimist ilmselt kui lihtsalt üht etappi oma töös, kuigi ehk keerulisemat. Meie inimestega oli teisiti.

Jah, muidugi. Neile oli see tavapärane töö, kuigi suur töö. Eestlastest liikmetel oli kõigil peale komisjonis olemise ka oma põhitöö.

Meil läks kolm aastat. Ei ütleks, et seda on liiga palju. "Sally Albatrossi" õnnetuse uurimine võttis kaks aastat, kuigi kõik tunnistajad olid käepärast ja ma ei tea, kas õnnetuse ajal keegi jalad ka märjaks tegi.

Mõne aja pärast hakkas komisjoniliikmete vahetamine – väljendus umbusk teatud inimeste vastu.

Kui Enn Neidre määrati komisjoni, ütlesin esimehele, et mul ei ole vähimatki selle inimese vastu, aga näen ta ametikoha tõttu probleemi. Lõpuks see probleem tekkiski.

Aga ega kolm aastat tagasi ei olnudki suurt merendusasjatundjaid võtta, kes poleks mingil eluetapil olnud "Eesti Merelaevandusega" seotud.

Olin ju ka ise aastaid seal tööl. Ja seda on samuti meenutatud. Kõigis teistes komisjonides oli üks jurist, üks meremees, üks laevaehitaja. Meil oli üks insener ja kaks meremeest. Pärast oli meil jurist Priit Männik, kes polnud laevandusega seotud. Muide, naabrite komisjonide esimehed, nii Kari Lehtola kui Olof Forssberg, on ju juristid.

Nii et teisiti koostatud komisjoni puhul oleks saanud etteheiteid vältida? Kuigi tundub, et ikkagi oleks püütud vigu leida.

Muidugi. Püüti ju eesti meremehi igati mustata, see oli omaette poliitika. Oleks ju olnud ilus kõik, kogu süü, eesti meremeeste kaela veeretada, ja asi tahe.

Komisjon peaks olema objektiivsuse etalon. Kas seal ka niisuguseid katseid tehti?

Seda on raske ütelda. Eks vaidlusi oli väga palju, aga ma arvan, et lõpuks saavutasime optimaalse lahenduse. Ma kirjutasin aruandele alla täitsa puhta südamega.

Huvitav oleks kuulda pikka aega töötanud komisjoniliikmete kohta, missugused inimesed nad on.

Enn Neidre on väga kohusetruu ja väga suurte kogemustega meremees. Temast oli väga palju abi, kui oli vaja täpsustusi laeva ja inimeste kohta. Need sai alati väga kiiresti ja väga kvaliteetselt.

Heino Jaakula on samuti väga kohusetundlik inimene ja kui laevaehitusinsener aitas meid väga palju.

Priit Männik juristina lähenes jälle omamoodi ja oli sellepärast väga väärtuslik. Oli vaja uuesti korraldada ülekuulamisi, näiteks üht inimest kuulati seitse korda üle, Priit Männik oli selleks tööks väga kohane.

Välismaalased? Ma ütleksin, et kõige suurema töö tegid ära Börje Stenström ja Tuomo Karppinen, väga kõrge kvalifikatsiooniga mehed. Muidugi aitasid ka eksperdid, aga põhiraskus oli neil. Bengt Schager koostas põhiliselt ühe, kuuenda, peatüki. Komisjoni istungitel olid aga kõik võrdses seisus, igaüks võis sõna võtta. Igaüht kuulati, ja kui jutt oli aktsepteeritav, siis pandi see ka niimoodi kirja. Istungitel polnud vahet esimehe, liikmete, ekspertide ja vaatlejate vahel.

Komisjoni sees vanema–noorema venna probleeme ei tekkinud?

Kolme aasta jooksul oli igasuguseid olukordi ja väga tuliseid vaidlusi. Kas neid nüüd niimoodi võib hinnata...

Rootsi ajakirjanduses esines intervjueeritud rootslastest komisjoniliikmete suust süüdistusi, et eestlased ei saa tähtaegadeks nõutaval tasemel tekstidega hakkama.

Komisjoni sees etteheiteid ei tehtud.

Kuidas kujunesid kokkupuuted Rootsi ametiasutustega?

Kui sealtpoolt oli midagi vaja, siis tegutsesid rootslastest liikmed. Ja kui Eestist, siis meie.

Kuidas sel juhul ilmnesid varasemad teatamata jäänud Rootsi laevade visiiriõnnetused?

See tuli välja üpris juhuslikult – siis, kui võeti üle "Diana II" ja Arli Moosaar leidis seal vanemmehaaniku sahtlist vastavad fotod. Kapten Erich Moik andis need minu kätte. Siis hankisime *Bureau Veritase* raporti sinna juurde, võrdlesime kõiki neid asju, ja ma koostasin ettekande, mille sai iga komisjoni liige koos piltidega. Sealt see asi arenes. Hakati koguma andmeid ka teiste õnnetuste kohta. Nüüd on meil sellest terve peatükk. Kohtusin ka "Diana II" kapteniga. Tema ütleb, et nad kandsid ette – helistasid koos *Bureau Veritase* esindajaga mitu korda Trelleborgist Malmösse. Rootsi pool väidab, et nende veeteede amet pole ettekannet saanud. Raportis on mõlemad väited kirjas.

Eriti tunnistajate ütluste käsitlemisel, aga ka muudes valdkondades ilmnesid tõlkeprobleemid. Kui muidu igati tõlgitavatest sõnadest lause moodustatakse, siis on tähtis ka intonatsioon.

Nagu ka see, kas sõna öeldi ainsuses või mitmuses: kolks või kolksud. Kulus väga palju aega, et selgeks teha: kuuldi üht kolksu. Ja et leida üles 15 minutit – selle peale läks terve aasta.

Aga Saksa laevatehas jätkab ikka teistsuguse ajaskeemi järgi.

Selle üle ma ei imesta sugugi.

Aeganõudvaid asju oli muidugi teisigi. Meil oli ju nii vähe tunnistajaid. Pidime suure osa järeldusi n.ö. ise tuletama. Sillast ei pääsenud keegi, ja mis tegelikult toimus, ei tea me tänase päevani. Teame ainult üldpilti.

Ma arvan, et kõige raskem oli ikkagi inimeste tegevuse analüüs ja järelduste tegemine ning lõpp–pildi saamine.

Kuidas nägi välja lõppteksti väljakujunemise protseduur? Keegi kirjutas ühe lõigu mustandi, aga mis edasi?

Kõik oli ju ära jagatud. Vastav inimene esitas kõigepealt n.ö. eelnõu, selle sai igaüks faksi või postiga. Või kui tegija jäi omadega hiljaks, siis otse laua peale. Tihtipeale arutasime teksti sõna–sõnalt, mitte ainult lause–lauselt.

Millised probleemid jäidki lahenduseta?

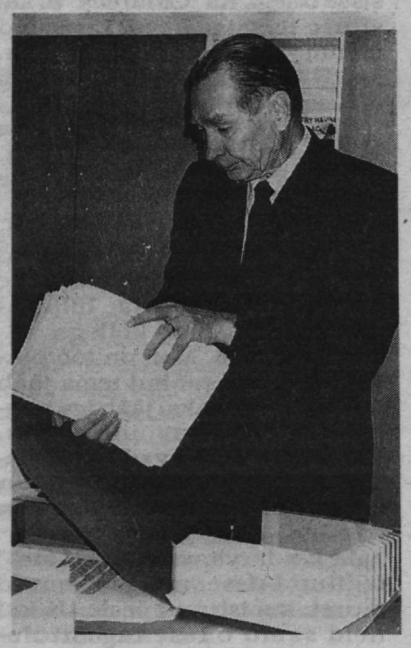
Näiteks see, mis juhtus kapteniga. Me võime ainult arvata. Arvame, et oli sillas. See põhineb sellel, et kui madrus saadeti umbes kell 1.07–1.09 alla, siis oli kapten sillas. Rohkem me temast midagi ei tea.

Teame, et sillas oli vähemalt 5 inimest. Võis olla rohkem. Kas oli ka Jüri Aavik, seda me ei tea.

Tuukrite ekspeditsiooni korraldas ju Rootsi riik. Rootsi mereadministratsioon tellis ja maksis. Ning tol hetkel olid ülesanded ja arusaamad hoopis teised. Rootsi riik tahtis teada, kas on võimalik hukkunuid välja tuua, kas on võimalik laeva üles tõsta, aga mitte identifitseerida, kes on kus. Et komisjoniliikmed olid laevas ja palusid midagi teha, see oli tuukritel nagu lisatöö.

Kas ja kui palju mõjutas komisjoni Eesti osapoole tööd see, et Eesti riik ei suutnud samal hulgal raha välja panna kui teised osalised? Kas see nõrgendas kuidagi teie positsioone? Ei saanud ise mingeid ehk vajalikke täiendavaid uuringuid tellida?

Ei olnud kunagi kõne all mingite täiendavate uuringute tellimine. Arvutusi, jah, telliti ja nende eest maksti. Ei, ma ei ütleks, et see oleks olnud eriline probleem. Igatahes sellest probleemi ei tehtud.



Komisjoni töö on lõppenud. Uno Laur sorteeris pabereid, et need meremuuseumile üle anda. Fotol olev kaustatäis oli 13. ptk. mustandite eri variandid — kõik lausehaaval läbi vaadatud.

Andi Meister leidis andmeid kõrvutades, et üks inimene on kadunud.

Kõik on võimalik. Ma ei imesta mitte sugugi, kui sellises segaduses mõni inimene puudu jääb. Aga komisjoni jaoks ei ole see probleem. Komisjonilt taheti teada, miks see õnnetus juhtus ja kuidas juhtus. Et pääses üks inimene rohkem või vähem – ma ei näe selles midagi erilist.

Veel juhtis Andi Meister tähelepanu sellele, et aruanne sisaldab siiski midagi oletuslikku (*tõenäoliselt oli sillas*) – algul olevat kokku lepitud, et on ainult faktid.

Osa sillasolijate hääli on ju kuulda. Ka teame, kes sealt välja tulid. Ainult kaptenist ei ole mingit jälge. Arvatavasti juhtus temaga kohe midagi.

Kuidas te hindate nende asutuste – mereadministratsioonide, klassifikatsiooniühingu – rolli, mis pidid tagama reisilaeva ohutuse?

Selge on see, et laev ei vastanud SOLAS–e nõuetele. Selle eest vastutab mereadministratsioon.

Kas klassifikatsiooniühingud on erineva taseme ja erineva mainega?

Suurem osa tunnustatud klassifikatsiooniühinguid on ühinenud ühte organisatsiooni, mis ühtlustab nende nõudmisi. Nii et nad peaksid, vähemalt teoreetiliselt, olema täiesti võrdsed. Aga eks praktikas on mõned nõudlikumad kui teised. Kuid nõuded peaksid muidugi olema ühesugused.

***Bureau Veritas* ei kontrollinud pärast "Diana II" õnnetust teisi laevu. Sellele osutas Saksa laevatehas.**

See oli kindlasti mõõdalaskmine. Aga ma arvan, et nad viitavad sellele, et vabapardamärgi konventsioon ei käi üldse klassifikatsiooniühingu alla, vaid mereadministratsiooni alla. Riigid on 4 ohutuskonventsiooniga ühinenud ja riigid peavad nende täitmist kontrollima. Kui "Estonia" tuli Eesti lipu alla, volitas Eesti mereadministratsioon seda tegema *Bureau Veritase*. Aga kuni laev oli Soome lipu all, siis pidi Soome mereadministratsioon vahetult neid asju kontrollima.

Kas laevapere oli piisav selle laeva ohutuse tagamiseks?

Oli täiesti piisav. Kvalifikatsioon samuti.

Praegu tahetakse "Regina Balticalt" Rootsi poole ettepanekul üks tüürimees koondada.

Tavaks on saanud, et reisilaevas on vahis kaks laevajuhti. 1956. aastal põrkasid kokku "Andrea Doria" ja "Stockholm". Juba tollal oli itaallastel kaks laevajuhti vahis, "Stockholmil" ainult kolmas tüürimees. Usun, et tava juurdus tollest ajast.

Kas teil on Saksa laevatehase näituste põhjal midagi lisada?

Noh, ma saan aru, et sakslased kulutasid hulga raha oma huvide kaitseks. Et nad nii tegutsesid, siis ju oli see nende silmis otstarbekas. Aga minu jaoks ei tõestanud nad seal midagi.

Keegi oli, jah, võtnud ühe videofilmi ja peale olid juhuslikult jäänud hinged. Selle järgi tulid nemad järeldusele, et hinged olid juba väga viletsas seisus. Tegelikult, kui spetsialistid seda kaader kaadrilt analüüsisid, siis ilmnes, et tegu oli lihtsalt videokaamera efektiga. Aga seda püüti kohe ära kasutada.

Üks rambiriiv oli võib–olla jah lahti. Aga võib–olla langes välja õnnetuse ajal. Üks pesa ei ole puruks tõmmatud. Jah, me teame seda. Aga see ei mänginud mingit rolli. Absoluutselt! See on alumine – oleks ta kinni olnud, oleks visiir ikka rambi lahti tõmmanud.

Ainult et suvise näituse ajal oli seal permanentne pressikonverents, ja kui mees ikka puust mudelil näitab, et see oli lahti, rahvas ümber vaatab ja ajakirjanikud pildistavad...

Ega see meeldiv olnud.

Millel siis põhinesid tookordsed tugevusarvutused? Ega laeva ju ilma ka ei ehitatud.

Mina ei ole tehnikainimene, aga niipalju kui mina aru sain, ei olnud mingeid õigeid aluseid, kuidas neid arvutada. Ega andmeid. Lihtsalt kuidagi tehti.

Ehitati 1980. aastal. Väidetakse, et tollal polnud vajalikul määral lähteandmeid, et õigesti konstrueerida. Sakslased ju väidavad, et laev ehitati sõitmiseks kuni 20 miili kaldast. Klassifikatsioon oli aga: ilma mingisuguste piiranguteta. Võiks muidugi küsida: kuidas on siis lood "Diana II–ga", mille vöör oli täpselt samamoodi ehitatud. Ja juhtus täpselt samasugune asi Trelleborgi ja Rostocki vahel. See on ju avameri ja kaugem kui 20 miili kaldast. Kuidas siis see laev sinna sattus?

Tundub, et laevatehasel oli ka suuri mõõdalaskmisi selles, kuidas nad "von Telli" konstruktsiooni külge panid...

Ja kuidas te hindate Andi Meistri raamatut?

Jah, nüüd ma olen seda lugenud. Kõik, mis puudutab tehnilist külge ja enam–vähem sündmuste käiku, sellega olen enam–vähem nõus. Aga tema kahtlustega ma küll nõustuda ei saa.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Lõpetatud logiraamat

Igale loole pannakse kord punkt. Lõpetatakse logi-, arve-, jutu- ja muud raamatud. Aegamisi kattuvad tolmukorraga küsimärgid. Paraku vaid selleks, et mõne aja pärast taas valusalt torgata. Seda on tõestanud õnnetuste ja kuritegude ajalugu.

Küsitakse ikka ja jälle: "Miks?"

Vastamata "miks" on piinlikuvõitu asi. Sest vastamata on jäänud ta üksnes seetõttu, et võinuks juhtida kuhugi. Teist võimalust ei ole.

"Estonia" vrakil toimunud tuukritöödel esindas Eesti Vabariiki kapten Arne Valgma, laevakontrolli talituse juhataja. Viimasel ööl (hommikul lõpetati tööd) magas ta väsinud inimese rahulikku und, sest talle öeldi, et öösel midagi erilist toimu. Kuid just sellel öösel käisid tuukrid komandosillal.

