



MEEREMEES

Ilmub alates
1989. aastast

XII aastakäik

Nr. 1 (221) 2000

Hind 14 krooni

veekord dokumentidest
Eesti Arline ümberkujundamis
KESPERLIOTY
Mikotiat teisel kuldil
Kunakiga lähaks vees
SÄHM
Käsu küme tuhat
Ora sadam oli parim
MEERARIIDUS
ametikoali õpetajate päev
Silmakursuslaste mõeld
Meremariidus jätkuvalt toimituale m
Lõuna oma juured
MEERARISTJA
Käsu raiuval
Käsu õpetaja



Tallink AutoExpress

Tallinn

"Meremehe" ilmumist rahastavad:



ESCO
AS Eesti Merelaevandus



EstLine



HANSATEE  **TALLINK**
AS Hansatee Grupp

Linda Line



M E R E M E E S

Nr. 1 (219 - 220)

2000

PAKUME LUGEDA:

Veel kord dokumentidest	4
ESCO äriplane ümberkujundamine	5
REEDERIJUTT	
Boikotist teiselt kaldalt	6
Lennukiga läheks veerand tundi kauem	13
SADAM	
Peaaegu kümme tuhat laeva	10
Sõru sadam oli parim	11
MEREHARIDUS	
Ametikooli õpetajate päev	14
Esmakursuslaste mõtteid	15
Mereharidus jätkuvalt tormituulte meelevallas	16
Leidsin oma juured	17
MEREPÄÄSTJA	
Tormise talvehaku juhtumisi	19
Ohver õppetunniks teistele	20
Eesti rannikul kuulatakse meremeest	21
ESTONIA	
Aasta 2000 algas kahes Euroopa riigis "Estoniaga"	22
Väited pommide kohta m/1-1 "Estonia"	26
Ei midagi uut	28
"Meremehe" ristsõna	29
MEREVÄGI	
14 uut mereväeohvitseri	30
AJALUGU	
100 aastat kaptenmajor Alfred Pontaki sünnist	31
Rannaehitised III	33
10 aastat TALLINKi	33
MUSEUM	
Meremaali kurb saatus	32
TURISM	
Kiirturismi poole	34
Lehekülgi purjetamispäevikust	36
Kiirkulleriga muuseumi	37
JÄRJELÜTT	
Sõdiva maa lipu all IV	38
Esikaanel: Seal, kuhu "Autoexpress" end talvekorterisse seadis, tahaks edaspidi seista ajalooline jäämurdja "Suur Tõll". Madli Vitismanni foto	

"Meremehe" kodulehekülg www.online.ee/~meremees

"Meremehe" varemilmunud üksiknumbreid saab osta Meremuuseumi kassast.

Trükk: "Printall"

Eesti Meremeeste Liidu väljaanne

Peatoimetaja Madli Vitismann

Postiaadress:

Pikk 70, 10133 Tallinn

Käsiposti postkast:

Pärnu mnt. 67a, Ajakirjandusmaja

Toimetuse asukoht:

Tatari 64, "Printall".

Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

Ühendust saab võtta:

Telefon/faks/automaatvastaja:

6461 318

NMT 252 38 088

GSM 250 38 088

e-mail: meremees@online.ee

On 10. aasta-päevade aasta

"Meremees" sai mullu kümneseks. 1990. a. "Eesti Meremehest" võib näha, et alguse said suured muutused ja tänavu tuleb sünnipäev. 1990. a.:

8. jaanuaril alustas liiniliiklust "Tal-link" (vt. lähemalt lk. 33);

16. märtsil ristiti väikest kaubalaeva "Aal";

29. aprillil loodi Eesti Vabariigi Riiklik Veeteede Amet;

4. mail sai välismaajandustegevusloa Eesti Mereagentuur (Estma);

4. juunil alustasid Helsinki liinil "Hel-ta" tiiburid;

17. juunil alustas Stockholmi liinil "Nord Estonia";

19. juunil ilmus "Meremehe" esimene "MerLe" peatükk.

Üllatav, kui palju käesolev "Meremehe" number haakub toonase aastakäiguga. 1990. a.:

4. aprillil tegid Pärnu Merekooli õpetajad viimase ühispildi (vt. lk. 16);

augustis soostus Nõukogude piirivalvepolkovnik, Tallinna piiripunkti ülem (kirjalikult) "Meremehe" küsimustele vastama (vt. lk. 19);

augustis sai 40-aastaseks ajaleht "Morjak Estonii", mis 50-aastaseks enam ei saa;

augustis hakkas iga päev Tallinna reidil käima "Viking Line'i" kruisilaev "Isabella", tänavu käib "Cinderella" (vt. lk. 10);

3. septembril oli Tallinnas üle kahesaja meremuuseumide direktori kogu maailmast;

lehes oli sama maali repro, mis seerkordki - toona kinkis Erik Schmidt selle Eesti Meremuuseumile (vt. lk. 32);

Rootsi Meremeeste Ametiühingu esimees Anders Lindström hoiatas seoses boikotiga "Fred Olsen Line'i" "Black Prince" vastu (filiipiinlased!) ka Nõukogude meremeeste eest, kes kirjutavad alla halbadele lepingutele (vt. lk. 9);

21. oktoobril andsid Tallinna Merekooli esmakursuslased mitte kursandi-, vaid kadetivande, esimest korda laeval - "Georg Otsal" (vt. lk. 15);

Tallinna Merekooli muutus Eesti Merehariduskeskuseks. 13. novembril avaldasime "Meremehe" "Eesti merehariduse uuendamise põhiseisukohad" (vt. lk. 16);

Arutati "Admiral Nahhimovi" hukku, Eesti Kaptenite Klubi kaitses kapteneid (vt. lk. 20-29);

novembris arutati Eesti Meremeeste Liidu "Eesti Vabariigi meremeeste seaduse eelnõu" (vt. lk. 9);

Rootsis avati "Wasa" muuseum; "Suur Tõll" tähistas kaht aastat Eestis-olemist (vt. lk. 32);

22. novembril valmis esimene uus reisijahoone - B-terminaal. Tallinna esimese eskalaatoriga ja väga hele-da põrandaga (vt. lk. 25).

Tasub tagasi vaadata!

Peatoimetaja

Veel kord dokumentidest

Meremehepassi saab passilauast

Jälle on möödas üks aasta. On kombeks aasta lõppedes teha kokkuvõtteid tehtud tööst. Ametiasutused peavad statistilist aruandlust esitama kõrgemalseisvaile instantsidele, kuid mõned faktid võivad huvi pakkuda ka ajalehelugejatele.

Veeteede Ameti merenduspersonali osakond tegeleb meresõidualaste kutsetunnistuste ja isikut tõendavate dokumentide väljastamisega meremeestele. Õigem on nüüd juba öelda, et tegeles meremeeste isikut tõendavate teenistusraamatute ja meresõidutunnistuste väljastamisega.