7. jaanuaril 1998 ütles kapten Valgma "Postimehele", et ta ei usu, et teda meelega magama saadeti. "Arvan, et siin olid teised põhjused," ütles ta. "Kas oli laeva mujale vaja või sai raha otsa või otsustati varem lõpetada ..." Öeldust saab järeldada ainult üht – Eesti kõrge ametisik usub, et tuukrid komandosillale ei jõudnudki. Vaatamata kõigile ilmunud publikatsioonidele, kaasa arvatud uurimiskomisjoni lõpparuanne. Inimese kohta, kellega ta laeval monitoriruumi jagas, mainis ta järgmist: "Mulle öeldi, et ta on Soome esindaja/.../ Ma ei mäleta tema nime. Nimekaarti ta ei andnud. Mina enda oma andsin. Ta ütles, et ta on tehnikaülikooli õppejõud." Kuid 3. mail 1996 Politsei Keskuurimisbüroo uurijale antud tunnistusest võib lugeda: "Täpsustan, et monitoriruum oli meil soomlase Karppineniga kahe peale üks."

Olgu kapten Valgmale ja kõigile huvilistele teadmiseks, et laeval ei olnud ü h t e g i Soome esindajat. Mitte ühte! Ei professorit, politseinikku ega muud asjameest. Seal käisid vaid kolm Soome mereväe ohvitseri - J. Engrods, T. Rapp ja T. Saario. Tulid pardale 3. päeval ja lahkusid samas. Rootsi politseid esindasid laeval H. Lundberg ja J. Olsson. Kapten Valgma positsioon oli kirjapanduna kõige kõrgem - *Estonian Government*.

Laevalviibinute nimekirjad saatis mulle komisjoni liige Tuomo Karppinen 1997. a. oktoobris, aruande avaldamiseni oli jäänud siis rohkem kui kuu. Pidasin oma kohuseks teatada asjast uurijale ja kapten Kalle Pedakule, kes Veeteede Ameti peadirektorina oli komisjoni juures vaatlejaks. Ei usu, et kapten Pedak seda eitama hakkab, ta on aus inimene. Liiati kuulsid meie juttu pealt veel kaks inimest.

Koopiad neist nimekirjadest on uurija valduses.

Kui miski algab pettusest, siis peab olema selleks põhjus. Ja ühe pettuse külge kleepub teine. Pole siis ime, et tuuker nägi komandosillal hukkunuid, tema kiivri külge kinnitatud ning samasse kohta suunatud kaamera aga näitas videolindil vaid udu. Ja pruunis ülikonnas surnukehast komandosillal, kes oli tõenäoliselt rootsi kapten Jüri Avik, sai aruandes hukkunud meeskonnaliige. Rootsi politsei ei tundnud kõigi selgituste järgi aga üldse huvi kaheksasaja kaasmaalase surma põhjuste vastu! Polnud korraldust!

Kogu ülaltoodud ahela loomuliku jätkuna heidetakse aruandes (ptk. 13.3) meeskonnale ette, et paadihäire anti liiga hilja. Sellele sõnumile viitasid kohe ka rahvusvahelised teabetalitused. Ka öeldakse (ptk. 21), et meeskond ilmselt ei vaadanud monitori, kust nad oleksid näinud autotekile tungivat vett. Toda tõsiasja aga, et vahimadrus jättis vahitüürimehe korralduse täitmata ning otsustaval hetkel asjatult aega viitis, pole kokkuvõtete tegemisel üldse mainitud.

Meenuvad komisjoni liikme, kaugsõidukapten Hans Rosengreni sõnad ühel komisjoni esimestest istungitest. "Mida me oskame meeskonna tegevusest kirjutada?" ütles ta. "Me ei tea ju tegelikult midagi, mis komandosillal juhtus." Nii ongi. Me ei tea, kes kuhu kukkus, kes sai vigastada ja mis kukkus puruks, kui laev äkki kreeni vajus. Võib vaid oletada. Hans Rosengren ütles veel, et komisjon ei tohi olla ühegi instantsi suuvoodriks, selgitamaks ta tegemiste või tegematajätmiste võimalikke põhjuseid. Paraku, "Estonia" sõsarlaeva "Diana II" visiirilukkude purunemist käsitledes (ptk. 11.3) öeldakse, et seda ei peetud siis tõsiseks (!!!) juhtumiks. Ehkki "Herald of Free Enterprise'i" hukkumine oli kõigil veel värskelt meeles, ei hoiatanud Rootsi Meresõiduamet kedagi, ei teatanud asjast isegi omaenda inspektoritele ning pea tabas õnnetus "Estoniat". See on raske süükoorem, mille kandjatele pole aruandes peetud vajalikuks isegi mitte viidata.

Ei saa keelata ühelgi komisjoniliikmel jääda autoriteediks iseenda silmis, kuid kapten Hans Rosengren on jäänud selleks ka minu silmis. Kes tegi küll selgeks t e m a l e , et ta põhimõtted ei ole midagi väärt! Ei saa teha muud järeldust, kui tolle kõige tõenäosema – komandosillal ei tohtinud mingi hinna eest olla rootsi kapten.

Käesolev kirjatöö oleks jäänud peaaegu kirjutamata, sest kui ma "Meremehe" toimetajaga neist asjust rääkisin, ütles ta, et ma pean olema valmis vastama küsimusele, miks ei rääkinud ma siis...! Ikka seesama jutt! Millal siis!? Ma rääkisin kohe, kui ma nägin, et on põhjust rääkida. Ja lahkusin komisjonist, kui sai selgeks, et ma olin ainuke loll, kes peab õigeks uskuda, et võimatu ei ole võimalik. Tõsi. Möödus poolteist aastat ja aruanne ilmus, kuid rohkem ei küsinud keegi. Ega vastanud samuti. Ei juhtu seda ka täna. Oli vaid arusaamatus. Võib–olla räägib asjast kunagi uurija, kui mitte ...? Võib–olla heliseb telefon ja öeldakse, et kriminaalasi on lõpetatud. Et nii on vaja. Et ei tohi haavata rahvusvahelisi tundeid. Punkt.

Andi Meister

Äpardusega avareis

10. veebruaril jõudis Tallinna "Eckerö Line'i" uus laev "Nordlandia" (ex "Nord Gotlandia"). Proovireis kestis järgmise päevani.

"Eestin Linjat" on end ümber (tagasi) nimetanud "Eckerö Line'iks" ja loodab, et firma turuosa suureneb tublisti uue laeva kasutuselevõtuga. Aasta lõpuks loodetakse sõidutada üle 600 000 reisija ja suurendada firma käivet 50%, 400 miljoni kroonini.

Rätsepaülikond

Fuajeede ringdiivanite tõttu "Vana Tallinna" meenutav "Nordlandia" on palju avaram. Ruumid paiknevad loogiliselt ja on kergesti leitavad. Lühikesi, 6–tunniseid sõite teinud laev on Tallinna–Helsinki liini spetsiifilisi vajadusi silmas pidades viimase poolteise kuu jooksul tublisti ümber ehitatud. Nagu rätsepatöö koduõmbluse kõrval, mida mõne laeva siit–sealt kohendamiseks on tehtud.

Pool autotekki on ümber ehitatud suureks poeks, millesse mahuvad kõik levinumad kaubaliigid ja vist küll rohkem kui autokoorem õlut. Kuigi kajutikohti on kaks ja pool korda vähem kui reisijakohti, on päeviti sõitvaile reisijaile mõeldud sadade tugitoolidega istumissalonge sisustades: neid on nii mittesuitsetajaile kui loomadega reisijaile. Samuti kui kajuteid on muuhulgas ka allergilistele ja kehapuuetega inimestele. Ootamatult suur, värvikas ja ilus on laste mängutuba. Avarad on ka konverentsiruumid.

Kohviku ja restorani vahel paiknev söögisaal võimaldab liitmist kas kohviku või rootsi laua restoraniga, nagu just parasjagu vaja. Restoranid, kohvik ja köök on otstarbekalt ühel tekil. Poest on aga lühim tee autotekkideni. Et igaüks tarviliku ukse reisi lõppedes ära tunneks, on autoteki uksed tähtede ja numbrite asemel märgistatud maasika–, sidruni– jmt. piltidega.

Roolikambris näitas kapten **Hans Karlsson** seadmeid ja signalisatsioonilampe, mis kõik ohutuse tagamiseks paigaldatud. Veider oli siiski näha roolikambri ülemise kolmandiku kõrgusi aknaid, mis ülaosas tublisti väljapoole viltu: laev olevat ehitatud Põhjamere jaoks. Sertifikaat lubab peale võtta 2000 reisijat ja 110 laevapereliiget, kaubameetreid on kahel ja poolel autotekil 740.

M/1 "Nordlandia"

pikkus	154m
laius	25m
kiirus	21 sõlme
masinavõimsus	20 000 hj
veeväljasurve	21 473 t
ehitatud	1981. a. Bremerhavenis
mahutab	1950 reisijat
	450 sõiduautot

Isi Trapido foto 11. veebruarist.

Laevapere elab ülatekil

Laevapere on suhteliselt väike – 94 inimest. Kõik elavad 8. tekil, igaühel on omaette kajut oma WC–ga. Üldmessist eraldi on väiksem messiruum neile, kel pole aega söömiseks tööriideid seljast võtta. Ohvitseride messis on aga suur ümmargune laud, et kõik laevaohvitserid ühe laua ümber mahuksid. Ka ohvitsere on vähem – laevajuhte näiteks vanemtüürimees ja kaks II tüürimeest. Sõidu ajal on vahis üks tüürimees ja üks madrus.

Viis laevapereliiget on Soome eestlased. Infoletis võis eesti keeltki proovida, aga noormees jäi esialgu pikemate lausetega hätta. Ent selles valdkonnas tasub püüdlikkustki tähele panna. Ohutusvaldkonda kuuluvat – eestikeelseid silte–viitu – laevas küll näha polnud, aga Eesti Veeteede Amet oli kolmekesi kontrollimas käinud.

Külaga koos ehitatud

"Nordlandia" on "Eckerö Line'i" suurim laev. Kolm ülejäänut on samuti Tallinna–Helsinki liinil sõitnud. Viimatine, "Alandia", sõidab nüüd Grisslehamni ja Mariehamni vahet. Eelviimane, "Apollo", ootab müümist. "Roslagen" aga, mis juba rublaajal Tallinna–liinil sõitis, ümberehitust.

"Eckerö Line'i emafirma "Eckerö Linjen" on Soomes, Ahvenamaal 1960. aastal asutatud laevanduskontsern, mis alustas oma tegevust Ahvenamaa ja Rootsi vahelise laevaliiklusega. Kontserni käive 1997. aastal oli auditeerimata andmetel ligikaudu 300 miljonit Soome marka (800 miljonit Eesti krooni). Ette võttel on ligikaudu 7000 aktsionäri – peamiselt Ahvenamaa elanikud, mistõttu peaaegu iga kolmas Ahvenamaa elanik on otseselt huvitatud ettevõtte heast käekäigust, võib lugeda pressiteatest. "Nagu teiegi ehitasite omal ajal kogu külaga purjelaeva, et oma toodangut välja vedada, nii on seda ka Ahvenamaal tehtud," seletas "Eckerö Line'i" turundusdirektor **Håkan Nordström**.

Natuke liiga suur

Kapten Hans Karlsson sõitis esimest korda Tallinna 1973. aastal "Bore III–ga", siis polnud mingit reisisadamatki. Nüüd aga arvati, et hansalinn Tallinn, mille sarnast Soomes ei leidu, peaks soomlasi hulgana siia meelitama. Ligi kolmkümmend aastat "Bore Line'is" töötanud kaptenil oli huvitav võimalus näha Tallinnas ühekorraga kolme selle firma laeva: "Kristina Reginat" (ex "Bore III"), "Baltic Kristinat" (ex "Bore I") ja "Wasa Queeni" (ex "Bore Star").

Ülalt roolikambrist alla vaadates arvas kapten Karlsson, et sadamast nii suure laevaga välja sõita on kaunis raske. "See laev on tõesti meie sadama jaoks liiga suur, neil tuleb probleeme," kinnitas Kesklinna sadama sadamakapten **Eduard Hunt**. Ja "Nordlandia" ei sõitnudki sel päeval välja, kuid probleem polnud tuulises ilmas.

10. veebruar

Kannatus pandi proovile

"Nordlandia" avareis kujunes tõeliseks proovireisiks. Veel südaöölgi seisis õhtul väljuma pidanud laev sadamas – visiiri ei saadud kinni. Eduard Hundi sõnul juhtus see nii: tõstnud rambi üles, ei oodatud, kuni see suletud asendisse jõuab. Kui hakati visiiri alla laskma, kiilus see kinni. Ei jäänud muud üle, kui tuli see lahti keevitada ja käsitsi kinni panna. Laev lahkus öösel kell ühe paiku.

Täpsustus pressiteatest: *"Nordlandia" väljumine viibis eile õhtul, sest autode laevale laadimise ajal märgati, et välis– ja sisevärava vahel asuw autode pealesõidusild ei liigu seoses hüdraulikavigadega õigesse lukustusasendisse. Pärast vea parandamist kontrollis laeva korrasolekut "Bureau Veritas" Eesti esindus. "Nordlandia" lahkus sadamast öösel kell 1.30.*

Järgmisel päeval jõudis õigeks ajaks tagasi Tallinna, kuni visiiri kordategemiseni tuleb kasutada ahtrirampi. Ent laev remonti ei lähe, rike parandatakse ekspluatatsiooni ajal.

"Eckerö Line'i" müügijuhi **Marika Murumaa** sõnul oli õhtul laeval üle 600 inimese, sõidust loobus 6 (eestlast). Teistele anti kajutid ja nad jõudsid enne hommikut Helsinkisse. Järgmiselgi päeval osteti välja kõik broneeritud piletid, neid oli 500 ringis.

"Eckerö Line'i" Eesti filiaali juhataja **Katrin Sirk** arvas, et visiiririkke kõrvaldamiseks võib kuluda kaks nädalat, sest tuleb tellida üks uus osa.

* * *

Kui säärast lugu poleks juhtunud, tulnuks ta välja mõelda, sest vaevalt leidub veel kedagi, kes poleks meedia vahendusel teada saanud, et avareisile tuli "Nordlandia". Mis on *visiir*, teavad kõik juba niigi. Firmapoolne selgitus oli otsekohene ja asjalik.

11. veebruar

Madli Vitismann

Ametnikukommentaar

Kuidas Teile "Nordlandia" meeldis, ***Eesti Veeteede Ameti laevakontrolli vaneminspektor ALEKSANDER HENDSEL?***

Laev nagu laev ikka, ainult veidi suurem kui meie omad.

Soomlastel oli seal kõik juba kontrollitud. Meil oli aga samal ajal Soomes seminar ja selle raames oli päev "Nordlandial". Vaatasime Soome Meresõiduametis koostatud dokumente ja laeva pabereid, pääste– ja tuleohutusvahendeid ning –läbikäike.

Kontrollõppus oli juba olnud, vaatasime selle akti. Siin peab õppuse tegema siis, kui me seda nõuame. Kõrvalekaldumisi leidsime pääste-vahendite juures: ringi tehti hüdrostaadid, mis vabastavad pääste-parvi. Mõnes kohas oli tuletõrjevoolikute kappidel vana märgistus. Laste ja täiskasvanute päästevestid polnud päris õigesti paigutatud.

Mida arvate siltidest laeval?

Just siltide–noolte kohta oli meil kõvasti märkusi. Kahe nädala pärast vaatame, kuidas vead on parandatud.

Kas mõne eestikeelse sildi ka leidsite?

Mis seal eesti keelest... Palju oli rootsikeelseid silte, isegi soomekeelsed puudusid. Andsime kaks nädalat puuduse kõrvaldamiseks.

Mitu eesti keele oskajat peaks ohutuse huvides laevaperes olema?

Kümne päästepaadi jaoks peaks olema kümme. Mõned eestlased seal ka olid. Ja võib–olla oskab veel keegi laevaperest eesti keelt.

Kuidas kontrollisite visiiri?

Visiir käib, selle kohta olid ka "Veritase" heakskiidetud arvutused. Siis ta igatahes käis. Miks nüüd ei käi, ei tea – kuulsin seda eile õhtul Soome TV–st. Aga tugevusnormidele visiir vastab.

11. veebruar

Madli Vitismann

Sõidame. Rootsi!

AS-i Hansatee Grupp juhatuse esimees ENN PANT, kas Paldiski–Kapellskäri liini avamine oli Rootsi–suuna "hõlvamise" alustamine?

Nojah, mingil määral. Kapellskäri vahet sõitis laev meil seni kahjumiga, jaanuarist hakkab aga juba nullile lähenema. Ühesõnaga, kui oktoobris võtame esimese aasta kokku, siis selleks ajaks on eesmärk jõuda nulli. Mingeid suuri eesmärke veel ei sea. Esialgu annab liin meile käivet, annab inimestele tööd ja firmale mingil määral tuntust Rootsis.

Mis puutub Rootsi–suunalise reisiliiklusega tegelemisse, siis olen äraootaval seisukohal. "Estline'i" kontsessioon, kas teda on või ei ole, on suure küsimärgi all. Ma ei ole sellega praegu tegelnud, aga ma kavatsen sellega varsti tegelema hakata. Ootan siiamaani veel ESCO koostööpakkumist. Arvan, et olen seda nõus ootama kuni märtsini. Kui seda ei tule, siis tuleb sel liinil söda ESCO–ga, midagi pole teha.

Ma tean, et "Estline" eesotsas Anders Wehtjega, kellega ma saan väga hästi läbi, tahab meiega koostööd teha. Kõik saavad ju aru, et koostöö oleks parem. Kõik märgid näitavad, et peaks tegema: ESCO on "Hansatee" aktsionär, mina olen ESCO aktsionär, ja mul on ka õigus küsida, miks ESCO ei taha koostööd teha. Mina olen koostööks alati valmis ja ootan Felix Tschudi pakkumist. Olen koostööpakkumise teinud nõukogu esimehele Olev Schultsile, olen teinud juhatuse esimehele Felix Tschudile. Vastust pole ma saanud...

Kui ESCO–lt koostööpakkumist ei tule, siis pole midagi teha – praegu "Hansateel" jõudu omaette Rootsi minna ei ole. Et Stockholmi–liini avada, peame mingi osa endast maha müüma – mitte "Hansateest", aga sellest liinist, st. tegema selle kellegagi kahasse, on see siis *Silja* või on see *Viking* või keegi kolmas–neljas.

Pidades silmas uudist, et AS Eesti Merelaevandus saab 100% "Estline'i" omanikuks, tekib pikantne olukord, kui hakkaksite kõrvuti "Estline'iga" Rootsi sõitma. Mõlemad "Eesti Merelaevanduse" laevadega: "Hansatees" on ESCO–l "Meloodia".

Aga meil on kaks oma laeva. "Georg Ots" on ka ESCO oma, niisuguseid on aga maailmas küll ja küll! Me ei hakka nende laevaga sõitma – "Meloodia" ei kõlba Rootsi sõitmiseks. Üksainus baar, inimene tahaks ka ringi käia. Võtame võrdluseks või "Vana Tallinna". See on parem.

Nii et seisukoht on olemas: sinna me läheme. Läheme arvatavasti järgmisel aastal, vaatame, kuidas jõuame. Arvan, et järgmise aasta algul alustame. Üksi või kellegagi koos – see sõltub sellest, kuidas kokku lepitakse.

"E-Liini AS-i" müügidirektor MARJE BRAUNBRÜCK, kas hapukurgihooaega on Stockholmi–liinil tänavu rohkem tunda?

Tegelikult on jaanuar ja veebruar üllatavalt head, reisijaid on. Muidugi suvehooajaga võrrelda ei saa. Neljapäev, reede, laupäev on täiesti täis. Jaanuari algul oli inimestel talvepuhkus, ja siis polnud nädalapäeval tähtsust. Praegu on nädala esimene pool küll tühjem.

Hotellides peetakse õigeks, et see poleks 100% täis, vaid alati oleks kohti saada – pideva äraütlemise korral inimesed ei tulevatki enam. Kuidas on laevas? Kui palju peab olema reisijaid, et sõit ära tasuks?

Küllap on hotellid ikka ka üldiselt rõõmsad nagu meiegi, kui kõik kohad täis on. Aga laeva tasuvus on üldse kõige põnevam küsimus, mis mulle võidaks esitada. Kunagi "Heltas" tiiburitega töötades teadsin täpselt, mitu inimest on tarvis, et laev end ära tasuks.

Siin on keerulisem, sõltub eri asjaoludest. Sõltub sellest, missugune pilet on inimesele müüdud, sõltub sellest, kui palju see inimene laevas kulutab. Laev võib olla pilgeni täis, aga kui keegi midagi ei kuluta, siis saab ehk ots–otsaga kokku. Võib aga ka juhtuda, et on vaid 400–500 inimest peal, aga reis toob kasumit. Odavamaile, neljastele kajutitele pole tung mitte ainult kruiside puhul, vaid ka tavalistel ülesõitudel: autojuhid, kooliõpilased jne. Aga kõik muidugi muutub kogu aeg: kohti võidakse ka otse enne reisi ära öelda.

Kui laev talvelgi on üsna täis, siis peaks seda enam olema korralikku laevaliini vaja, nii et iga päev saaks mõlemas suunas reisilaevaga sõita.

Meie juhatuse esimees on korduvalt öelnud, et maikuust hakkab meil olema kaks reisilaeva. Usun, et lähinädalatel otsustatakse, missugune laev tuleb. Algsed prognoosid olid tehtud sama suurele laevale kui "Regina Baltica", aga meil on nüüd kahe omaniku asemel üks omanik, ja kuidas ta otsustab, oleneb väga paljudest asjaoludest.

3. veebruar

Mari Vamba
Madli Vitismann

"EstLine" toob maikuus liinile teise reisilaeva "Baltic Kristina"

Pressiteatest

"EstLine'i" kaubamärgi all opereeriv E–Liini AS alustab 1. maist igapäevast reisijavedu Tallinn–Stockholmi liinil, tuues reisilaeva "Regina Baltica" kõrval liinile veel teise reisilaeva, "Baltic Kristina".

Enne liinile tulekut remonditakse "Baltic Kristinat" põhjalikult, kokku investeeritakse laeva ümberehitusse 34 miljonit Eesti krooni. Kuu aega kestva remondi ajal uuendatakse laeva ohutusseadmeid ja päästevahendeid, lahendatakse mitmed tehnilised küsimused, samuti uuendatakse laeva kohvikud ja baarid. Samuti kui "Regina Baltica" vastab "Baltic Kristina" pärast remonti kõigile reisijateveo nõuetele.

Seoses teise reisilaeva liiniletulekuga prognoosib "EstLine" reisijateveo mahu suurenemist Tallinna–Stockholmi liinil tänavu ligikaudu 40%. 1997. a. vedas "EstLine" kokku 317 000, tänavu plaanib teenindada 450 000 reisijat. Skandinaaviast pärit reisijate arvu suurendamiseks ja paremaks teenindamiseks kavatseb "EstLine" avada eeloleval kevadel Stockholmi kesklinnas ka oma müügiesinduse.

"EstLine" rendib reisilaeva "Baltic Kristina" "Eesti Merelaevanduselt.

11. veebruar

E–Liini AS

Sinise kere ja punaste põiktriipudega "Fantaasia" veebruari algul Balti Laevaremonditehases.

Sinipunavalged laevad

Jaanuari lõpuks oli Koplis Balti Laevaremonditehases remonditav "Fantaasia" tumesiniseks värvitud, ülemiste tekkide valgetele külgedele ja korstnatele värvitakse punased triibud. Kaldkirjas laeva nimi lisab välist sarnasust "Meloodiaga".

Leidub ka teistsuguseid arvamusi. "Tuletõrjepunane! Ärritav värv," arvas teise laeva värvimist korraldava firma esindaja. "Olen näinud sadu reisilaevu, aga niisugust küll mitte. Milleks neile need punased triibud? Aga noh, maitseasi." Üleni tulipunasest tumedam punane korsten andis aga äratuntavuse hiigelsuurele üleni valgele "Normandyle" ja samasuguse disainiga "Gotlandile".

Ka tekimeeskonna uued töötunked on sinipunased, seljal valge kaldkiri "Tallink". Nii asetuvad "Hansatee" firmavärvid "Viking Line'i" ja "Silja Line'i" vahele. "Viking Line" reklaamis Helsinki turimessil jaanuaris tulipunases boksis punasel plakatil "punast teraapiat", "Silja Line" on suurte valgete laevade korstnad siniseks värvinud – järjekindel firmavärvides kujundus annab teada, kellega tegu.

Kahju, et valitud värvidest pole laevaperede vormiriietuse kujundamisel lõpuni kinni peetud. See võimaldaks firmastiili tarbija, s.t. reisija teadvuses veelgi kinnistada.

* * *

"Hansateesse" on aga kinnistatud meremehed. Selle aasta algusest on seni AS–iga Eesti Merelaevandus töövahekorras olnud sõidumeeskonnad "Hansateesse" üle läinud. Mis toob kaasa probleemi neile, kel vajadus ja soov ametialal tõusta. Piirdumine sõiduga Tallinn–Helsinki liinil suleb perspektiivi neile, kel vaja kaugsõidu tsensust.

Probleemile otsitakse lahendust, mis puudutab teistegi firmade laevajuhte. Üks võimalusi oleks lähi- ja kaugvetes laevu sõidutavate firmade ja ametkondade parem koostöö Eesti meremeeste kvalifikatsiooni tõstmiseks, teine aga ... Kui edaspidi saaks ka Tallinna ja Helsinki vahet sõites kaugsõidukapteni diplomi välja teenida, siis ei võetaks vist Eesti meremehediplomeid enam tõsiselt.

* * *

"Fantaasia" nimi on sõiduplaani trükitud alates 21. veebruarist.

Madli Vitismann

Meremees vajab suhtlust

Kohvik kaskede all

Muuga sadamas paikneb Eesti ainus meremeestekodu. Sinine majake kaskede all on aastaga meremeestele juba tuttavaks saanud, tööpäevaõhtuti avatud kohvikusse astutakse sisse üsna sageli.

Soe sumeda valguse ja maheda moemuusikaga ruum laseb unustada, et ollakse kesklinnast kaugel ning akna taga on pime ja porine sadamaõhtu. Paar laudkonda koduses rõivas keskealisi meremehi joob õlut, seltskond nooremaid mängib piljardit. Keegi astub välja telefonikabiinist, et ekraanil nähtud kõnearve ära maksta. Kaminas tuld ei ole, on tavaline esmaspäevaõhtu. Ka hiljuti saabunud klaverit ei mängi sel õhtul keegi.

Eesti Meremeeste Misjoni assistendi **Lauri Soone** sõnul on põhiline õlu, kuigi leidub ka kangemaid jooke: "Erinevalt Skandinaaviast, kus pakutakse vaid lahjat õlut, oleme läinud seda teed, et meremees, kui ta tahab külmaga pitsi viina võtta, seda ka saab. Aga kunagi ei lasta kedagi end purju juua."

Telefonikabiinis kulutatud suurim summa on ühel õhtul olnud 6000 krooni. Kabel on lükandseintega suletud, aga vahel tuleb ka neid, kes tahavad seal omaette mõtiskleda.

Ametiühingu aseaine

Meremisjon ei ole üksnes õllejoomiskoht. Hiljuti mereõigusalase täiendõppe läbinud Lauri Soone sõnul on meremisjonil õigus tutvuda näiteks meremehe töölepinguga, kui tal on kaebusi. Vastavatest teatmikest leiab eri lipuriikide seadusi. Meremisjoni katusorganisatsioonide kaudu on kaplanid õpetatud konfliktjuhtumeid käsitlema, nad avastavad neid juhtumeid aga rohkem kui "kuppudega" ametnikud, sest neid usaldatakse.

Muugalgi on olnud juhtum, kui gaanalasesest meremehel oli konflikt poolakast kapteniga mugavuslipu all Hollandi laevaomaniku laevas. Vastutus on selliste juhtumite puhul suur, sest abi tuleb osutada viisil, mis ei kahjustaks kaebuse esitanud meremeest. Otsused tuleb langetada üksi ja sageli kiiresti, aga sellest on ka suurt abi.

Niiviisi aitavad meremisjonid üle maailma kaasa laevade korrasolekule ja muidugi ka meremeeste heaolule. Ent tähtsusetu pole ka laeva korrasoleku ja meresõiduohutuse vaheline seos. Meremisjoni töötaja saab probleemi edastada sadamakaptenile, ITF–ile või koguni New Yorki, organisatsioonile "Seafarers' Streights", kus kaitstakse meremeeste õigusi. Sel kombel on võimalik koguni laeva arestimine, mis tähendab laevaomanikule suurt kahju.

Meremisjoni roll on olla puhver meeskonna, kapteni ja laevaomaniku vahel. Sest seltskond, kes õhtul meremeestekodusse tuleb, ei leia öösel mingit ametiühingut. Et laev võib juba varahommikul sadamast väljuda, ongi probleemi kohapeal lahendamiseks meremisjonitel koolitatud kaplanid.

Eesti on maailmakaardil

Lauri Soone ei väsi kiitmast Soome meremisjonit, kust saadud abi ja toetus on Eesti viinud võrdsena võrdsete sekka, ka meremisjonite maailmaorganisatsiooni. Ning tänu Soome meremisjoni sõbralikule abivalmidusele on saadud ka täiendduskoolitus. Isegi New Yorgist lennutati lektor kohale, et kaheksale(!) inimesele loengut pidada.

Paraku sõltub Eesti meremisjoni ellujäämine ka Eesti merendusettevõtetest. Esimese Eesti Vabariigi ajal oli laevadel tonnaažimaks, mida kasutati tollase Meremeestekodu ülalpidamiseks ja muuks meremeesteteeninduseks. Kui laevaomanikele säärane maks kehtestataks, oleks meremisjon võimeline osa meremeesteteeninduse ülesandeid enda peale võtma. Praegu pole aga ei riigimaksu ega riiklikku meremeesteteenindust. On aga välismaalt kingitud raha eest enitatud maja.

Talk to me!

Muuga meremeestekodu saab sadama dispetšitalituselt laevade saabumisplaani ja ka ise sõidetakse sadamas ringi, et kutsuda saabunud laevade meremehi meremeestekodusse aega veetma ja piljardit mängima. Vahel palub kapten missat kogu meeskonnale. Üht laeva paluti aga õnnistada, sest Muuga oli esimene sadam pärast dokiremonti.

Keskealised meremehed istuvad kohvikus kahe–kolmekesi, väikesed lauad paistavad sobivat vaikseks jutuajamiseks kolleegiga õlleklaasi taga laevamiljööst eemal. Keegi ei tõsta häält, isegi ei naera valjusti. On ent olnud ka lõbusamaid õhtuid ja ka klaverimängijaid on leidunud.

Meremeestekodu peab Lauri Soone sõnul olema koht, kus rääkida sooviv meremees peab kuulaja leidma. Nädalas tuleb neid mitu ja rääkijaid on olnud mitmesuguseid. Ka selliseid, kes paar päeva linnas ära joonud ja seejärel lohutust otsima tulnud.

Igaühele peab leidma iseloomust ja rahvuslikust eripärast tuleneva lähenemisviisi. Selleks peab teadma sedagi, mida mõnest rahvusest meremees võib ebameeldivana tõlgendada. Üksi sel alal töötades ei ole paraku kuskilt nõu ja tuge leida. Tagantjärele abi võib olla ainult suhtlemisest teiste riikide sadamais töötavate meremisjoni kaplanitega – on neilgi samasugused probleemid. Ja mõnesse sadamasse käivad isegi samad laevad samade meremeestega.

Meremehekodu hubasus on kõigile, sõltumata rahvusest, nahavärvist, keelest ja usutunnistusest.

Lätist Nigeeriani

Pool tundi enne kohviku sulgemist tõmbavad meremehed jopid selga, küsivad autot, aga see oli just paar tundi varem rikki läinud, ja astuvad sadamaõhe. Piljardit mängisid Malta lipu all sõitva "Northern Windi" vene meremehed. Arhangelskist, olid nad meremeestekodu külalisraamatusse kirjutanud.

Jaanuarikuu sissekannetest võis külalisraamatus leida rohkesti vene meremehi: kiidusõnu kohvikuperenaistele olid kirjutanud "Sovetskaja Rodina" raadiojaama ülem ja pootsman. Ka "Sovetski Voin" oli kirjas, nagu mitmesuguseid "Volgo–Baltegi". Ukrainast olid "Berite" ja "Kertšenski Prolivi" meremehed.