Möödunud aastal riigikogus vastu võetud "Isikut tõendavate dokumentide seadus" sätestab, et meremeestele hakkab teenistusraamatuid ja meresõidutunnistusi väljastama kodakondsus- ja migratsiooniamet. Vastavalt kehtivale korrale väljastatakse neid dokumente nüüd kodakondsus- ja migratsiooni ameti Harjuma osakonna Vanalinna büroos aadressil Tallinn, Lai 40.

Kas selline muudatus end õigustab, jääb tulevikus meremeeste ja laevaomanike otsustada. Merenduspersonali osakonna töötajad andsid oma parima, et võimalikult kiiresti ja korrektselt vormistada dokumendid meremeestele.

Meremehe teenistusraamatut on välja antud 7 aastat

Taasiseseisvunud Eesti Vabariigi esimesed meremehe teenistusraamatud väljastasime 22 meremehele 6. novembril 1992 Tallinna raekojas. Meremeeste nimekirja koostati suuremate laevaomanike esitatud isikuist ja järjekorranumbrid määrati loosimisega. Teenistusraamat number 001 anti kapten Viktor Kalale. Seitsme aasta jooksul on väljastatud 11 487 teenistusraamatut ja mittekodanikele 7162 meresõidutunnistust.

21 uut kaptenit ja 26 vanemmehaanikut

Nendest arvudest ei saa teha järeldusi, et meil on nüüd 18 649 meremeest. Kindlasti paljud neist on jäänud pensionile või leidnud töökoha kaldal, perekonnale lähemal. Väga palju teenistusraamatuid on väljastatud ilusatele noortele õrnema poole esindajatele, kes läksid tööle reisisilavadele, kuid üsna pea veendusid, et elu merel on karm ja on nüüd tööst laeval loobunud.

1999. a. väljastasime 905 meremehe teenistusraamatut ja 797 meresõidutunnistust. Esmakordse kaptenidiplomi said 21 laevajuhti ja vanemmehaaniku diplomi vääriliseks tunnistati 26 mehaanikut.

Diplomid tuleb ümber vahetada

Kasutan siinkohal ka võimalust informeerida mereringkonda. Vastavalt Vabariigi Valitsuse 19. veebruaril 1999. a. määrusele nr. 65 lõpetasime 30. juunil 1999 endise NSV Liidu meresõidudiplomide ja -kutsetunnistuste vahetamise. Arvan, et viis ja pool aastat oli selleks küllalt pikk aeg. Kahjuks leidub ikka veel selliseid meremehi, kelleni see informatsioon ei ole jõudnud.

Päevakorras on teised uuendused. Kõik tegevmeremehed peavad oma praegused meresõidudiplomid ja -kutsetunnistused 1. veebruariks 2002 vahetama STCW-1978/95 säte nõudeile vastavate dokumentide vastu, mis toob kaasa mõningaid materiaalseid kulutusi. Selle tähtajani on jäänud ainult kaks aastat. Lootan, et meremehed hakkavad lähiajal aktiivselt vahetama oma dokumente ega jätta seda toimingut viimastele päevadele, kui tekivad pikad järjekorrad.

Eino Ots

Parvlaevaliikluse hinnakujunduspoliitika sai uued põhimõtted

Pressiteade

Teede- ja sideminister Toivo Jürgenson kohtus Saare, Hiiu ja Lääne maavalitsuste esindajate ja Saaremaa Laevakompanii juhtidega, et kokku leppida hinnakujunduspoliitika põhimõtted Lääne-Eesti saarte ja mandri vahelises parvlaevaliikluses 2000. aastal. Keskmise kaalutud hinnatõus parvlaeval tuleb 11,6%.

"Läbirääkimiste käigus alandas Saaremaa Laevakompanii hinnatõusu oluliselt, alustasime keskmisest hinnatõusust 18% ja jõudsime 11,6%-ni. Ma olen sellise lõpptulemusega väga rahul," ütles Toivo Jürgenson.

Kohtumisel lepidi kokku, kuidas kujundada hindu erinevatele tarbijarühmadele, s.t., milliseks kujunevad parvlaevalipilettide hinnad näiteks üksikreisija, sõiduauto, liinibussi, turismibussi, veoauto jne. jaoks.

Kõige olulisem põhimõtteline muudatus on, et uus hinnakujunduspoliitika ei tee vahet saartel ja mandril registreeritud sõidukite vahel. "Selline vahetegemine ei ole tsiviliseeritud maailmas tavaks," ütles Toivo Jürgenson.

Hinnakujunduse teine põhimõte on, et need, kes sõidavad sagedamini, saavad hinnasoodustusi. Kolmandaks lepidi kokku, et suvekuudel - juunis, juulis ja augustis - hakkavad kehtima kõrgemad hinnad, mis võimaldavad muudel aastaegadel hinnataset alandada.

"Ma tahan rõhutada, et ei tule üldist hinnatõusu kõigi tarbijagruppide suhtes, vaid paljudel juhtudel pilethinnad ei muutu või hoopis langevad," ütles Toivo Jürgenson.

Konkreetsed pilethinnad eri tarbijarühmadele eri aastaegadel ja soodustuste määr avaldatakse pärast nende heakskiitmist tariifikomisjoni poolt. Tariifikomisjon loodab esialgse ajagraafiku kohaselt koguneda nädal hiljem. Pärast komisjoni heakskiitu peab hinnad kinnitama teede- ja sideminister. Uued hinnad peaksid hakkama kehtima alates 1. veebruarist.

Ettepanek mandri ja Lääne-Eesti saarte vaheliste parvlaevalipilettide hinnakirja kinnitamiseks

Pressiteade

Teede- ja sideministeeriumi juurde moodustatud tariifikomisjoni 20. jaanuari istungil vaadati läbi ja esitatakse teede- ja sideministrile ettepanek AS-i Saaremaa Laevakompanii mandri ja Lääne-Eesti saarte vahelistel parvlaevaliikluses teostatavate ülevõtte hinnakirja ja selle rakendamise tingimuste kinnitamiseks.

Mandri ja saarte elanike sõidukite ülevõtte hinnad ühtlustuvad, kusjuures säilivad nn. talve- ja suvehinnad. Reisisilipileti hind tõuseb vaid suvel (16. maist 31. augustini). Pilethinna keskmine tõus on 9,6%. Uus hinnakiri on kavas kinnitada alates 1. veebruarist. Alates 1. märtsist rakendatakse soodustariife saarte elanike ja ettevõtete sõidukite ülevõl, kusjuures ühel hooajal 6 korra ülevõle puhul saadakse allohindlust 25% kehtivast hinnast. Kalendriaasta on jagatud kolmeks hooajaks (1. jaanuarist 15. maini, 16. maist 31. augustini ja 1. septembrist aasta lõpuni). Soodustariife rakendatakse vaid AS-iga Saaremaa Laevakompanii kliendilepingu sõlmimisele.

20. jaanuar

Kuldar Väarsi,

Teede- ja Sideministeeriumi pressiosakond

7. jaanuar

Teede- ja Sideministeeriumi pressiosakond

ESCO äriline ümberkujundamine

Eesti Merelaevanduse äriline ümberkujundamine sai põhimõtteliselt alguse juba enne erastamist, kui AS Eesti Merelaevandus lülitati erastamisnimekirja ja käivitati saneerimisprogramm. Saneerimisprotsess tähendab ju ettevõtte struktuuri ja finantstegevuse efektiivsemaks ja ratsionaalsemaks muutmist. Tuleks märkida, et saneerimine erastamiseelisel perioodil oli edukas. Müüdi mitmed vanad ebaefektiivsed laevad, alustati uute laevade ehitamist, müüdi või anti üle Eesti Merelaevanduse põhitegevusega mittesobiv vara, parandati struktuuri ja finantstegevust jm.

Pärast erastamist efektiivsuse suurendamisele suunatud tegevus jätkub, kuid juba eraomaniku pilgu läbi, rakendades talle omast *know-how*. Peamine eesmärk on Eesti Merelaevanduse põhitegevuse selge määratlemine. Olulise tooni annab ümberkujundamisprotsessile lähiaastate prognoositav majandus- ja turuolukord, mis kutsub kokkuhoiule ja ratsionaalsusele. Selle saavutamiseks on vajalik iga struktuuriüksuse iseseisev panus kogu süsteemi parema finantstulemi nimel.

ESCO (Eesti Merelaevanduse e. *Estonian Shipping Company*) üldstruktuuris on palju erinevaid iseseisvate ülesannetega struktuuriüksusi. Näiteks: laevastiku juhtimine ja mehitamine; lisaks sellele komertstegevus, finantsjuhtimine, üldadministreerimine ja juriidiline tegevus; lisaks neile laevastiku tehniline teenindamine; olulisel kohal on

samuti transpordilogistika ja agenterimine. Ei ole raske näha nende gruppide tegevuse funktsionaalset iseseisvust. Ka eri funktsioonidega tegevusgruppide tulemusi on võimalik eraldi mõõta. Selleks, et arendada tegevusgruppide efektiivsust ning välistada ristsubsidieerimist, otsustati nende baasil moodustada äriühingud, mis aga kõik koos moodustavad ESCO ettevõtete grupi.

1. Laevastiku juhtimiseks on **AS Eesti Merelaevandus**.

2. Komertstegevust, finantsjuhtimist, üldadministreerimist ja juriidilist tegevust korraldab AS-i Eesti Merelaevandus vastavate struktuuride baasil loodud **OÜ ESCO Merendus**.

Transpordilogistilist teenust ja ESCO laevade agenditeenust osutab detsembri keskel ESCO agenteerimisosakonna baasil loodud **AS Reval Logistik**. Firma omandus jaguneb võrdselt AS-i Eesti Merelaevandus ja Taani transpordifirma Chr. Jensen AS-i vahel. Firma ülesanne on tagada ESCO laevadele kaubatähtsus Euroopa liinivedudel ja klientidele transpordilogistiline teenus nii merel kui ka maal, see tähendab "uksesest ukseni". Asutajate eesmärk on luua tugev transpordifirma, mis arendab koostööd kaubasaatjatega, agentidega ja vedajatega nii Eestis kui ka välismaal. Suurel määral pannakse rõhku intermodaalsete ja kombineeritud kaubavedude korraldamisele ja transiitvedudele.

AS Eesti Merelaevandus orienteerib oma laevandustegevuse järgmistele turuosadele:

Laevade prahtimine

Selle olulise valdkonnaga tegeleb laevade prahtimise osakond (varem Ookeami Liinid). Välja prahitakse reisisarvlaevad, puistlastilaevad ja veel kümnekond laeva. Eesmärk on parimate tingimustega pikaajaliste prahilepingute leidmine.

Lääne-Aafrika veod

Kuut kaubalaeva opereerib Lääne-Aafrika osakond, mis moodustati hiljuti. Osakonnale on pandud eesmärgiks muuta ESCO usaldusväärseks partneriks sellel turul. Kui saabub sobiv aeg, on plaanis ka uute laevade prahtimine.

Trampveod

Viit laeva opereerib hiljuti moodustatud trampvedude osakond. Osakonna eesmärk on kujundada ESCO osa sellel kiiresti areneval ja tugeva konkurentsiga turuosal, sölmides uusi prahilepinguid. Vajaduse korral sõlmib ESCO prahilepinguid ka oma tonnaaži suurendamiseks trampvedudel.

Euroliinide veod

Euroliinide osakond opereerib kümne laevaga. Osakonna eesmärk on toota kasumit konteinerveo ja ro-ro-teenustega Läänemeres ja Põhjamerel. Kui on loodud vastavad tingimused ja on sobiv aeg, töötatakse välja ka uued liiniteenused. Täiendavat informatsiooni pakub ESCO internettelehekülg.

Viktor Palmel
OÜ ESCO Merendus
direktori asetäitja

Valitsus nimetas teede- ja sideministeeriumi kantsleriks Margus Leivo

Pressiteade

Vabariigi valitsus aktsepteeris teede- ja sideminister Toivo Jürgensoni ettepanekut ja vabastas täna oma korraldusega ametist teede- ja sideministeeriumi kantsleri Ruth Martini. Valitsus nimetas ministeeriumi uueks kantsleriks Margus Leivo.

Margus Leivo (45) on lõpetanud Tallinna Polütehnilise Instituudi tööstus- ja tsiviilehituse erialal. Alates aprillist 1993 töötas Margus Leivo majandusministeeriumi kantslerina, enne seda Põlva maavanemana. Margus Leivo on abielus ja kolme lapse isa.

"Ruth Martin ei olnud ülesannete kõrgusel, töö ministeeriumis ja allasutustes oli halvasti korraldatud, ministeeriumi juhtimist takistas kantsleri suutmatuse meeskonnatööks. Lisaks on Ruth Martin seotud mitmete ebaeetiliste ja riigi huve kahjustavate tegudega, olen usalduse tema vastu kaotanud," ütles teede- ja sideminister Toivo Jürgenson.

Minister Toivo Jürgenson on esitanud Kaitsepolitsei ametile avalduse, milles palub kaitsepolitsei poolset seisukohta mõnele ministeeriumi juhtimises hiljuti avastatud asjaolule ja nende võimalikule kvalifitseerimisele kaitsepolitsei poolt menetletava õigusrikkumisena.

11. jaanuar

Teede- ja Sideministeeriumi pressiosakond

Meremuuseumi jäälõhkuja

28. detsembril toimus jäämurdjal "Suur Tõll" tagasihoidlik tseremonia: Eesti Meremuuseumi toimetiste esimese väljaande "Aurulaev ajaloomälestisena" esitlus.

Sündmus oli kokku toonud mõjuka seltskonna: kohal olid teede- ja sideminister Toivo Jürgenson koos kolleegidega, veeteede ameti peadirektor Kalle Pedak ja asedirektor Arvo Veskimets, piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts, mereväe ülem Jaan Kapp ja teised mereasjandusega seotud isikud. Meremuuseumil on oma tähtis osa iga merendusega seotud asutuse või organisatsiooni jaoks.