Ülejäänud päritoluriigid on aga kirjas nii, nagu meremehed neid raamatusse kirjutanud: El Salvador, Argentina, Latvia, Uruguai, Croatia, United States, Polish, Pakistani, India, Cabo Verde, Holland, Philipines, Italy, Slovenia, Bulgaria, Nigeria...

Madli Vitismann

Külm otsingu-operatsioon

1. veebruaril kell 17.55 fikseeris Hiiumaa Piirivalvepiirkonna juhtimiskeskus, jälgides 11. kanalil kalalaevade raadiokõnelusi, et midagi on juhtunud kalalaevaga "Vegas".

Merevalvekeskuse väljakutsetele vastas püügil olnud kalalaev "Hiiesaare". Sealt teatati, et kell 17.55 kadusid lähedal olnud kalalaeva "Vegas" tuled ning kadus ka märk radariekraanilt koordinaatides 59°15,2'N, 22°21,6'E, 15 miili Tahkuna majakast loodes. Arvati, et laev võis uppuda. "Hiiesaare" ja "Hõbesaare" olid kohe otsinguid alustanud.

Kell 18.01 anti korraldus valmisolekuks nr. 1 piirivalvelaevadele PVL 101 ja PVK 006.

18.15 teatati juhtunust Turku merepäästekeskusele ning paluti abiks helikopterit.

18.25 väljus PVL 101 Lehtma sadamast. Tallinnas oli valmisolekus Piirivalve Lennusalga kopter.

18.34 oli side kalalaeva "Hõbesaare" kapteniga, kes teatas, et päästeparvelt on pardale võetud kaks pääsenut: Tarmo Mikk ja Andres Kuhi. Laev siirdub Lehtma sadamasse.

19.15 teatas kopteri komandör, et ilmastikutingimused õnnetuspiirkonnas on halvad: tuul kagust 12–15 m/s, lainekõrgus kuni 2,5 m, nähtavus kuni 2 kaabeltaud, lumesadu, õhutemperatuur –8° (laevad jäätuvad). Ilma tõttu ei saa kopter välja lennata.

20.35 jõudis õnnetuspiirkonda PVL 101 ja hakkas juhtima otsimistöid. Mereotsinguis osalesid "Piirissaare", "Kiipsaare", "Isabella", "Kaleste", "Mann".

20.54 jõudis "Hõbesaare" Lehtma sadamasse ja päästetud anti üle vastu kutsutud kiirabile.

20.59 võttis ühendust "Regina Baltica" ja palus täpsustada olukorda, sest nad olid kuulnud "*MayDay Relay*'d" ning võtsid kursi otsimispiirkonda.

21.20 lõpetas PVL 101 jäätumise tõttu otsingud õnnetuspiirkonnas ja uueks õnnetuspaigajuhiks määrati "Kaleste".

21.35 oldi sides läheduses asunud laevadega "Bergen", "Sormovskii 3001" ja "Amur 2524", kes pakkusid abi. Sündmuspaiga juhi otsustus oli, et kaubalaevadest ei ole selles olukorras otsingutes abi.

22.45 läks "Regina Baltica" endisele kursile.

23.45 andis merevalvekeskus teate otsingute lõpetamise kohta kuni järgmise hommikuni.

2. veebruaril osalesid otsingutes PVL 101, piirivalvelennuk, Soome piirivalve laevad "Uisko" ja "Tursas", kopter "Super Puma" ning "Dornier"–tüüpi lennuk, mis meie palvel pärast nähtavuse järsku halvenemist laiendas oma otsingurajooni ka meie vetesse.

Soome kopteril õnnestus leida vaid võrgupoid ja –jäänused. Seoses ilma halvenemisega otsustati otsingud kell 17.00 lõpetada.

23.15 anti häire lõpp kopterile.

23.25 võeti järjekordselt ühendust Turku merepäästekeskusega ning lepiti kokku, et hommikul valgenedes väljuvad patrullreidile võimaluse korral Soome piirivalvelennuk ja –laev, et otsida päästeparve.

Reet Naber

Mitmekülgne laev

Mitu laeva aastas müünud "Moonsund Shipping" müüs mullu veebruaris Eesti Mereinstituudile 1985. aastal Poolas ehitatud kalalaeva "Tipton".

Mereuurijate tarbeks plaaniti laev ümber ehitada. Tehti remondi eelprojekt: kui kere 7 m võrra pikendada ja üks tekk peale ehitada, siis saanuks laevale paigutada 5 laborit ning majutada 24 inimest. Kavas oli paigaldada ka statsionaarset uurimisaparatuuri. Korraldati remontija leidmiseks konkurss.

Algul seisis remondiootel laev Peetri tehases, siis aga teatati, et seal läheb seismine kalliks, ning "Tipton" toodi Lennusadamasse.

Selles jäässe külmunud ja hange tuisanud sadamas seisis "Tipton" ka siis, kui "Livonialt" ümber asunud laevapere sai jaanuari lõpupäevil keskkonnaministri käskkirja, et 5. veebruariks tuleb laev üle anda Eesti Mereinspektsioonile ning 10. veebruariks lõpetada laevapere töösuhted Eesti Mereinstituudiga. "Tahtsime just kohvitassid tuua, aga näe, tuleb needki kruusid kokku korjata," imestasid laeva korras hoidnud meremehed. Kapten **Riho Randoja** lisas pärast lõpparve saamist: "Kaduma läks suur helesinine unistus, et teeme laeva korda ja hakkame sõitma. Isegi sadamavärav pandi meie eest kinni, kartes, et varastame laeva paljaks. Ometi pole meie laevas nööpnõelagi kaduma läinud."

Ju siis on hea laev: kõlbas kalureile, kõlbab ka mereuurijaile või –inspektsioonile. "Livoniat" muidugi ei asenda, aga "Livonia" müügi raha eest pidi Eesti Mereinstituut valitsuse korralduse kohaselt saama uue, väiksema uurimislaeva. Ega tea, ehk saadigi sel viisil "linnuke" kirja – nüüd oleks justkui kaks riigiasutust uue laeva saanud, üks mullu, teine tänavu.

Madli Vitismann

M/1 "Tipton"

pikkus	29,8m
laius	8,0m
süvis	3,29m
dedveit	85
ehitatud 1985. a. Poolas	

Direktorikommentaar

Miks te "Tiptonist" loobusite, ***Eesti Mereinstituudi direktor AHTO JÄRVIK?***

Meie laev on riigivara ja riigivara valitseja – keskkonnaministeerium – otsustas nii. Üks põhjus oli, et uue mereohutusseaduse kohaselt peab laevaomanik olema auditeeritud, aga see on kulukas, ning tal peab olema oma mereteenistus.

Leiti, et paari–kolme laeva pärast pole mõtet oma mereteenistust pidada, ka "Kratt" on meilt juba läinud. Alles on "Lest" ja "Koha"; üks neist tuleb maha müüa, teine aga Pärnusse jätta.

Mereuuringuteks on meile laev garanteeritud, ministeerium on ette näinud "Tiptoni" väljaehitamise mereuurimislaevaks. Meil oli riigihanke konkurss tehtud, Eestist laekus üks remondipakkumine – Tallinna Meretehaselt. Neil on aga maksuvõlg kaelas, seetõttu kuulutasime koos mereinspektsiooniga konkursi ebaõnnestunuks.

Laevaremondiks on tulemas Taani abi, aga ainult ühe remondipakkumise laekumist heaks ei kiidetud. Kahjuks Balti Laevaremonditehas loobus, mujal aga pole tehnilist valmisolekut säärase laeva remontimiseks.

Kas usaldate teist riigiametit, Eesti Mereinspektsiooni, oma tarbeks laeva remontima ja pidama?

Põhimõtteliselt küll. Meil on mereinspektsiooniga kokkulepe, et meie inimesed jäävad konsulteerima ja remondi ajal abiks, aga see pole kirjalik. Instituudi seisukoht on küll, et remondi ajaks võinuks laeva meile jätta – võib–olla tuleb edaspidi hoopis riigilaevade hooldamise firma. See polekski vale.

Meie projekti kohaselt oleks "Tiptonist" saanud kena Läänemere jaoks parajate mõõtmetega laeva. Oli ka koostööpakkumisi lähiriikide teadlastelt, kes laeva tänavu suvel vajanuksid, aga ilmselt "Tipton" tänavu valmis ei saa.

Direktorikommentaar

Mis te "Tiptoniga" peale hakkate, ***Eesti Mereinspektsiooni peadirektor AADU LUKKSEPP?***

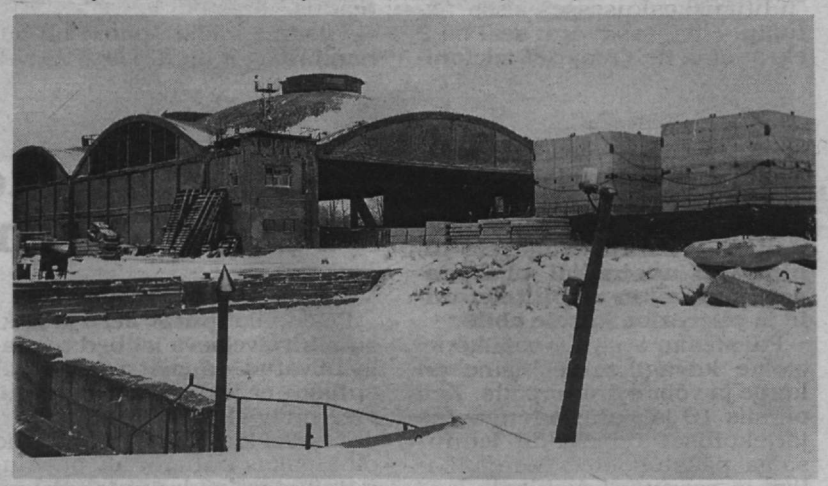
"Tiptoniga" ei tee me midagi muud, kui projekt siiani ette nägi. Vahetus vaid tööde läbiviija. Keskkonnaministeerium leiab, et on parem, kui kõik laevad on ühe asutuse all, kergem on tagada ohutut meresõitu.

Mereinstituudi direktori Ahto Järvikuga meil neis küsimusis lahkarvamusi ei ole. Me pole kunagi jätnud instituudile laeva andmata, kui nad on palunud. Mereinspektsioonil on "Tipton" juba üheksas laev.

Planguga pooleks

Kalamajast juhatavad ilusad Eesti Mereinspektsiooni embleemiga viidad Lennusadamasse. Kohapeal selgub, et mereinspektsioonil on seal üks väravaputka, kai, fotol olev planguäärne majake, konteiner ja laevad piki kaid.

Seal, kus ligi kuus aasta tagasi ähvardas Eesti Veeteede Ameti



ametnikku ja temaga koos olnud ajakirjanikku AS–i Verest asedirektor politsei ja relva kasutamisega, kui need sadama ja vesilennukite angaaride vastu huvi tundsid, paikneb too aktsiaselts praegugi. Siiski teise värava taga – sadam on lihtsalt planguga pooleks tehtud.

Angaaride seisukord ei ole nende aastatega paranenud, pigem vastupidi. Aknaid pole. Kuplite keskel katuseid niisamuti, vaid ilma vallas puitsõrestik on alles. Külma ilmaga on sadam tühi ja jääs, aga koht on magus – kesklinn on ligidal.

Direktorikommentaar

Mis plaanid teil Lennusadamaga on, ***Eesti Mereinspektsiooni peadirektor AADU LUKKSEPP?***

Arendame seda edasi. Tehtud on sadamakapteni hoone eelprojekt, tahame kai varustada veega ja piisava elektrivõimsusega. Tänavu rohkem töid ei plaani ega ole ka teada, kas sadamakapteni hoone veel tänavu valmib. Praegu paikneb sadamakapten meie kontoris.

Mis abi on reostustõrjel sadamasse kinnikülmunud laevadest?

Lausa külmunud ei ole, pukser käis sadamat lahti sõitmas. Praegu veel pole hirmu, et sadamast välja ei saaks, kui vaja. Aga külmematel talvedel võib nii juhtuda. Sel juhul katsume koopereeruda veeteede ametiga, nende "EVA–316" on võimsam.

Sadamasse juhatavad viidad hakkasid kaugelt silma, aga kohapeal selgus, et teil on ainult plangutagune sadamapool. Naabrid ajavad aga plangu taga endiselt omi asju.

Kui hakata sadamale akvatooriumi kinnitama, muutub see meie asjaks. Oleme saanud hooned ja maa riigi omandina registrisse kanda. Akendeta kasarmuhoone on konserveeritud, kuni jaks peale hakkab. See oli kavas mereinstituudi jaoks renoveerida, aga see on pikem perspektiivplaan.

Otse mere poole oleva värava taga on AS Verest, vastas üle tee teine aktsiaselts. Kui läksin sadamaasju vormistama, olid AS–ide varad hooneregistris vormistatud. Kogu vormistamiskäigus oli eraettevõtlus minust samm ees, vahendeid protsessi kiirendamiseks mul pole. Täpselt seaduse järgi toimides kulus kaks ja pool aastat. Kaitseministeeriumilt pabereid vastu võttes imestasin isegi mõiste "heausklik" ülisuure mahu üle.

AS–i Verest territooriumi kohta minu arvates kohtuotsust veel pole. Arvan, et see protsess pole kerge isegi justiitsministeeriumile. Kui meiegi hakanuks kohut käima, poleks meil sedagi 2800m² endist sõjaväemaad ja muuli moodustavat kaid riigi omanduses. Järgneb akvatoorium, mida praegu vormistame – selle aastaga peame sadamaseaduse kohaselt paberid korda saama.

Mis tundega vaatate tallinlasena läbi angaarikatuse?

Mul on tõsine mure, kas on võimalik seda arhitektuurimälestist sellisena säilitada. Ma ei tea, kas on võimalik pragunenud kupleid parandada, kui palju on sõrestik roostes. Matusemeeleolu tuleb seda vaadates küll. Olen praktilise meelega eestlasena mõelnud: kui tahame angaare ajaloole säilitada, peaks need ehk vanade jooniste järgi uuesti üles ehitama.

Niikaua kui mäletan, ei ole ma näinud, et isegi tõrva oleks katusele valatud. Rääkimata sellest, ét Vanas Kalasadamas oldud aastail oleks märganud kedagi seal katuste kallal toimetamas. Allamäge on nende seisund läinud kõik viimased 50 aastat, võib–olla on viimaste aastate allakäik olnud lihtsalt kiirem ja märgatavam.

Meie saime aga oma õlitõrjevahendite laole katuse peale ja lähemegi edasi nagu aiatraktor: samm–sammult, aga ainult edasi.

Madli Vitismann

Ameerikas ameerika meelt õppimas

(Algus eelmises lehenumbris)

Jutustab USA-s ligi pooleaastasel täiendusel viibinud Riigi Piirivalveameti mereosakonna ülem JAAN KAPP.

16. oktoobril minu nädala lend keeleinstituudis lõpetas. Sertifikaadid anti kätte auastmete järjekorras, mina olin uhkelt esimene... 17. oktoobril lendasin läbi Dallase San Diegosse, mis on Kalifornias, täiesti Vaikse ookeani ääres. Olime õieti San Diego vastas, Coronado saarel, mis tegelikult oli poolsaar. Seda ühendas "mandriga" 3 km pikkune sild, aga pärast tuli välja, et teiselt poolt läheb ikka tee ka. Seal oli USA suurim mereväebaas Lääneranniku. Saarel oli mitu baasi, minu oma oli segu mereväe- ja merejalaväebaasist.

Väejuhtimisest

Seal oli mu põhikoolitus 8 nädalat. 4 esimest kestis kursus "Lahingutegevuse juht merel". See hõlmas laevade üksuse õhukaitset, pealveekaitset ja allveekaitset. Kursus lõppes konkreetse taktikaülesandega merel – merel me küll ei olnud, vaid istusime arvutite taga. Meie ülesanne oli kolme laevaga läbi viia blokaad Iraagi naftaväljaveo vastu Araabia lahel (meie tunneme seda Pärsia lahena). Me pidime meeskonnaga taktikalise plaani koostama ja selle ellu viima.