Toimetised ise sisaldavad erilmeelist materjali, mis puudutab peaaegjalikult "Suure Tõllu" ajalugu, lisaks artiklid soomlaste "Tarmo" restaureerimisest ja ajalooliste aurulaevade probleemidest Euroopas. Hinnatavad on artiklite ingliskeelsed resümeed.

Reet Naber

Boikotist teiselt kaldalt

Vastab Soome Laevaomanike Liidu president Per Forsskål

Võitlus töökohtade eest

Aasta on möödas Eesti laevade boikotist Soomes, kuidas seda juhtumit hindate?

Kuigi jälgisin seda juba ameti tõtu suure huviga, ei tea ma kõiki detaile: selles ringmängus on olnud palju salme.

Mida selle kohta ise arvate?

Minu üldine arvamus on, et ma ei saa hästi aru meremeeste ametiühingu poolsest küljest. Ma ei saa hoopiski aru, mis õigusega nad arvasid võivat sekkuda. Sest igaüks, kes järgib oma riigi seadusi ning rahvusvahelisi konventsioone ja nõudeid, võib merel liigelda. Käsitan seda nii, et pole ametiühingu asi sekkuda teiste riikide laevade asjadesse.

Eestis arvatakse, et see on samm laevaliinide konkurentsivõitluses ja ametiühing on selles võistluses aidanud mõnd laevaomanikku.

Soome ametiühingud, eriti Soome Meremeeste Unioon, võitlevad väga innukalt oma liikmete töökohtade eest. Väljendid, mis siin boikoti- ja streigimeetmete juures kasutusele tulid, on nn. mugavuslipp ja "madalamad palgastandardid". Ametiühingu eesmärk on seejuures hoida siin piirkonnas, Läänemeres ja Põhjamerel, seda palgataset, mis on nende oma liikmetel. Teistel on siis raske juurde tulla ja Soome meremehi väljast konkureerida.

Nad ei tööta hetkegi Soome laevaomanike, s.t. Soome töandjate heaks, nad töötavad oma liikmete heaks, et hoida alles oma liikmete töökohti. Lõpptulemusena saab kasu muidugi Soome laevaomanik. Ametiühing pressib kõigi palku üles samale tasemele, mis neil endil on ja selle tagajärjel ergutab Soome laevaomanike äri või kergendab seda. Kuid meremeeste uniooni eesmärgil pole midagi tegemist laevaomanikega, nad ajavad ikka oma liikmete asja.

Tagajärg oli aga ikkagi see, et Eesti Merelaevanduse asemel asus liinile "Finncarriers".

Sellest olen küll ainult lugenud ega tea täpsemalt. Soome Laevaomanike Liidul pole midagi pistmist oma liikmesreederite tavaäri: kus nad opereerivad, mis tüüpi laevadega sõidavad, kuidas plaanivad oma liine, kellega sõlmivad veolepinguid – see pole kellegi asi.

Meie asi on üldised tööeeldused: et seadusandlus oleks hea, et kollektiivlepingud oleksid teataval tase-



Per Forsskål eelkäijate taustal. Soome Laevaomanike Liidu nõupidamissaalis on merevaade, seinal liidu endiste esimeeste portreed.

mel. Kuid me ei tea midagi nende äriplaanidest ja ettevõttestrateegiast.

Laevandustoetust maksavad meremehed

Kuidas toetab Soome riik oma laevafirmasid?

Nüüd oleme ju Euroopa Liidu liige. EU-maades – lähen ajas tagasi kuni 1970. aastateni – kaotas naftakriisi ajal suur hulk laevu lasti ja nad tuli seisma panna. Siis oli eri lippude all sõitvate laevafirmade vahel väga tugev konkurents. Tugev oli surve Euroopast välja lipustumiseks. Siis hakkasid Euroopa riigid omakorda muretsema – keegi ei tahtnud enam eriti meremeheks õppida –, et tuleb midagi teha ohutuse tagamiseks ja et riikidel oleks oma kaubalaevastik ja oma meremehed. See oli siis probleem nii Prantsusmaal kui ka Saksamaal, Hollandis ja mujal. Neis riikides polnud kuigi tugevat toetust merendusele ega dotatsioone oma laevafirmadele.

Kui Euroopa Liit tugevnes, otsustasid EL-u liikmed, et Liidu siseselt tuleb seda koordineerida ja kooskõlastada. Et ei tekiks suurt konkurentsi liikmesriikide vahel, vaid omavalhel konkureeriksid laevafirmad.

Seetõttu pidi riigi tugi selles majandusharus saama mingi kindla vormi. Nii töötas komisjon 80-ndail ja valmistas 90-ndaiks ette otsuse ning lõpliku vormi sai see 1997. a. Kevaldel 1997 andis komisjon välja dokumendi nimega "State Aid Guidelines for Maritime Transport".

Nüüd võib küsida, kui palju saab EU liikmena laevandust ja oma laevaomanikke toetada riiklike dotatsioonide kaudu. Paljudes maades said reederid tegelikult mitmes vormis toetusi ja need on siiani jõus. Meilgi Soomes pole poliitiline juhtkond, eeskätt valitsus, arvanud, et peaks need toetused kaotama, kasvõi osaliselt. Võib küsida, kui suures osas toetab riik oma laevaomanike äri Soomes. On peasjalikult üks toetusviis: seda nimetatakse "Soome paralleelregistriks". See on võimalus vähendada Soome laevaomaniku kulutusi Soome laevaperele.

Soome meremehed on vist Euroopa kalleimad. Neil on nii lühike tööaeg, see on peapõhjus, miks nad on nii kallid. Ja meil on nii kõrge tulu- ja sotsiaalmaks, ka see teeb meremehed töandjale kalliks. Nii tuldi otsusele, et toetatakse vaid kaubalaevu. Mitte reisi- ega reisiparvlaevu, vaid nimelt kaubalaevu. Ja toetatakse peamiselt vedudel Soome ja Soomest, mitte näiteks Prantsusmaale ja Inglismaa vahet sõitvaid laevu, s.t. toetatakse otse eksporti ja importi.

See toetus seisneb selles, et töandjale tagastatakse meremeeste tulumaks ja väike osa nende sotsiaalmaksust. Iga poole aasta tagant reederile toetusena väljamakstav summa on umbes veerand meremehel brutopalgast. See on palju tagasihoidlikum, kui võrrelda näiteks Saksamaa, Hollandi, Taani, Norra või hoopiski Rootsiaga.

Töötame juba kaks aastat tihedas koostöös transpordiministeeriumiga, koostöös valitsuse ja parlamendiga, et suruda läbi soodustus, mis on teisteski Euroopa riikides. Nimelt annab komisjoni "State Aid Guidelines..." võimaluse palju tugevamaks toetuseks. Kuid Soome valitsus pole seni selle mõttega kaasa tulnud. Nüüd näiteks saame – selle otsuse tegi parlament nädala eest pärast ägedaid vaidlusi – järgmisel aastal lisaks ligi 4% meremeeste brutopalgast. Seega kavatseb riik 2000. a. laevafirmadele tagasi maksta osa meremeeste pensionimaksust. Nii moo-

dustab toetus eeloleval aastal kokku umbkaudu 27–29% meremeeste brutopalgast.

Mitu protsenti palgast maksab makse Soome meremees ja mitu tema tööandja?

Meremees maksab nagu iga muu töötaja tulumaksu nii riigile kui ka omavalitsusele. See maks on progressiivne: väiksemast palgast väiksem protsent, suuremast suurem. Keskeltläbi on tulumaks 33–38%. Lisaks sellele peab ta ise maksma 10% pensionifondi, teise 10% maksab tööandja ja kolmanda 10% riik. Niisiis läheb 30% palgasummast pensionifondi.

Pensioniiiga on Soomes suhteliselt madal ning meremeestel madalam kui kaldatöötajail. Lihtmeremees saab pensionile 55-aastaselt, tüürimees või mehaanik 60-aastaselt. Peale nende makse tuleb maksab tööandja täies ulatuses haigekassa, koos pensionifondi maksuga on see umbes 20% meremehe brutopalgast. See tagab haigus-, pensioni-, töötus- ja vabaaja kindlustuse.

Tööandja saab nüüd tagasi lisaks meremehe tulumaksule 40% oma pensionifondi makstavast summast ehk 4% sinna makstavast meremehe brutopalga (10%-lisest) osast.

Kukub siis nii välja, et riigi asemel toetab laevandust meremees tema riigile makstava tulumaksu saab tegelikult laevaomanik?

Tegelikult küll. Sel toetusel on siiski kaks eesmärki. Üks on see, et Soome on oma kaubalaevastik ja niiviisi saab parandada selle konkurentsivõimet Euroopas. Osalt õnnestus meil toetust suurendada seetõttu, et muidu oodanuks meid uus ümberlipustumine – Euroopa riikide lippude alla –, kui töötingimused on seal paremad.

Teine eesmärk on, et saame tööd anda Soome meremeestele. Täna lähevad Soome meremehed nii kalliks maksma, aga sel kombel saab tööjõukulusid vähendada ja neid pardal edasi hoida. Kui see toetusvorm Soomes 1992. a. jõustus, öeldi, et see on riigi toetus reederite ärile ning vastutasuks oodatakse neiltki midagi. Ja siis leiti pärast raskeid läbirääkimisi meremeeste ametiühingutega üksmeel selles, et meremeeste brutopalka langetati 10%, lisaks saadi valitsuselt tagasi maksuraha, ning reederid lubasid siis, et ei palka odavat tööjõudu välismaalt. Nii sõlmiti kolmepoolne kokkulepe, et tööle võetakse ainult Soome meremehi – see on praegugi jõus.

Niisiis meremehed teavad, et töökohad on olemas ja enam kõrgemat palka ei saa.

Jah. See oli Soomes täiesti ennekuulmatu, et palku vähendati. See oli suur erand tavareegleist.

Tüürimehe ja madruse vahe on Soomes väiksem

Kas palku teiste riikidega võrreldes arvestate ainult brutopalka?

Jah. Selles võrdluses peab arvestama, et Soome laevade ohvitserkonna palgad on samal tasemel kui mujal Lääne-Euroopas, kuid teised laevapereliikmed saavad kindlasti Soome laeval tunduvalt suuremat palka kui nende kolleegid näiteks Inglismaal, Saksa- või Prantsusmaal. Nii võib öelda, et muu meeskonna palk erineb laevaohvitseride omast vähem kui teistes Euroopa Liidu riikides.

Kui Soome meremees töötab välislipu all, milliseid makse ta siis maksab?

Tavaliselt on nii, et ta töötab välismaal, aga elab Soomes. Siis on kaks võimalust: kui ta töötab seal vähemalt pool aastat, siis ta Soomes mingeid makse ei maksa. Siis maksab ta sellele riigile, kus töötab: näiteks Rootsile, Inglismaale või Bahamale. Kui ta töötab lühemat aega kui kuus kuud, siis maksab ta tulumaksu Soomes. Ja siis on maks kõrgem, kui oleks Soome laevas töötades. Mõte selles, et (Soome) laevas tööl olles elab ta laevas ega kasuta maa-pealseid teenusi. See, et Soome laevas töötades on meremehel väiksem tulumaks kui kaldatöötajal, peab samuti motiveerima. See on pärit ajast, kui Soome kaubalaevad sõitsid veel 1950-ndail mööda kõiki maailma meresid. Nüüd on laevad lähemal, Lääne- ja Põhjamerel, ning meremees on pärast 4–5 nädalat tööd jälle kodus.

Meil on Soome laevades selline töösüsteem, mida nimetatakse üks+üks. Üks periood tööl, teine vaba.

Kas see tähendab, et igal laeval on kaks meeskonda?

See tähendab, et igal laeval on vähemalt kaks meeskonda. Arvestatakse, et 1,1 või 1,2 meeskonda koos koolitusel viibijate või haigete asendusega.

Kes ja kuidas hoolitseb Soome meremehe eest, kes töötab välislipu all – tunneb ta end üksi ja eraldi või et Soome riik on tal seljataga?

See võib puudutada vaid Soome ohvitseri, sest madalamal ametikohal Soome meremees vaevalt leiab välislipu all tööd, kus ta oleks rahul palga ja tööajaga – ta pole sellest üldse huvitatud. See on iga laevaohvitseri eraasi, kui tal on kontakte ja ta leiab sobiva tööandja ning tema eest

hoolitseb siis riik, mille lipu all ta sõidab.

Kuidas nad rahul on või ei ole, seda ma ei tea. Kuid minu arvates tunnevad nooremad end üsna hästi – enne kui soetavad perekonna, saavad välismaal koolitust ja kogemusi, kujudavad laiemal põhjal oma seisukohti merendusajast. Et pikemat aega ära olles ei pea Soomes makse maksma, on see kokkuvõttes meremeestele kasuks: see kogemus toetab edasist karjääri, raha on ka säästetud. Nii tullakse 25-aastaselt koju, abiellutakse ja ehitatakse maja ning otsitakse töö Soome laevas.

Nii saab ka kaugsõidu kogemuse: näiteks Tallinn-Helsinki liinile vahelduseks kruisilaeval töötades.

Oige, tüürimehe või kaptenina töötamiseks saadakse laevu või sõidupiirkondi vahetades suurem kogemus – meremees on eri olukorras enam kasutuskõlblik.

Luumurd jalgpalliväljakul

Mida peab laevaomanik Soomes lisaks palgamaksmisele meremehe heaks tegema?