Paar tundi enne simulaatorite ruumi minekut kandsime oma taktikalise plaani ette. Mina olin selles ülesandes lahingutegevuse üldjuht, minu alluvuses olid õhukaitse juht, pealveekaitse juht ja allveekaitse juht. Oma taktikalise plaaniga pidin määratlema üldise olukorra, määrama põhiülesanded kolmele juhile ja ära määrama kõik ohud ning reeglid, mida peame kindlasti jälgima blokaadi puhul. Meie taktikaline plaan pandi simulaatori arvutitesse ja instruktorite *team* hakkas meie vastu sõdima. Pilt oli üsna reaalne. Kui esimest korda oma "juhtimiskeskusesse" sisse astusin, ehmatasin ära: seal oli 9 ekraani ja neli reaalset telefonitoru. Side oli kolme mulle alluva juhiga ja admiraliga, kes kogu aeg küsis, mis toimub, ja miks talle õigel ajal ette ei kanta.

Ekraanil oli nelja värvi märke: tuvastamata alused, neutraalsed, meie ise ja meile sõbralikud ning vaenlased. Samal ekraanil lendasid ka lennukid ja sukeldusid või tõusid pinnale allveelaevad.

Huvitav kompott oli inglise keele "murrakutest": araablased täristasid r-tähte; türklane rääkis päris hästi, sest oli juba viiendat korda Ameerikas väljaõppel; ja siis mina oma põhjamaise aktsendiga – paar ameeriklast ütlesid, et räägin nagu taanlane. Kes tahtis, sai must ikka aru. Sama lugu oli minul ameeriklastega – osast ohvitseridest sain täitsa aru. Aga mõnest osariigist tulnuga oli küll tegemist, et üldse taibata, mida ta räägib.

See õppus meil õnnestus: me täitsime oma blokaadiülesande, pidasime naftatankereid kinni ja eskortisime Kuveiti.

Dessandi maandamisest

Järgmine oli kolmenädalane kursus "Dessandi maandamise üldjuht". Seal näidati, kuidas toimub suure laevastiku suure dessandi maandamine ja dessandi lahingutegevuse juhtimine. Eksam oli ka vastav: pidime ära võtma ühe Omanile kuuluva saare, mille Jeemeni väed olid okupeerinud, kusjuures saarel oli keemiarelv. See oli ülevaatekursus suure riigi mereväe taktikast. Seesugust ei korralda Eesti kunagi. Küll aga oli see kasulik ses mõttes, et kui tekiks olukord, et Eesti vajaks väljastpoolt abi, siis selline dessant tuleks vastu võtta – dessandi maandamine on terve teadus.

Viimane nädal õppust oli pühendatud miinitõrjele. Ausalt öeldes sellelt kursuse osalt ootasin rohkem kui ma sain. Olen neli ja pool aastat miinialast väljaõpet saanud – Tallinna Merekoolis, kus meid õpetati ei millekski muuks kui miine traalima ehk kahurilihaks – ja nüüd kuuldu jäi üldsõnaliseks.

Füüsiliselt ei olnud need kursused rasked, küll aga moraalselt. Kolmandal kuul hakkasin juba koju tahtma, ja neljandal kuul, poleks seda vett vahel, oleks jalgsi astuma hakanud...

Kodulõhnast

Eriti raskeks tegi see, et teistel ohvitseridel olid pered kaasas. Coronado mereväebaasis elasime üheksakordses hotellis, kus olid poissmeestest ohvitseride korterid. Sisustus oli standardne, aga natuke eelmisest parem. Üks sein oli üleni aken ja lükanduks, mille taga rõdu, palmid kasvasid akna all. Vaikne ookean paistis koridori otsaaknast, sealt välja vaadates oli tunne, et muud ei olegi... Muide, Coronados kasvasid männid ja palmid kõrvuti, küll mitte meie männid, pigem piiniad. Aga lõhn on männi oma. Esimesel õhtul läksin ookeani äärde jalutama ja tundsin kodu lõhna.

Keeleinstituudis tulid satelliidi kaudu Eesti uudised, kõige värskem uudis oli 2 nädalat vana. Kusjuures seda AK-d lasti veel niimoodi, et saime poole ära vaadata ja siis pidime juba padinal lõunavaheajalt klassi poole jooksma. Ühele poisile saadeti ajaleheväljalõikeid, neid lugesime.

Saatkond meie vastu üldse huvi ei tundnud. Kurksest kuulsin, kui helistasin koju. Praeguseks ei ole veel jõudnud kõiki Kurkse õnnetuse kohta käivaid materjale läbi töötada. Aga tean siin mehi, kes on ameeeriklaste julgestamispüüu üle naernud. Nüüd *juhtus*... Ameeriklastel on nii jäigad reeglid, et nad pigem julgestavad üle kui liiga vähe. Seal teab igaüks, et järgmine mees hingab talle kuklasse: nii kui ta eksib, nii ta kohalt maha võetakse ja järgmine mees asemele pannakse.

Meil siin ei olevat järgmisi mehi. Kas teie valmistusite Ameerikas mõne lüli järgmiseks meheks saama?

Keegi minuga sellest rääkinud ei ole ja selle eesmärgiga ma küll õppimas ei käinud.

Kui 13. detsembril sealt tulema hakkasin, oli 18° sooja. 15. detsembril astusin ma kodus üle välja, enne naabrimehe autot kuni suure teeni käima lükanud, tuul puhus ja 20° oli külma, ning mul oli tunne, et kohe lähen katki.

Mida ma sealt siis sain? Õpikute peale oli kirjutatud *american language*, nii et ma ei tea, kas ma üldse inglise keelt tean. Sain teada, kui palju ma sellest keelest ei tea, ja natuke mereväelist koolitust, mis otseselt mu tööga küll ei seondu, aga mööda külgi maha ka ei jooksnud – võimaliku ohu korral on ju piirivalvel ka sõjalised ülesanded. Muidugi oleks Ameerika rannavalves olnud õigem õppida, aga ma ei saanud seda kursust ise valida.

Te olite ära umbes sama kaua, kui meremehed pikal reisil. Kas kodumail oli selle ajaga midagi muutunud – kas torkas midagi silma?

Jaa! Näiteks toiduainete hinnad. Silma jäi Hoiupanga uhke hoone. Ära minnes ei olnud ka Pärnu maantee viaduktide sõlme. Naine tõi mind lennujaamast autoga koju. Suurupi poole minnes sõitsime sealt alt läbi, ja ma ei saanud hästi aru: on piimakombinaat ja on "Kalev", justki tuttavad kohad, aga samas nii võõras. Hiljem sõitsin sealt päevavalges läbi – annab ikka sõita esimest korda. Ja kui siin piirivalvesadamas kai otsas seisin, taipasin, et kui enne oli pool kaid välja ehitamata, tühermaa, siis nüüd on see plaadistatud. Ka on uued elektrisüsteemid ja kilbid olemas, selle pärast võiksid Ameerikagi laevad siia tulla. Ainult et neil pole nii väikese süvisega laevu... Korvett ehk tuleks kuidagi häda pärast sisse.

9. jaanuar

Mari Vamba
Madli Vitismann

Koos Bosnia Kaitseministeeriumi ametnikuga (erariides) ja Bosnia kindrali Softiciga muuseumis.

Purjus "torpedistid" reisisid "moosiriiuliga"

23. jaanuari õhtul päästeti Kaberneeme lähedalt merest kaks meest, kes olid kipakas paadis viina võttes kaldast nelja meremiili kaugusele ulpinud. Eluvaim jäi uljaspeadele sisse tänu mobiiltelefonile ja piirivalve kiirele abile.

Päästeamet sai mobiilikõne: oleme kusagil merel, laine on kõrge ja võime ära uppuda. Kell oli siis 19 ja parasjagu alustas järjekordset õppelendu lennusalga päästekopter. Merehädaline ei osanud dispetšerile lausuda muud kui seda, et lõuna paiku oli Kaberneemest paadiga välja mindud. Ümberringi oli pimedus ja tihe lumesadu.

Viin hoidis sooja sees

Kell 20.20 märkas mere kohal tiirutava kopteri meeskond laintel ulpivat paati Koipsi saare lähedal: munakoorena kerge sõiduk koos kahe reisijaga kiikus pooleteisemeetristel lainetel. Alguses plaaniti mehed kopterisse hiivata, kuid siis otsustati hädalised hiivata kohale jõudnud piirivalvelaevale 103 "Pikker".

Laeva komandör **Andrus Uueni** ütles, et paadist laevale ronimisega oli kahel noormehel väga kiire, eputamise ja praalimisega alustasid mehed väheke hiljem. Kuna kaasasolnud alkoholivarud olid piisavad, polnud mehed märkimisväärselt külma saanud. Vaatamata sellele, et tuul keerutas mere kohal rasket lobjakat, oli vaid tagides-dressides poistel nahavahe kuiv ja soe. Ära oli joodud kaks pudelit viina, kaasas olnud "Toome" salati purk aga üsna puutumata jäänud. Võib vaid arvata, kui kiiresti kainenevad mehed mõne tunni pärast jahtuma oleksid hakanud.

Moosiriiul "Torpeedo"

Peale salatipurgi, aeru ja ankru piirivalvelaeva mehed pardale hiivatud paadist midagi kasulikku ei leidnud. Moosiriiulit meenutav alus kandis küll pardal uhket kirja "Torpeedo", kuid oli kipakas kui munakoor. Alumiiniumist kokkukruvitud korpuse ja vineeristmetega lootsikus polnud ühtki päästevahendit, ehk, nagu öeldi päästeoperatsiooni ajal merevalvekeskusest: navigeerivad mobiiltelefoni ja suitsukoniga. Jõuallikaks olid olnud kaks meest ja kaks aeru, kunagist mootorikasutamise võimalust näitas vaid uhkelt külge kruvitud sportrool.

Arestimajja välja puhkama

Kell 23 viidi "Pikriga" Muuga sadamasse toodud merehädalised Vahur ja Meelis Pringi kordoni piirivalvurite poolt transpordipolitseisse. Noormeestele vormistati halduprotokoll paadisõidu eeskirjade rikkumise eest ja lasti arestikambris välja puhata. Päästetud ise oma teekonda ei kommenteerinud: "Seilasime, teame!", oli ainus, mis nad kuuldavale tõid. Kurjategijaiks nad end ei pidanud ja nähtavasti ei taibanud ka veel, millega toime said. Ka seletuse kirjutamisega ei saanud mehed kuidagi hakkama.

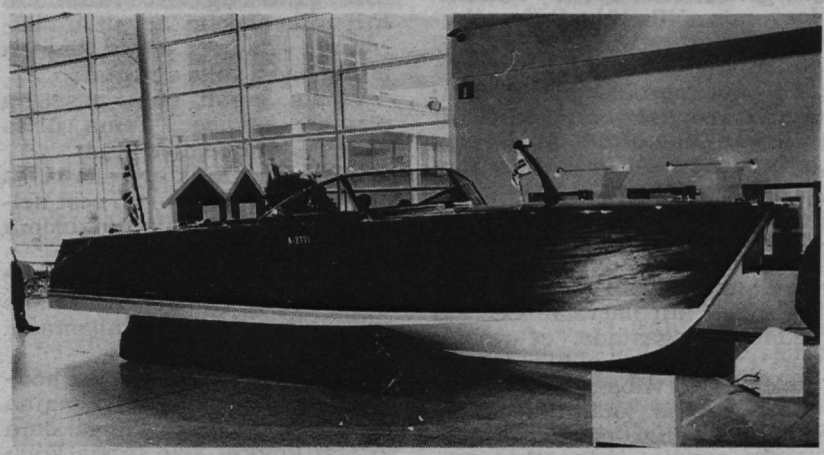
Küllike Rooväli

Sõjakast nimest hoolimata polnud sõiduriist kuigi vägev.

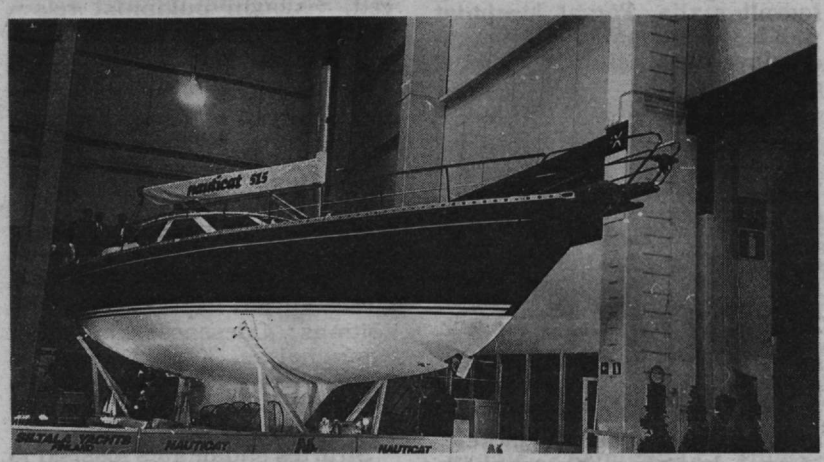
"Torpeedo" "Pikri" tekil.

"Pikril" seletuskirju välja hauduvate kangelaslike paadisõitjate elu päästis mobiiltelefon.

Paadiga võib ka lendu tõusta

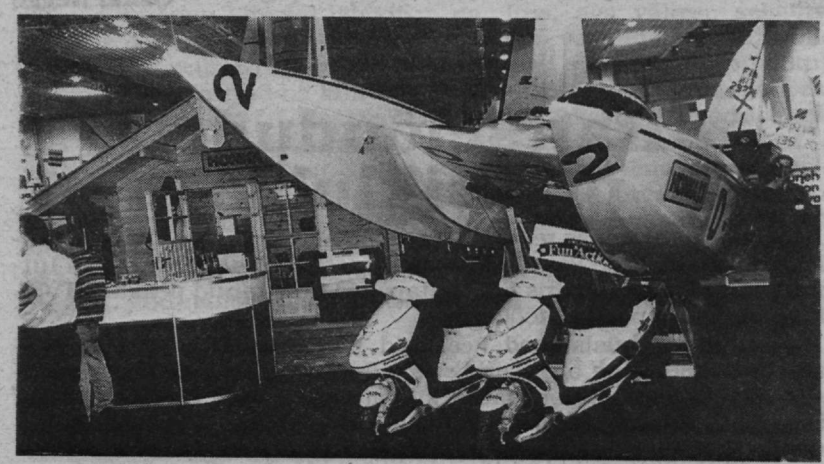


Kauneim paat, lakist läikiv "Kuggom Craft", oli paigutatud peasissekäigu juurde.



Suurimale ja kaheimale jahile "Nauticat 515" tohtis astuda vaid kokkuleppel korraldajatega.

Vanim eksponaat, 8,3 m pikkune teraskerega aurupaat "Kirvesniemi", on ehitatud 1881. a. ja teeb 8 sõlme.



Sel kollasel kiirkatamaraanil sõitjad olid välja pannud ka oma kollased mootorrattad, kummagi nimi tuuleklaasi raamil.

Kiireimat paati ei saa näitusel välja valida, see selgub võistlustel. Aga võib-olla on kiireim see 8x3 m ja 220 kg kaaluv väga vähe paati meenutav sõiduriist, mida esitles MK-rallivõistkond.

Tänavusel 6.–15. veebruarini kestnud paadimessil "Vene '98" Helsinki messikeskuses olid kasutusel kõik messihallid: kõrgeimas kõrgus jahimastide rivi, ühes väiksemas kaubeldi elavalt, teises aga demonstreeriti mitmesuguseid paaditarbeid ja -tööriistu.

Suurima messihalli tavapärases nurgas paiknesid riigiametnikud. Meresõiduameti, tolli, merevalve ja politsei ühisboksis pakkus meresõiduamet embleemiga auhinnapusa kõigile, kes teavad, milline tuletorn illustreerib ameti internetilehekülge. Aja märgina pakuti merekaarte digitaalplaatidel. Soome lahe ülevaatekaardid hõlmavad ka Eesti rannikut Narva–Jõesuust Vormsi põhjaosani mõõtkavas 1:200 000. Nagu alati, propageeris meresõiduamet päästeveste.