Selge, et laeval peab meremehel olema toit ja peavari vastavalt rahvusvahelistele konventsioonidele. Aga muidugi on ka Soome seadused sellesama kohta, ja paremad. On kindlaks määratud, kui suured peavad olema kajutid, et kajutis peab olema päevavalgus, seega ei saa see olla kuskil allpool autotekki, et peavad olema söögisaalid, ja näiteks – et laeval peab olema saun. Soomes on soome saun ja muidugi peab siis ka Soome laevas olema saun. Peab olema võimlemissaal, et rahuldada vajadust kehalise tegevuse järele, peavad olema televiisorid, videomagnetofonid ja –filmid. Sellega tegeleb meremeeste teenindusbüroo: nemad hoolitsevad, et laeva raamatukogus vahetataks raamatuid ja videoteegis filme, et päevalehed jõuaksid laevadele, et meremehed saaksid kontakti Euroopa sadamate võimalustega jmt.

Laevaomanik peab meremehe eest hoolitsema, kui too haigeks jääb: tasub arstiabi ja ravimite eest ning maksab tasu kindla arvu haiguspäevade eest. Juhtugu haigestumine kustahes maailma paigas, ja see hoolitsus hõlmab ka meremehe vaba- ja puhkusaja.

Õnnetusjuhtumite puhuks on laevaomanikul kohustus meremehed kindlustada, juhtugu siis õnnetus tööl või vabal ajal näiteks jalgpalli mängides. Surmajuhutimite puhul on reederil kohustus surnukeha Soome tuua. Muidugi tuleb tööandjal maks-

ta kinni sõidud laevale ja laevalt. Sätestatud on kohustus varustada meremehed tööriiete ja kaitsevahenditega.

Need hüved on tagatud nn. mere-meeste seadusega ja kollektiivlepingutega. Meremeeste seadus on meremeeste jaoks sama mis kaldatöötajate jaoks töölepingu seadus. Arvan, et neilgi peab seaduses olema sätestatud, millised on miinimumreeglid töösuhetes, kuidas peavad tööandja ja töövõtja teineteise suhtes käituma, millised on mõlema poole kohustused ja vastutus. Milline on kohustus maksta palka, kohustus täita tööülesandeid, kohustus töötada korralikult, õigus laeval tööd juhtida – see peaks olema seaduses kirjas. Üks osa puudutab tööaega: et töötama ei peaks üle 8 tunni, seejärel algaks ületunnitöö, et peab saama puhkust jms.

Kui boikoteeritaks Soome laeva...

Kas võib juhtuda, et mingil põhjusel tabaks boikott mõnd Soome laeva?

Seda ei nimetataks boikotiks, see oleks streik. Võib ju ette tulla boikott, kuid tavalisem on streik. Kui Soome meremees streigib, siis mitte seepärast, et ei tahaks töötada, vaid selleks, et saada laevas paremaid töötingimusi: suuremat palka, lühemat tööaega, paremaid olusid laeval vms. Sel puhul võib puhkeda streik, kui pole parasjagu kehtivat kollektiivlepingut ja tahetakse paremat.

Boikott tuleb kõne alla siis, kui ei parandata omaenda töötingimusi, vaid boikoteeritakse selleks, et aidata kedagi teist või protesteerida kellegi teise, mitte oma töötingimuste pärast.

Kas Soome laevade vastu on boikotte olnud või võib seda ette tulla?

On küll olnud, näiteks siis, kui esimene laev Soomest välja lipustus. Siis boikoteeriti teisi laevu, sest sooviti peatada laevade väljalipustumist. Ja see viis selleni – see oli 1980-ndate lõpupoole –, et need laevad, mis ei sõitnud Soome sadamasse, lipustatigi peaaegu kõik välja. Nii ei saavutanud Soome meremehed oma boikotitegevusega eesmärki: nad avaldasid survet väljalipustumiseks ja boikoteerisid neid laevu, mis ei pidanudki välja lipustuma –, neid, mis sõitsid Soome sadamasse.

Kui Soome laev peaks tööle võtma filipiinlasi, siis hakatakse seda boikoteerima, kui see tuleks Soome sadamasse. Kuid kui laev ei tule Soome sadamasse ja on Panama, Libee-

ria või Bahama lipu all, siis ei saa organisatsioonid midagi ette võtta ja laev võib rahus edasi sõita, filipiinlased pardal.

Vaja on tonnažimaksu

Aastavahetusel teete tavaliselt statistikat, nagu näha liidu ajakirjas "Navigator". Kas 1999. aasta oli parem või halvem kui eelmised?

Umbes sama, mingite suurte muutusteta. Kuid kardan väga, et eeloleval, 2000. aastal võime näha uut kaubalaevade väljalipustumisvooru. Need lähevad Saksamaale, Hollandi, Norra, Rootsi jt. lippude alla, kui Soome valitsus ei taipa midagi ette võtta. See midagi on üsna käepärast, see on tonnažimaks, mis on ühtmoodi nii Saksamaal, Hollandis, Norras, Itaalias kui ka üsna sarnane Pransusmaal jm. Samuti rakendatakse seda varsti ka Taanis – see on üldine reegel.

See tähendab, et ei tule maksta tulumaksu reederi kasumi pealt. Niikaua püsib kasum ettevõttes ja võimaldab seda arendada: laevu osta ja moderniseerida, kuni omanikud raha välja ei võta. Niipea, kui (aktsia)omanikud raha välja võtavad, maksavad nad tulumaksu.

Kuid siis tuleb maksta iga tonni pealt, olgu kasum või kahjum?

Laevafirmal, mis toodab aastast aastasse kahjumit, polegi võimalik tegutseda, see läheb varem või hiljem pankrotti. Nii peame arvestama, et meil oleksid tulukad laevad. Siis saab laevastikku arendada ja tonnaži suurendada, selle pealt lisanduks omakorda tonnažimaksu. Kui me seda ei tee, kaotame konkurentsis muu Euroopaga. Ja see võib olla põhjus, miks me võime näha uut ümberlipustumise lainet. Vajame tonnažimaksu või vähemalt tõsist diskussiooni, et see varsti võiks tulla.

Me räägime ja räägime

Sellistes diskussioonides olete lobbyorganisatsioon, kuid kuidas kõik teised teie probleeme mõistavad? Eestis kurdetakse alatasa, et riigikogu meresõidust midagi ei tea.

Me räägime ja räägime ja räägime. Ja see õnnestub meil hästi, kui tegu on parlamendiga – seal oleme leidnud väga head mõistmist. Me

võime levitada oma informatsiooni ja sellest saadakse üsna hästi aru. See käib ka valitsuse kohta. Kuid just rahandusminister ja –ministreerium ei taha aktsepteerida meie motiive ja argumente. Muuseas ütlevad nad, et Soomes pole raha. Kui nad sellega toime ei tule, siis nende poolest las ollagi nii! Raha tekitada on kellegi teise asi, olgu näiteks Nokia aktsiatest või mujalt. Sõidetagu Saksamaale ja Hollandisse, et aru saada sealsetest laevafirmadest!

Kuid Soome rahvas ei saa maksta rohkem makse, et praegu rohkem toetada, nii ütleb rahandusminister. Meie ütleme jälle: *okey*, sellest ei saa sõltuda see väike raha, mida me küsime, vaid tähtis põhimõte, et meil oleks oma kaubalaevastik. Miks? Aga sellepärast, et kogu meie kaubandus käib meritsi. Soome asend on niisugune, et kogu kaup – vähemalt 85% sellest – veetakse mööda Läänemerd. Kui just *Via Baltica* reaalsuseks saaks, oleks tee lühem... Tema ütleb, et meil pole vaja tingimata Soome laevu, alati on olemas keegi teine, kes kauba kohale veab – justkui ilmas laevu vähe oleks. *No problem!*

Nii et selles valdkonnas on meil konflikt.

Transpordiministreeriumiga on meil suhted hoopis paremad. Kaks korda, nii 1998. kui ka 1999. a. on nad teinud ettepaneku rakendada meil samalaadseid toetusmeetmeid kui Saksamaal, Hollandis, Norras jm. Kaks korda on rahandusministeerium öelnud ei.

Kui muudkui räägite ja räägite, siis kui kompetentsed on kuulajad? On neil teid kerge mõista?

Ei ole just kerge, sest laevandus on küllalt kitsas ala ja teadmised kaubalaevanduse toimimisest on seda enam piiratud. Nii et peab alustuseks selgitama lihtsaid asju. Võtab aega, kuni mõistetakse, kuidas kõik omavahelises sõltuvuses on. Tuleb selgitada, näidata statistikat ja pilte, kuid kuulatakse kannatlikult ja huviga. Parlamendiliikmeid õnnestub üsna hästi informeerida, kuidas on olukord Soomes ja Euroopas ning peab rääkima ka, kuidas mujal tehakse.

Reederikommentaar

Kas boikotiasjas on midagi aastaga paremaks läinud, Eesti Merelaevanduse tollane arendusdirektor VIKTOR PALMET?

Juriidilist lahendust veel pole, aga meid pole ka rohkem tülitatud. Võib-olla seetõttu, et tegime asja Euroopa organisatsioonides teatavaks.

Mõju seal alt

Oleme ka mitme rahvusvahelise organisatsiooni liikmed, need on *International Chamber of Shipping (ICS)*, *International Shipping Federation (ISF)*, ja mis praegu tähtsaim – *European Community Shipowner's Association (ECSA)* "seal all" Brüsselis. Arvata- vasti saab ka Eesti Laevaomanike Liit selle liikmeks siis, kui Eesti astub Euroopa Liitu, või natuke varem. Euroopa Laevaomanike Liit teeb *lobby* Euroopa komisjonis ja Europarla- mendis ja kõige juures, mis "seal all" on – nii on see tõesti tähtis organi- satsioon. Seal tuleb nii teave kui ka

mõju organisatsiooni liikmena. Seal- tõib tulla nii tuge kui ka kriitikat: näi- teks kritiseeriti Soome valitsust, et faarvaatritasus ja lootsitasu on nii suured, palju suuremad kui mujal Euroopas. Selle kriitika esitasid Euroopa reederid just *ECSA* kaudu.

Mind ei üllata, et Eestis pole me- remeeste seadust. On nimelt väga tähtis, et merenduse areng ei kul- gekse eraldi kogu majandusarengust. Kui kõik kesksamad ja tähtsamad seadused on maksvad, näiteks töö- lepinguseadus, mis asendab praegu teil puuduvat meremeeste seadust, tööajaseadus, äriseadustik – kui need on kõik paigas, siis teavad ka Põhjamaade ettevõtted, näiteks Soo-

me ja Rootsi omad, millised reeglid Eestis on ja kuidas need kehtivad. Siis on palju kergem investeerida ja koostööd teha, arendada ja julgeda Eesti majandusellu siseneda.

Praegu sageli ei julgeta: ei ole teada, mis toimub, kas raha kaob ära või saab selle tagasi. Kui on seadus ja kohus ning reeglid, kuidas ühis- kond toimib, siis julgetakse tulla. On muidugi paratamatu, et kiiresti are- nevas ühiskonnas muudetakse seadusi sageli, kuid meilgi on oma seinatäis seadusraamatuid. Iga aas- ta annab juurde mitu paksu köidet.

23. detsember 1999

Madli Vitismann

Põhjamaade ametiühingud on agarad

Rootsi meremeeste ametiühingu- ajakirja "Sjömannen" ("Meremees") juhtkirjas "Palgata töö paljudel Venemaa laevadel" selgitas Riia-Stock- holmi reisiliini lõppu Tomas Abra- hamsson.

See on sama Tomas Abrahamsson Rootsi meremeeste ametiühingust *SEKO sjöfolk*, kes 1996. aastal koos Soome Meremeeste Uniooni esinda- ja Per-Erik Neliniga Eesti Merelaev- vandusele boikotiähvardusega fakse saatis.

Seekord on Rootsi ametiühingust kasu olnud: nende ITF-i sektsiooni poole pöördusid 60 inimest parvlaev- va "Russ" 75-liikmelisest laevape- rest abipalvega, et kätte saada pikka aega saamata palk. Vladivostokist pärit "Russ" sõitis Riia-Stockholmi liinil. *SEKO* andis asja kohtusse.

Pole kahjuks erakordne

"Mõned polnud palka saanud kuus kuud. Palganõue oli üle 2 miljoni (Rootsi) krooni, ja kohus otsustas kiiresti, et kohtutäitur arestib laev- va. Mõne päeva pärast kraapis Vene- maa laevafirma palgaraha kokku ja laevapere võis koju sõita, sularaha taskus.

Laev on ikka veel Stockholmi sa- damas, sest tasumata on ligi miljo- nikroonine punkerdusfirma nõue.

"Russil" juhtunu pole midagi era- kordset. Paljudel endise N. Liidu laev- vadel töötatakse tänaseni peaaegu palgata. Laevaperedel on peaaegu samuti kui "Russil" raske kätte saa- da isegi neid madalaid palku, mida peaksid töölepingu kohaselt saama: mõnisada dollarit kuus piiramatu tööaja eest on madrase jaoks tavali- ne. Vene meremeeste olukord müü- ride langemisega ei paranenud. Ma- janduslik sõkiteraapia, mida taltsu- tamatud uusliberaalsed majanduste- gelased on Venemaale soovitanud, et saavutada edu vabaturul, on jätnud töötajad rõõvelparunite ja kurjategi- jate kätte. Riigiaparaat on korrup- sioonist läbi sõõbinud ja osalt la- kanud toimimast.

Raev ja kibestumus, mida praegu Venemaal tekitatakse, on viitsütiku- ga pomm, mis võib ühel päeval plah- vatada. On selge, et tuleb olla solidaar- ne vaevatud Vene meremeeste- ga nagu "Russi" juhtumil.

Kuidas me seda üle elame?

Asjal on ka teine külg: kuidas elav- vad Rootsi laevafirmad Läänemerele selle üle, kui konkurendid ei maksa isegi palka? Seda ei peetud küll sil- mas, ja ITF-i aktsioonid "Russi"- laadsete laevade vastu on äärmise puhastusaktsioon, mis on hädavaja- lik, et meie parvlaevanduses säilik- sid Rootsi tingimused ja Rootsi töö.