Kadedust tekitab Soome Meresõiduameti oskus propageerida, olgu meremärke, päästeveste, ilmateateid või mida iganes, n.ö. kergestiseeditaval moel. Värvilistes lõbusate piltidega raamatukestes, mida igavushetkel paadis lehitseda, leidub kõike, mida teistelgi peale paadijuhi kasulik teada. Viimane üllitis selgitab tänavu 16. juunil jõustuvat Euroopa Liidu direktiivi kõigi uute 2,5–24 m pikkuste paatide märgistamise kohta. Sellise märgistusega paate võib ilma eraldi kohaliku tunnustuseta müüa kõigis Euroopa Liidu maades.

Sedasama teevad ka ühingud: üks on oma "Paadielu ABC-s" suupärases vormis kõike meresõiduga seonduvat selgitanud täiskasvanuile, teine (värvimisraamatuna) lastele.

Paistis, et mõiste "paat" on viimaseil aastail tublisti laienenud. Selle hulka mahtusid tavapärased purjejahid, mootorkaatrid, kummipaadid, süstad, raketi- või mootorrattakujulised vesiskuutrid. Aga ka lendavad või maad mööda sõitvad "paadid". Suure deltaplaanikujulise purjega lendkummipaati silmitsedes oli raske arvata, et see tõepoolest lennata võiks. Videoklipp samas messiboksis näitas aga, et lendab tõepoolest.

Hüdrokopter, mis väliselt kuidagi paati ei meenuta, on pigem järelkäruga aiatraktor. Uudse lahendusega sõiduriist – ees 4-kohaline juhikabiin, järelkärus masin – peaks hästi läbima jääsuppi, sõitma nii jääl kui ka vees. Paati meenutavad vaid pontoonid mõlema osa all, kopteripropeller on aga järelkäru küljes. Kaheks osaks lahutamine on vähendanud sõiduriista pöörderaadiust 15 m-ni. Meresõiduamet on kolm säärast "paati" tellinud lootsikaatreiks.

Eesti oli tänavusel messil tagasihoidlikult esindatud: ainus Eesti boks "Kloostri Juures" müüs varemgi kohatud jadaõnge. Eestis tehtud 8,2m pikkust mootorkaatrit "Seiskari S-28 Saloon" esitles aga Soome firma. Neid kaatreid, aga ka suuremaid, "Presidendi"-nimelisi, tehakse Saaremaal aastas 6–10. Paraku tuleb ettevõtja Rauno Kurki-Suonio sõnul kõik seadmed Soomest tuua, kuigi see on kolm korda kallim, ning isegi vineer. Eesti tehastest väikepartiisid osta ei saavat, sest kogu Eesti vineer läheb eksporti. Nii läheb Soomest toodu Eesti käsitööga vääristatult omakorda eksporti – kolmveerand miljonit krooni maksvale perepaadile Eestis kuigi palju ostjaid vist ei leidu.

Ka sel korral oli messil ühingu "Pro Daphne" boks. Neil oli teatada, et *lobby*-töö mullusel messil oli olnud edukas, "Daphne" restaureerimine on alanud ning tegeldakse aruteluga, millisesse kolmest linnast: Turkusse, Helsinkisse või Tammisaarisse, valmis paat 2000. aastal paigutada.

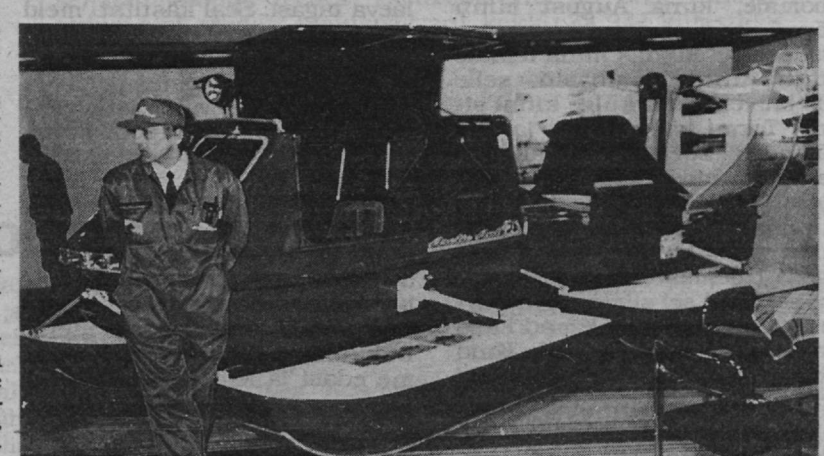
Omaette boksiga oli väljas mullu sügisel üksi üle Atlandi purjetanud ja 2000. aastal esimese soomlasena üksi ümber maailma purjetav Reima Alander.

Suurim Põhjamaade paadimess toimub 28. veebruarist 3. märtsini Stockholmis.

Madli Vitismann

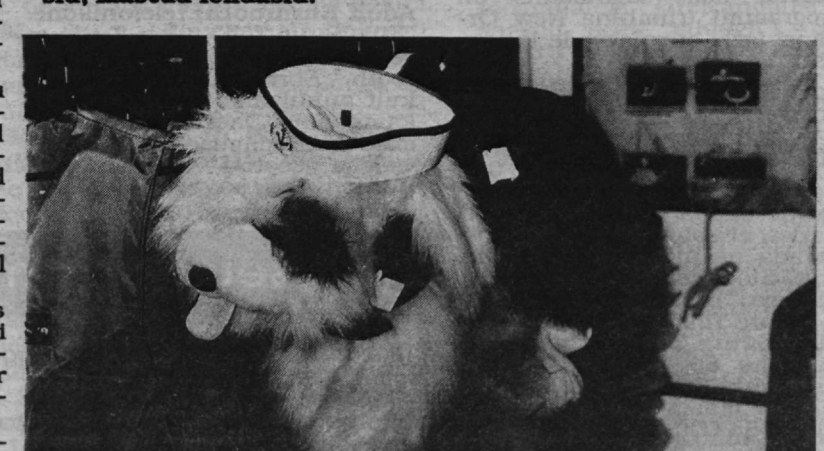
Eestis ehitatud paat, sisustus on Saaremaa tammest, tekk tiikpuust.

Muidu ei usuks kuidagi, et see paat lendu tõuseb, kui boksis poleks näidatud sellekohast videoklippi.



Soome lootside sõiduriist – meresõiduameti tellimusel ehitatud hüdrokopter "Arctic Ant".

Paljusid erinevaid "kõige paremaid tööriistu, milleta te kuidagi läbi ei saa" reklaamiti otse tegevuses: saed ja lihvkettad vingusid, laastud lendasid.



Sel aastal oli päästevesti reklaamiv meremehemütsiga koer riputatud nagisse.

Riiast Riiani

Olen teie lehe pidev lugeja. Osalt sellest, et ise merel leiba teenin, aga osalt sellest, et sünnilt saarlane. Hobiks on mul ajalugu, ja üht–teist mereajalooga seoses olen leidnud ka teie lehest. Saadan teile mõned koopialehed oma vana–vanaonu mälestustest, mis käsikirjalisena minu käes on säilinud. /..../

Mees, kes need mälestused kirja pani, sündis Saaremaal Jursi mõisas 12. aprillil 1883 ja suri 18. märtsil 1959 Los Angeleses. Tema nimi oli OSKAR NEGGO. Merele läks üheksateistkümne aastaselt.

Rivo Viin

Perekondlikkude lahkhelide tõttu läksin järgmisel kevadel merele. Tädi Maria Berendsoni vaheltsobitusel sain tuttavaks Ameerika–sõidust tulnud kolmemastilise kuunari "Emma" kapteni August Piheliga, kes oli oma perekonda Kuressaarde külastama tulnud, kuna laev Riias plangulaadungit peale võttis. Sain temaga kaubale, et tulen tema laeva noorema madrusena teenima üheksainsaks sõiduks Riiast kuni Inglismaale, kus tema mulle maalejäämiseks takistusi ei tee. Õiguse poolest ei olnud see lubatud, kuna mul oli harilik pass ja puudus väljamaa pass, mis selleks puhuks vajalik oleks olnud, kuid selle hankimine maksis väga palju.

Sõites Riia linnast Inglismaale, sattusime ühel kottpimedal ööl äkkiste tormi kätte ja meil olid kõik "hilbud" väljas. Teenides baxbordi vahtkonnas, olin parajasti vaba ja magasin ruhvis, kui kõik "käed" tekile käsutati. Niipea, kui mina oma nina ruhviuksest välja pistsin, lendas müts peast merre. Nonoh! Kas lendan järele? Ja lendasingi, aga tulin jälle tagasi.

Vanema madruse August Martinsoniga ühes saime käsu butingkliiveri kinnisorimiseks, mis on kõige esimene puri kliiverboomi ninas ja asub umbes 4–5 jardi laevast väljas eespool laevanina. Muudkui ronisime kohale. Jalgadega stagi (jäme tross allpool kliiverboomi) peal seistes ja kubeme kohaga end pealpool tuult kliiverboomi vastu surudes tõmbasin mina kahe käega allalastud purju koomale, kuna August minu kõrval stagi peal seistes vastavalt sellele, kuidas mina temale purju juurde tõmbasin, selle siis kliiverboomi külge kinni sidus. Tormi käes ülesse ja alla õõtsudes surus laev äkkiste oma nina niivõrd sügavale laintesse, et laines lihtsalt tõstis minu jalad stagi pealt ja virutas mind merre. August pääsis kaasa tulemast ainult selle tõttu, et temal sel silmapilgul purju kinni sidudes mõlemad käed ümber kliiverboomi olid. Kuid ühendus laevaga oli mul siiski veel olemas – nimelt minu sõrmede kaudu, mis hoidsid kinni purju servast, mida mina parajasti juurde tõmbamas olin. August, pääsedes lainte haarangust kliiverboomi ülespoole kerkimisega, kobanud pimedas minu järele ja leidnud, et mina olin kadunud. Kuna üle poole purju juba kinni soritud oli, tahtis tema üksinda selle töö lõpule viia. Kuid purju juurde tõmbamisel avastas tema, et mina alles selle küljes ripun. Mind aidata tema ei saanud, sest lamasin laintes allpool tema käeulatust. Tuli oodata, kuni kliiverboom ühes laeva õõtsumisega jälle lainetesse sukelduda kavatses, ja parajal silmapilgul tõmbaski August mind ühes purjuga enese ligi, haaras mul kukla tagant kraest kinni ja tõmbas kliiverboomi peale, sealjuures mulle läbi tormi hulumise kõrva sisse karjudes: "Poiss, kurrat, kuhu sa läksid!"

Imelik, et mina ei tundnud hirmu, vaid asusin, nagu ei oleks midagi juhtunud, rahulikult oma endisele kohale kahe käega purju juurde tõmbama. Lõpetanud selle töö, ronisime laeva tagasi. Seal käsutati meid fokmasti ülemist topseili kinni sorima. Hüppasime vantidesse ja ronisime pooljoostes peaaegu saalinguteni (üleval mastis vantide lõppkohal, pealpool suurpurju asuvad kaks lühikest viis tolli laia põikpuud, teine teisel pool masti), kui käis kõrvulukustav pauk nagu kahurist. Mõtlesin: "Nüüd murdus mast!" Surusin sõrmed tugevasti ümber vanditrosside ja ootasin ühes murdunud mastiga merre kukkumist. Tundes, et õõtsume edasi ja leides, et mast on terve, ronisime saalingutele. Sääl selgus, et torm oli kogu selle suure topseili ühe ropsuga minema pühkinud ja seega selle paugu tekitanud. Ronisime tekile tagasi.

Vahepeal olid teised mehed grotmastis ja besanmastis topseilid kinni sorinud, ja meie asusime suurpurjudele tormirehvisid sisse panema, so. purjupinda vähendama. Lõpetanud ka selle töö, olime laeva tormikindlaks teinud. Meeskond oli vaba, kuid tekilt ei lubatud lahkuda.

Mina poetasin enese grotmasti ja selle juures asuva laevapumba vahele, et mõni ootamata laines ei saaks mind üle parda pühkida. Istudes seal ohutult nagu Aabrahami süles ja mõteldes selle butingkliiveri kinnisorimise loole, kogu seda lugu filmilindina oma vaimusilma ette manades, hakkas mul hirm ja ma lõdisesin kogu kehaga. Õnneks see nõrkus ei kestnud kaua.

Kui vanasõna ütleb, et meremehe sõrmede haare on tugevam kui terastangidel, siis on see õige. Kui minu sõrmed ei oleks tormi ja lainte tugevale survele vastu pidanud, siis oleksin olnud päästmatult kadunud.

Sel pitkal teekonnal oli meil peale eelpool nimetatu veel teisi torme, võib–olla tugevamaid veel, aga baromeeter hoiatas juhtkonda alati õigeaegselt, ja meie saime laeva häireteta tormikindlaks teha.

Inglismaale New Castle on Tyne'i jõudnud ja plangulaadungi lossinud, maksis kapten mind laevalt maha ja andis tema käes olnud passi minule välja. Minu lahkumisest oli ta kohustatud teatama vene konsulile, üles andes, et olen laevalt jalga lasknud. Läksin North Phildri linna meremeeste kodusse, ja elasin sääl, kuni sain koha saksa auriku "Helios" peale, kes oli punkrisüsa peale võtmas, et Ameerikasse sõita. Laev oli 6000 tonni suur Hamburg–America seltsi õlitanklaev, mis sõitis tühjalt New Yorki lähedal asuvasse Bayonne'i linna, kus aurupumbad kolm ööd–päeva lahtist petrooleumi auriku keresse pumpasid. Säält sõitsime Hamburgi. Ameerikas olemise ajal käisin ka New Yorki linna vaatamas.

Saksamaa piires Elbe jõge mööda ülesse Hamburgi poole sõites oli meil kokkupõrge ühe Hamburgist allajõge tuleva väiksema aurulaevaga. See sai sedavõrd vigastada, et vaibus varsti selle järel põhja, kui ta meie laevast vabaks saades kalda äärde oli jõudnud. Meeskond muidugi päästeti. Meie auriku vigastus oli väiksem ja jätkasime omal jõul sõitu kuni Hamburgini. Sääl maksti meid laevalt maha. Pärast lossimist pidi laev minema kokkupõrkest saadud vigastuste kõrvaldamiseks dokki.

Niisiis tuli mul jälle uut kohta otsida, kuna teadmata oli, millal "Helios" sõidukõlbliseks saab. Sain koha ühe 300–tonnise väikese auriku peale. Enne kui kauba kindlaks tegin, küsisin, kuhu laev sõidab. Öeldi, et Kieli. Kuna see oli Saksamaa linn, siis tegin kauba ära.

Sõitsime Kuxhafenisse ja säält läbi Kaiser–Wilhelm–Kanali Kieli. Aga sääl olime sadamas ankrus ainult kolm tundi ning sõitsime uuesti merele. Mina küsisin tüürimehelt: "Kuhu?" See vastas: "Nach Riga." Ei olnud parata, minu välismaa laevadel sõitmise lõpp oli käes. Kolm päeva hiljem olimegi Riias.

Vahiteenistuselt tulles pesin ennast ja olin parajasti end kuivatamas, kui steward minu juurde tuli ja ütles, et mind palutakse "Messe'sse" minna. Teadsin juba, milles asi seisab. Sinna jõudnud, nägin keset kajutit suurt söögilauda, selle keskel laiali minu pass ja laua kõrval seismas vene tollimetnik. Kõnelus käis vene keeles umbes nii:

– Kas teie olete Oskar Neggo?

– Jah olen.

– Miks teie Inglismaal laevalt ära kargasite?

– Mina ei ole ära karanud, lahkusin laevalt kapteni loaga.

– Kuidas ei ole! Teil ei ole passi.

– Kui mina ei eksi, siis laual lebav pass ongi vist minu oma. Kui mina oleksin laevalt ära karanud, kas siis oleks kapten mulle passi välja andnud?

Võtsin laualt oma passi ja pistsin taskusse. Tema ütles vähekese mõtlemise järel:

– Noh, hea küll, aga siia laeva teie enam jääda ei või, sest selleks oleks teil pidanud olema väljamaa pass.

– Vabandage, seda mina ei teadnud, aga kuidas võisin siis selle oma passiga väljamaale sõita?

– Teie olite vene lipu all sõitvas laevas, selleks väljamaa passi vaja ei ole. Pange oma kraam kokku. Teie tulete kohe minuga kaasa."

Õiendasin kapteniga oma arved, viskasin puldanist reisukoti õlale ja järgnesin tolliametnikule. Et minul salakaupa kaasas ei olnud, sain tolliametis oma asjad ruttu jutti, mind lasti tolliaida väravatest välja ja olingi Riiga linnas kohta otsiv meremees.

Leidnud sadama lähedal ööbimispaiga, läksin "shantsu" otsima. Samal päeval sain kaubale ühe vene lipu all sõitva suure auriku kapteniga, kes oli sõitmas Odessasse ja säält Shanghaisse. Kapten ütles, et pean ootama 8 päeva, sest siis on tema sõiduvalmis ja võtab meeskonna laeva.

Suurtes sadamates lossisid ja laadisid laevu sadamatööliste ühingud ja meeskonda sel ajal laeva kodusadamas laevas ei peetud.

Minul oli nüüd terve nädal vaba aega, mis sellega peale hakata? Mõtlesin, et vaatan õige järele, mis Saaremaa rahvas teeb. Juhuslikult oli väike reisijate aurik "Konstantin" samal õhtul Kuressaare suunas väljumas. Läksin laeva, ja järgmisel hommikul olingi Kuressaares. Koju jõudnud, hakkasid ema ja õed–vennad mulle auku pähe rääkima, et mina merele enam ei läheks. Et hiljem ka isa sellega ühines ja soovi avaldas minu koju jäämiseks, siis nõustusin ja saatsin oma kaptenile Riiga äraütlemise kirja. Kahju oli, oleksin hää meelega tahtnud näha ka maakera teist poolt.

Oskar Neggo

Läänemere aurud Turkusse

Kunstide ööst jazzi nostalgiat

Järgmise aasta Kunstide ööl saabub nostalgilist täiendust Varvitorile, kus praeguste plaanide kohaselt peaks silduma paarkümmend Läänemere aurulaeva. Neli päeva kestev üritus kannab nime *River Aura Steam Ships Race*. Tegemist on mitte traditsioonilise laevade võistlusega, vaid laevade n.ö. iludusvõistlusega.

"Seni on osavõtuks registreeritud kaheksa laeva, kuid lõplik arv peaks olema viiteist," prognoosib organiseerimiskomitee liige sadamainspektor **Kari Riutta**, kelle tagataskus on programmi trumbina New Orleansi jazzi aurulaevade kuldajast.

"Plaanide teostumine sõltub rahast, sest aurulaevad ei saabu Turkusse omal jõul nagu *Tall Ships Race*'i laevad. Turku linn on eraldanud 470 000 marka ja sponsoritelt loodame juurde saada umbes 400 000 marka, et saaksime kohale toimetada aurujäämurdja "Sankt Erik" Stockholmist, saja meetri pikkuse "Krassini" Peterburist ja "Suure Tõllu" Tallinnast. Näiteks "Suure Tõllu" kohalevedu maksaks 80 000 marka, aga kui "Sankt Erik" tuleks Turkusse oma masinate jõul, kuluks kütust 85 000 marga eest."

Laevastiku ajalugu

"Suure Tõllu" kohalesaamiseks on organiseerimiskomiteed toetanud Turku laevastikuveteranid, kellele Saaremaa hiiglaseks kutsutud laev on osa Soome laevastiku ajalugu. Laevastikuveteran **Tauno Siivonen**, kes osales laeva restaureerimisel, tutvustab laeva ajalugu ja usub, et sponsorraha leitakse. "Laev on ainus allesolev mälestusmärk Eesti ja Soome 1918.–1920. a. vabadusvõitlusest ja selle restaureerimiseks on Eesti valitsus andnud 1,5 miljonit krooni. Laev osales 1993. aasta Kotka merepäevadel ja meelitas iga päev kohale 1000 külalist," meenutab Siivonen.

Teda toetab ka jalaväekindral **Adolf Ehrnroothi** telefonikõne. "Kui "Suur Tõll" tuleb Turkusse, on üks laeva külalisi Ehrnrooth." Ehrnrooth on ka tegelikult aukülaline, sest ta osales kampaanias laeva restaureerimise korraldamiseks. Aurulaevadega seotud üritused on Euroopa eri paigus populaarsed ja linnade vahel käib võitlus, et laevu kohale meelitada. Möödunud suvel Saksamaal Flensburgis organiseeritud üritusel osalesid lisaks aurulaevadele ka auruvedurid.

"Soome Raudtee ja Raudteemuuseumiga on peetud läbirääkimisi, et saaksime ürituse ajaks Turku ja Helsinki vahele rongi, mille veduriks oleks number 555 hellitusnimega "Printsess". See on ka varasemail aegadel Turkus kasutusel olnud," räägib Saksamaal koolitatud kapten Riutta.

Kuigi kogu sündmuse peaorganisaator on Turku linn, on koos laevastikuveteranidega reklaami teinud ja vabatahtlikud abistajad olnud ka muuseumpukseri "Vetäjä V" toetusühingu liikmed. Ühingu "Vetäjä V" juhataja lubab, et lisaks jazzile kuuleme ka puhkpillimuusikat ning et ühing osaleb aktiivselt publiku sõidutamisel.

Esko Kärkkäinen

"Turun Sanomat", 8. jaanuar

Tõlkinud **Valeri Reilent**

Muuseumikommentaar

Kui tõsine on plaan "Suure Tõlluga" Turkusse sõita, ***Eesti Meremuuseumi direktor ANTS PÄRNA?***

Kuulen sellest esimest korda.

Remont jätkub lootuses laev enam–vähem korda saada ja Helsinkisse sõita.

Rõõmustav uudis on, et turvafirma ESC kinkis "Suurele Tõllule" mobiiltelefoni. ESC esindajatega vaatame koos üle laeva turvameetmed ja nad on lubanud "Suurel Tõllul" edaspidi linnahalli juures silma peal hoida.

Madli Vitismann

Kaitsejõudude pressiklubis

29. jaanuaril esines restorani "Eesti Maja" kogunenud ajakirjanikele Kaitsejõudude Peastaabi ülema asetäitja **Oskar Mark**. Ta tutvustas mullu detsembris 80. aastapäeva tähistanud peastaabi ajalugu ning tänapäevast tööjaotust.

Ajakirjanike küsimused keerlesid kaitseministeeriumi ja peastaabi suhete ning ohvitseride väljaõppe ümber. Riigikeele oskuse/oskamatuse kohta esitatud küsimusele vastas Oskar Mark, et riigikeelt mittevaldavaid ajateenijaid on 13–15%, peamiselt Tallinnast ja Ida–Virumaalt. Ent ohtu, et Eesti kaitsevägi muutub venekeelseks, ei olevat. Riigikeele mitteoskajad jaotatakse väeosade vahel, et nad ei kontsentreeruks ühte kohta. Neile kaitseväes keelt õpetada polevat aega, ent tingimused, s.t. keelekursused luuakse neile, kes soovivad.

Hämmastav oli aga kõrge ohvitseri teade, et on neid, kes keelduvad riigikeelt õppimast ning väide, et Eesti Vabariigi kodanikena on neilgi õigus ajateenistus läbida! Keeldumine riigikeelt õppimast näitab, et kodanik pole oma riigile lojaalne, aga ebalojaalne kaitseväelise väljaõppega kodanik peaks vist suisa ohtlik olema. Või ei muuda Eesti kaitseväe väljaõpe veel kedagi ohtlikuks?

Teine esineja, **Vahur Lauri** Eesti Televisioonist analüüsis 30 "Aktuaalse kaamera" kaitseväeteemalist saateosa. Ilmnes, et ainult neljas saates oli juttu sellest, mis suuremat vaatajatehulka huvitab: kui ohvitseridele ei jätku kortereid, üliõpilastel pole selgust oma suhtest kaitseväega või Kloogal on polügooni asjus konflikt kohaliku rahvaga. Tavapärased saatejupid kaitseväe institutsioonidest, kõrgetest võõrkeelsetest külalistest või ilusatest plaanidest pakuvad huvi eeskätt asjaosalistele endile.

Kogemuslik üldistus võiks seejuures olla, et esimesel juhul on ajakirjanik saatematerjali ise otsinud, teisel juhul aga piirdunud pressiteate või teabeagentuuri uudise illustreerimisega.

Ajakirjanike palve peale lubas peastaap esitada aasta õppuste ja muude ürituste plaani.

Madli Vitismann

Talv 1998

Rahvamatkal Helsinkis

Ühistransporditöötajate streik tuleks Tallinnale kasuks koos jalakäijate streigiga.

Helsinki bussi- ja trammijuhtide streik olevat esimesel päeval, esmaspäeval, kaasa toonud kaose. Võimalik, sest inimesed polnud ühisveokite puudumisega harjunud. Pealegi olnud tol päeval ligi kakskümmend kraadi külma ja sadanud lund.

Reedeks oli nädal aega harjutatud ja kaose muljet ei tekkinud kuskil. Ka ühtki liiklusummikut ei õnnestunud näha. Vastupidi, linn jättis rahuliku mulje. Veidi pärast tipptundi võis Läänesadamat kesklinnaga ühendavail tänavail näha sihikindlalt sammuvaid hästivarustatud rahvamatkajaid. Soojalt riides, mütsid kõigil peas. Mõnel – ka meestel! – sall mütsi all kõrvu katmas, kindlasti oli aga vähestel jalgratturitel kiiver üle kõrvu katva salli tõmmatud. Ühel tumedajuukselisel noormehel oli roosidega rätik ümber pea ja kukla tagant sõlme seotud, teisel kattis nägu suu- ja silmaavadega must villane kootud mask. Ranits seljas või käekotirihm mugavamalt ümber kaela sätitud, astusid kõik rahuliku sammuga puhastel siledatel kõnniteedel.

Meenus ühe rootsi kapteni ütlemine, mis rootsi keeles riimigi läheb: pole olemas halba ilma, on vaid halvad (viletsad) riided. Kümme külmakraadi kedagi ülemäära ruttama ei pannud, aga väikemeest, kes ise veel liiga aeglaselt kõnniks, veeti "salvokat" meenutaval kelgul.

Kesklinnas Aleksanterinkatul oli kiviparkett kõnniteel nii puhas, et daamide saapakontsad kõpsusid. Aga mujal, kus kõnniteed lumisemad, oli lumekiht siiski õhuke ja libeduse vastu kindlasti graniidipuruga kaetud.

Päeva edenedes oli juba mõnd mütsita noort näha ja kui ka päike välja tuli, ei paistnud ühtki külmetavat näoilmet. Mitugi vaba taksot sõitis aeglaselt mööda, tulutult otsides kiirustavaid inimesi. Päeva jooksul õnnestus näha aga vaid kaht joostes kiirustavat naist – ju polnud nad osanud oma kõnnitempot täpselt arvestada.

Linnalähirong, mis lähimasse jaama sõidab iga kümne minuti tagant ja väga kiiresti, on pealegi soe ja pehmeistmeline ning tarvitab muu ühistranspordiga samu talonge, murdis suure elamurajooni elanike mured. Ent ka selles elamurajoonis, Pasilas, oli rahvamatkajaid. Sealsed kõnniteed on "teisel korrusel" sõiduteede kohal ja kohtuvad sõiduteega vaid kvartalinurgal või mitu kvartalit edasi. Samuti puhtad ja siledad nagu kesklinnas ja trepidki libedate astmeteta. Tundus, nagu sealkandis ei sajaks iialgi lund ega tuiskaks treppe täis. Sula, mis trepid jäätaks, poleks seal ammugi.

Tööpäeva lõpu tipptund tõi rohkem rahvast kokku, aga raudteejaamast pääses rahvavool külmetamata läbi tunnelite ja kaubamaja kolm–neli kvartalit n.ö. toatemperatuuril edasi.

Läänesadamasse voolas jalakäijaid, autosid ja busse. Laevalt tulijad aga ei mäletanud vist kõik, et bussid ja trammid ei sõida. Purjus mees oleks ehk jätnud viienda õllekasti ostmata, kui talle õigel ajal meenunuks, et peab need kõik jala koju veeretama. Naised, kes alles sadamahoone ees tänaval õhetavi põsi mantleid selga hakkasid kiskuma, oleksid ehk enne end rahvamatkaks valmis seadnud. Ja reisija, kel tõsine pagas, jäi kindlasti hätta. Jala, autode ja turismibussidega tuli laevale tuhat reisijat.

Rahulolematust ega porisemist Helsinkis silma ei paistnud. Vastupidi, juba nädal aega tervisekõnniga tegelnud linlased võitsid kindlasti. Mõnel ehk saab jalgsikäimine harjumusekski.

* * *

Mis saaks siis, kui streigiksid Tallinna ühisveokite juhid? Jalakäijad, kes ei ole konte murdnud kõnniteeaukudes lumevallide vahel ukerdades, murravad need kindlasti, kui ukerdamisest väsinud jalad siledamale-libedamale pinnale jõuavad. Liiklusummik tekiks traumapunkti ees ja sees. Haigevoodis aga saaksid paranejad mõelda, kui väga nad igatsevad külmi ja pimedaid suvalistel kellaaegadel liikuvaid täiskiilutud busse-tramme. Sest bussis või trammis sõitja ei kohtu vähemalt sõidu ajal Tallinna kõnniteedega.

Ühistranspordi ja kõnniteedega ei kohtu ka inimesed, kes peaksid nende eest hoolitsemist korraldama. Nad isegi ei tea, et oleks probleeme, sest on juba aastaid sõitnud ... ametiautoga.

* * *

Helsinkis kestis streik nädala. Tallinnas võiksid aga talve lõpuni streikida jalakäijad. Huvitav, kas ebatervislike kõnniolude loojad jalakäijate puudumist märkaksid?

Madli Vitismann

Paadimessile pääseb streigist hoolimata

Pressiteade

Palju parkimispaiku, rongid toovad Pasilani

Liiklusstreik raskendab pealinna kandis liikumist. Võimalikust edasikestvast streigist hoolimata pääseb messile "Vene '98" Helsinki Messikeskuses kas oma autoga, rongiga või bussiga.

Lisaks Helsinki Messikeskuse enda parkimisplatsidele on kasutusel Hartwall Areena parkimisplatsid, samuti pakuvad oma teenust Ida–Pasila Veduripark ja Dresiinipark päris messikeskuse lähedal.

Kõik lähi- ja kaugrongid peatuvad Pasilas, jaamast on vaid mõnesaja meetrine jalgsimatk messikeskusesse.

Ka Raudteejaama väljakult lähtuva ja Pasilast mööduva bussiliini peatusest on messikeskuseni mõnisada meetrit. Ka Porvoo bussid sõidavad Idakeskuse kaudu kesklinna.

6. veebruar

* * *

Paadimessi esimesel nädalalõpul külastanute arvus polnud liiklusseisaku mõju üldse tunda – külastajaid oli sama palju kui mullugi. Parkimisplatsid loomulikult täitusid, kuid messikeskuse omadest ning lähedal olevaist Hartwall Areena ja Ida–Pasila parkimisplatsidest piisas.

Nädalalõpul käib paadimessil palju ka bussireisijaid mujalt Soomest. Nad pääsesid kohale tavalistel tellimisbussidel, mida streik ei puudutanud. Nüüd on streik möödas ja loodame muidugi, et külastajate arv veelgi suureneb.

Mullu käis paadimessil kokku 80 833 külastajat, neist esimesel nädalalõpul, reedest esmaspäevani, 33 275. Tänavu käis streigi ajal, reedest esmaspäevani, kokku 32 941 külastajat.

10. veebruar

Finnexpo

Tõlkinud **Mart Kiilas**

Aimefilm reostustõrjest

28. jaanuaril esilinastusid keskkonnaministeeriumi saalis kaks veerandtunnist lühifilmi stuudiolt "Kovision", mõlema režissöör **Toivo Makk** ja operaator **Jüri Suurevälja**.