Vahel kaheldakse ametiühingu rah- vusvahelises tegevuses. Kriitikud arvavad, et rahvusvaheline töö toob ainult mittevajalikke kulutusi ega too liikmeile kasu. Selline kriitika on põhimõtteliselt vale. Aktsioonid "Russi"-taoliste laevade vastu on Rootsi meremeeste jaoks puhtalt el- lujäämislaadsed, ja tihenendud rah- vusvaheline ametiühingu koostöö on palgasaajate ainus viis vastu seista kapitalile, millel tänapäeval arvatak- se puuduvat kodumaa."

"Sjömannen" 1999, nr. 5

Järjest halvemaks läheb

Selle pealkirja oli oma juhtkirjale ametiühingu ajakirjas "Nautisk Tid- skrift" pannud Rootsi Laevajuhtide Ametiühingu esimees Christer Lind- vall. Sellisele järeldusele tuldi ameti- ühingu lepingukonverentsil enne käesoleva aasta kollektiivlepingute sõlmimist.

"Laevajuhtide olukord kaubalaevast- tikus on karm, peaaegu taluvuspii- ril. See on läinud tunduvalt karmi- maks, peaaesjalikult pikenenud töö- aja tõttu, mis puhkeaja seadusega sisse viidi, tunduvalt vähenenud meeskondade tõttu, samuti kui ras- kuste tõttu saada kvalifitseeritud ja asja tundvaid laevaohvitseri. Inime- sed ei jaksa enam. See on viinud tun- giva nõudeni tösta varasemat pensio- niiga. See, mis oli tähtis sotsiaal- probleem, on nüüd muutunud oluli-

seks meresõidu ohutuse problee- miks.

On selge, et pikendades seadus- andlikult töönaalal varasemalt mak- simaalselt 69 tunnilt nädalas kuni 91 tunnini ja lastes laevafirmadel suures osas ise otsustada, kui suurt laevaperet nad selle tööajaseaduse pügala raames soovivad, muutub meresõiduohutuse seisukord katast- roofiliseks. Seda on märganud ka Rahvusvaheline Mereorganisatsioon IMO, kus väsimusküsimused on tõusnud esiplaanile.

Samal ajal ei mõtle nooremad laev- juhid vist praegu eriti palju tulevi- kus saadavast pensionist. Neile on palganumber tähtsam, isegi kui pen- sion on tulevikus väiksem. Täna- se laevajuhtide defitsiidi tundemärk on, et paljud otsivad kohta mitte Rootsi, vaid teiste lippude all, kus tingimu- sed on märgatavalt soodsamad."

"Nautisk Tidskrift" 1999, nr. 7

Eesti meremeeste pärast tunneb aga muret mitu ametiühingut ühtaegu. Nagu näha e-mailist, mille Norra meremeeste ametiühingu esindaja Arvid Dale saatis 20. detsembril "Nordic Jetline'i" Soome kontorisse ja millest ta ka "Meremeest" infor- meeris, tunneb Norra ametiühing muret, kas "Nordic Jeti" meeskond vallandati laeva rikke puhul hooaja lõppedes seaduse järgi õigesti ning tsiteerib Norra seadust: "Kohtuasja äriühingu vastu, mis puudutab töötaja teenindust laeva pardal, võib aga me- neldada nii Norra kohtutes kui ka selle riigi kohtutes, kus töötaja elab."

EMSA esimehe Jüri Lemberi sõnul töötavad (sid) "Nordic Jeti" meremehed Eesti laevafirmas ja on EMSA liikmed. "Mis puutub EMSA-sse, siis ei saa läbi- rääkimised toimuda meie kohalolekuta koosolekul," lisas Arvid Dale. Niisiis kontrollib Norra lipu all töötavate Ees- ti meremeeste heaolu Eesti ameti- ühing, seda omakorda Norra oma.

Refereerinud ja tõlkinud

Madli Vitismann

Prognoos läks täide

Kommentaar

13. oktoobril arvas tolleks ajaks kaks kuud töötanud sadamajuht Riho Rasmann, et aasta lõpuks koguneb "reisijaid 6 miljoni ringis ja kaupa 25–26 tonni". Kaks kuud enne aasta lõppu tehtud prognoos osutus üllatavalt täpseks. Reisijaid jäi 6 miljonist puudu 32 400 – ühe suvise tipp-päeva või ehk kiir-laevadel vahele jäänud tormipäevade jagu. Kaupa tuli kokku ligi 26,5 miljonit tonni – pool miljonit tonni prognoositust rohkem.

Reisijate tippkuu oli kõigil laevaliini del juuli 770 519 reisijaga, ebapopulaarseim aga ootuspäraselt jaanuar üle poole vähemaga – 330 847 reisijat. Juulis oli ligi 120 000 reisijat rohkem kui augustis ja üle 200 000 reisija rohkem kui juunis – suvine palavus sõite ei takistanud. Ootuspäraselt on talvekuudel jaanuarist märtsini reisijaid kõige vähem, aprillist juulini lisandub iga kuu umbes sada tuhat reisijat. Aasta teisel poolel ei vähene sõitjate koguarv nii järsult – märtsis ja detsembris on reisijaid enam-vähem ühepalju. Vaid Stockholmi-sõitjaid on märtsis olnud rohkem kui aprillis.

Kaubaveo kasvuprotsendid on ligikaudu sama suured kui möödunud aastal. Täiesti kadunud on Eesti-sisesed mereveod, veidi vähem mullusest on segalasti ning tagasihoidlikuks on jäänud konteinerites veetava kauba osa. Ent kui mõne kaubaliigi aastane kogus kasvab kolmandiku või isegi ligi poole võrra, kusjuures kasvuprotsent on viimaseil aastail olnud ligikaudu sama suur kui mullu, hakatakse sadamas tõenäoliselt ehitama. Ehkki – aasta jooksul on mullusega võrreldes rohkem vastu võetud vaid 230 kaubalaeva. Ent reisilaevade kü-

Peaaegu kümme tuhat laeva

AS Tallinna Sadam 1998.–1999. aastal

Kaup	Kogus (t)		Kasvu- protsent	Osa- kaal
	1998	1999		
Kaubaliigid				
konteineris	561 200	628 800	12,1	2,4%
segalast	3 604 200	3 568 400	-1	13,5%
puistlast	2 885 600	4 243 200	47	16,1%
vedellast	11 100 100	14 508 500	30,7	54,9%
veerem	3 145 300	3 323 100	5,7	12,6%
mittemereline	67 300	166 800	147,8	0,6%
konteinerid (TEU)	55 472	65 535	18,1	
Kokku	21 363 600	26 438 800	23,8	
Veosuunad				
import	2 794 800	2 637 600	-5,6	10%
transiit	1 495 200	2 768 400	85,2	10,5%
Lossimine	4 