Eesti Mereinspektsiooni tellimusel valminud "Balex Delta '97" kajastas augusti lõpul Muuga sadama lähedal läbiviidud rahvusvahelist reostustõrje õppust. Ettevalmistusi ja õppuse algust oli filmitud nii lähivõtteis kui ka kopterilt. Nii sai vaataja hea ülevaate reostustõrje võttestikust ja otstarbest. Abiks oli delikaatselt selgitusi jagav lühike ja loogiline tekst. Kahju vaid, et õppuse rahvusvahelise osa jaoks filmis enam ruumi ei jäänud. Kodumaise aimefilmina sobiks nähtu tutvustama Eesti reostustõrje talituste tööd televisioonis.

Teine film "Põhja-Eesti paekallas" näitas kauneid loodusvaateid mereäärselt klindilt Pakri neemel, Treppoja juga ja Toompea nõlva, kus looduslik sein põimub inimeste ehitatuga. Ilus, aga vähese selgitava tekstiga vaatefilm, mida sobiks samuti suuremale publikule näidata. Filme esitlenud Eesti Geoloogiakeskuse teadusdirektor **Rein Raudsepp** arvas, et häid mõtteid ilma rahata teoks ei tee. Võib arvata, et nähtud filmid on tehtud vähese rahaga, aga Eestis see ei tähenda veel odavat tulemust.

Madli Vitismann

Mida lossime?

Teine meie Austraalia-lugejaist, **vanemmehaanik EDMUND OTS**, kirjutab: "Teie sääl lossite ja laadite *tehnikat*. Meie merekoolis õppisime tehnikat, kuid seda ei saanud materiaalselt lossida ja laadida. Kui paneks ajalehe vahele kirja, mis asi see on?"

Tõsi ta on: oleme paaril korral viimase külje rubriigis "Kes meil käivad" niisuguse väljenduse läbi lasknud. Tegemist on viimastel aastakümnetel toimunud tüüpilise mõiste nihkumisega, põhjustet kahtlemata vene keele mõjust. 1981. aasta "Võõrsõnade leksikon" annab seletuse: ajalooliselt kujunenud tööriistad ja tootmiskogemused; /.../; kogumõistes ka masinad, mehhanismid, seadeldised, tööriistad jne.

Võiksime ju öelda, et lossitakse-laaditakse *masinaid*. Aga äkki on seal hoopis *aparaadid*? Või *tööpingid*? Kenad inimesed sadamaist annavad meile oma dokumentide järgi andmed. Ja karta on, et detailsemalt meile laadungite sisu kirjeldama ei hakata. Selle, tunnistame, halva sõna *tehnika* alla mahuvad aga ilmselt nii teehöövlid, kohvimasinad, tomograafid, arvutid, tankid ja võib-olla isegi kassi kaelarihma külge kinnitatud magnetkaardiga avanevad elektroonilise koodiga kassiluugid.

Mari Vamba

Munamäge liigutamas

Algus lk 1

juriidilise kaitsega. Käimas on 7 kohtuasja, mille all on kinni 35 000 krooni, mis aga arvatakse tagasi saavat, sest protsessid loodetakse võita.

Suheldakse nii kohalike kui välisametiühingutega; koostöö laabub. Rootslased korraldavad EMSA usaldusisikuile oma rahadega Rootsis seminari. Kohalik mitut transporditöötajate ametiühingut ühendav organisatsioon, kuhu ka EMSA kuulub, teeb samuti seminare. Muuseas tulevad Soome *vennad* õpetama, kuidas streike korraldada, mis on üks täiesti omaette suur ja keerulist ettevalmistust ning väga suurt üksmeelt nõudev ettevõtmine.

Esimees rõhutaski pidevalt igaühe initsiatiivi ja paljude asjade korraldamise juhtkonnalt liikmetele delegeerimise vajadust. "Ainult koos saab midagi teha: siis pole Suurt Munamäge ka keeruline teise kohta tõsta, kui vaja."

Jüri Lember valiti ühehäälselt esimeheks tagasi, plaksutati ka veel. Edaspidi otsustati esimehele ja aseesimehele, kelle valib juhatus, kindla süsteemi järgi natuke ka palka maksta ("Muidu mõeldakse, et miks nad tasuta muudkui asja ajavad: viimaks teevad hoopis tööandjatele järeleandmisi ja saavad sealt midagi!"). Seni maksti välja oma auto kasutamine, parkimiskviitungid, vähesed "ärilõunad", kui palka hakatakse saama, siis enam mitte.

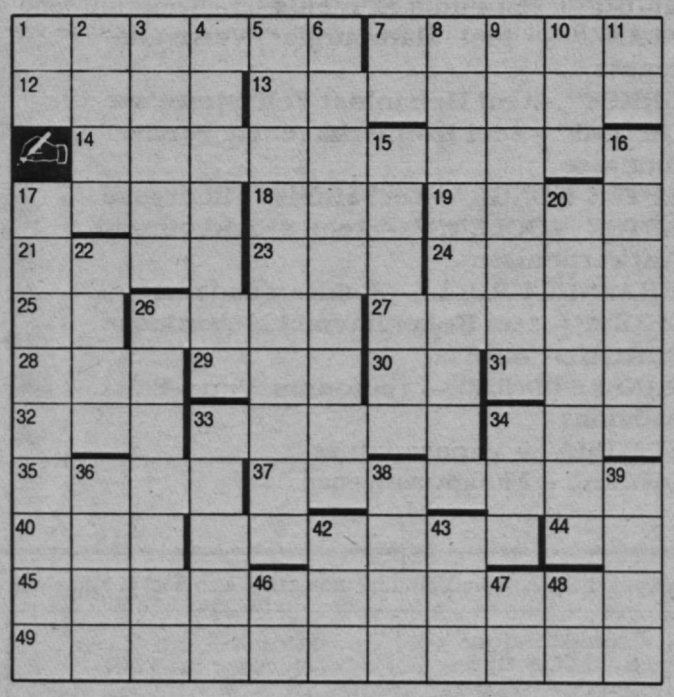
Revisjoni tegema valiti Kalev Roos.

Üldkoosolek oli põhimõtteliselt nõus muutusega põhikirjas: edaspidi võivad EMSA-sse astuda ka kaldapersonali kuuluvad inimesed, kes töötavad laevade heaks. Samuti oldi nõus, et ametiühing sõlmiks mingi kindlustusfirmaga, kõige tõenäolisemalt Eesti Kindlustusega, kelle esindaja ka kohal oli, lepingu, mis annab EMSA liikmelle häid soodustusi mitmesuguste kindlustuslepingute sõlmimisel.

EMSA-l on praegu 694 liiget ja pangas parajasti 215 000 Eesti krooni.

Mari Vamba

"Meremehe" ristsõna



PAREMALE: 1. Läänemere-äärses riigis. 2. Veesõidukite väljumis- ja saabumiskoht. 12. Eesti ookeanipurjetaja A. Valteri jahtide nimi. 13. Keskaegne paadimees Läänemere sadamalinnades. 14. Laeva rendileping kindla aja peale. 17. Saaremaa saksakeelne nimi. 18. Iial. 19. Euroopa Vabakaubandusühing (inglise lühend). 21. Riist veeloomade püüdmiseks. 23. Eesti Kirjanike Liit (lühend). 24. Prantsuse kirjanik. 25. Kara merre suubuv jõgi. 26. ...paat. 27. Lant (soome k.). 28. Riik Atlandi ja India ookeani piiril (lühend). 29. Röövlindude perekond. 30. *Ex officio* – ameti tõttu (lühend). 31. ...jalas. 32. Galeeri... – sundsõudja. 33. Muuseum (soome k.). 34. Mõnede laevade peajõuseadme käitaja. 35. Täies ulatuses laevatatav Mississipi lisajõgi. 37. Märkida, ütelda. 40. Hani (vene k.). 41. Türgi luuletaja (1902–1963). 44. Ultralühi- (lühend). 45. Väilsmaalane (vene k.). 49. Etioopa pealinnas.

ALLA: 1. Tema. 2. Kitsas. 3. Indoneesia provints Sumatral. 4. Alus, mis olevat randunud 5165 m kõrgusel praegusest merepinnast. 5. ... gallon=4,546 l. 6. Iidne sadamalinn Sitsiilia saarel. 7. *Sine nomine*=ilma nimeta (lühend). 8. Kaht keha kokkupuutel siduv molekulaarjõud. 9. Laev triivvõrkudega kalapüügiks. 10. Kalavõrgu kinnitusaas. 11. Mark (lühend). 15. Eesti laulja. 16. Sõjalaev 7.–18. sajandil. 17. Organismide ja keskkonna suhteid käsitlev bioloogia haru. 20. Laevasõitu häiriv ilmastikunähtus. 22. Kolmekordne kalavõrk. 26. Väikesed kiired sõjalaevad side- ja luureteenistuseks. 33. ... skaala – mineraalide kõvaduse hindamiseks. 34. Laohoone. 36. ...sulestik – isaslindude pulmarüü. 38. Absorbeerib. 39. Niiskuslembeste lõikheinaliste perekond. 42. Andamani merd ja Siiami lahte eraldav maakitsus. 43. EE eellane. 46. Tsentneri tähis. 47. *E bacis*=marjadest (lühend). 48. Taara (lühend).

Koostanud **Märt Kullo**

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Kalastamine. 12. Aga. 13. Süüvijad. 14. Angerjamõrd. 17. Peasaar. 20. Asva. 21. Es. 22. Hi. 23. Kaislad. 26. Rot. 28. Tunis. 30. Ole. 31. Dies. 32. Uibud. 33. A.d. 34. At. 35. Risto. 37. Kihv. 38. Mäti. 40. Aunaste. 42. Itä... 43. Laud, järi. 47. Ns. 48. Äigna. 50. Näit. 51. Eeva. 52. Ui. 53. Hero.

1 K	2 A	3 L	4 A	5 S	6 T	7 A	8 M	9 I	10 N	11 E
12 A	G	A	13 S	Ü	Ü	V	I	J	A	D
14 A	N	G	E	R	15 J	A	M	16 Õ	R	D
17 P	E	18 A	19 S	A	A	R	20 A	S	V	A
21 E	S	22 H	I	23 K	A	I	S	24 L	A	25 D
26 R	27 O	T	28 T	U	N	I	29 S	30 O	L	E
31 D	I	E	S	32 U	I	B	U	D	33 A	D
34 A	T	35 R	I	S	36 T	O	37 K	I	H	V
38 M	39 Ä	T	I	40 A	U	N	A	41 S	T	E
42 I	T	Ä	43 L	44 A	U	D	45 J	Ä	46 R	I
47 N	S	48 Ä	I	G	N	49 A	50 N	Ä	I	T
51 E	E	V	A	52 U	I	53 H	E	R	O	

ALLA: 1. Kaaperdamine. 2. Agnes. 3. Lag. 4. Ase. 5. Sürakuusa. 6. TÜ. 7. Avariibond. 8. Mimas. 9. I,j. 10. Narva laht. 11. "... Edda". 15. Jaani. 16. ÕS. 18. Ahtertääv. 19. Sitsiilia. 24. Lodi. 25. Dedveit. 27. Oit. 29. Suka... 36. Tuuni... 39. Ätse. 41. Sääv. 44. Agu. 45. Jne. 46. Rio. 49. Ah.

AS Tallinna Sadam mälestab sadamakapteni asetäitjat kapten

VELLO KOIKSONi

ja avaldab sügavat kaastunnet omastele.

Kapten

VELLO KOIKSONit

mälestab
Eesti Merelaevandus
ja avaldab kaastunnet lahkunu omastele

Eesti Kaptenite Klubi mälestab kapten

VELLO KOIKSONit

ja avaldab omastele sügavat kaastunnet

«Meremehe» tellijad!

Pange tähele, millal lõpeb teie tellimuse tähtaeg, ja uuendage tellimus sidejaoskonnas.

Soovitage seda sõbralegi, sest üksiknumbreid müüakse väga vähestes kohtades.

Hind endine — 75 krooni.
Tellimisindeks 69859.

"Meremehe" üksiknumbreid müüakse postkontorites, Tallinnas Postimajas, Ajakirjandusmajas ja Meremuuseumis.

Välismaale

Neile, kes soovivad «Meremeest» tellida oma välismaal elavatele sõpradele, on aastatellimuse hind Põhjamaadesse 300 krooni, mujale 350 krooni.

Pöörduda aadressil:
EE0001 Tallinn, Pikk 70
Eesti Meremeeste Liit
«Meremehe» tellimus

TALLINNA SADAM ADMIRALITEEDI BASSEIN
ADMIRAL KLUBI
AURULAEV STEAMSHIP

Ainulaadne restoran vanal aurulaeval

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

Kes meil käivad

16. veebruaril seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas

"Kalana" (Eesti) – lossib konteinereid
"Sergei Lossev" (Vene) – laadib päevalilleseemneid
"Hafes" (Süüria) – lossib kakaoube
"Volgo–Balt 144" (Vene) – laadib malmi

Muuga sadamas

Tanker "Nordfarer" (Rootsi) – laadib masuuti
Tanker "Talacorona" (Rootsi) – lossib bensiini
"OB" (Vene) – laadib turvast
"Rhinea Trader" (Hollandi) – lossib linnaseid
"Alikronasos" (Küpros) – lossib naftakoksi
"Trias" (Kreeka) – laadib teravilja
"Vindor" (Vene) – lossib teravilja
"Koida" (Malta) – laadib alumiiniumi
"Lucy" (San Vincent) – laadib paberit
Reidil ootavad kaikohta "Eckfort" ja "Volgo–Balt 228"

Kopli sadamas

"Kapitan Purmakin" (Vene) – lossib kanakoibi
"Laura–Helena" (Vene) – laadib laudu
"Volgo–Balt 104" (Vene) – lossib suhkrut
"Aldebaran" (Holland) – lossib jahu
"Ruza 8" (Vene) – laadib fosfaati

Paldiski sadamas

"Rezekne" (Läti) – laadib puiduhaket

«Meremehe» ilmumist rahastavad:

TALLINNA SADAM · ESTMA · ESCO · TALLINK · Esman · EstLine · ScanTrans · EMSA

Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 16. veebruaril

"ELMAR KIVISTIK" – teel Kalundborgist Saudi Araabiasse
"ALEKSANDER ABERG" – teel Gdanskist Vlissingeni
"PAUL KERES" – teel Slitest Port Everglades
"KRISTJAN PALUSALU" – Bremenis
"GUSTAV SULE" – teel Ventspilsist Imminghami
"ALEKSANDER KOLMPERE" – teel Baltimore'ist Quebeci
"HAAPSALU" – teel Peterburist Houstonisse
"VILJANDI" – New Orleans'is
"RAKVERE" – Helsinkis
"NARVA" – teel Houstonist Peterburi
"VALGA" – teel Peterburist Camdenisse
"NORDANA ADVISOR" – teel Puerto Cabellost Rio Hainasse
"SOMPA" – teel Bandjulist Lomesse
"KEHRA" – teel Rouenist Abidjani
"KUIVASTU" – Doualas
"RAKKE" – teel Abidjanist Doualasse
"VALKLA" – teel Doualast Abidjani
"PIHTLA" – teel San Pedrost Las Palmasesse
"NAISSAAR" – Istanbulis
"VAINDLO" – teel Kaliningradist Pasajesi
"KASSARI" – teel Diliskelesist Novorossiiskisse
"MUHU" – teel Rouenist Libreville'i
"ABRUKA" – Waterfordis
"VILSANDI" – teel Hamburgist Volos'i
"SOODLA" – Peterburis
"KLOOGA" – Galatzis
"MUUGA" – teel Antwerpenist Stockholmi
"VIRTSU" – remondis Bergenis
"KALANA" – teel Hamburgist Vanasadamasse
"KURKSE" – teel Helsinkist Felixstowe'sse
"DIRHAMI" – teel Bremerhavenist Vanasadamasse
"KAPTEN KONGA" – teel Hullist Tilburysse
"KAPTEN VOOLENS" – teel Stockholmist Antwerpenisse
"MEHAANIK KRULL" – Bekkeri sadamas
"LEHOLA" – teel Københavnist Helsinkisse
"SUURLAID" – Riias
"TRANSESTONIA" – remondis Vene–Balti sadamas
"NEPTUNIA" – Vanasadamas
"DONATA" – Muuga sadamas

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

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

Järgmine number ilmub märtsis

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

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

«Printall»
Tellimuse nr. 733.

Toimetaja MADLI VITISMANN

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR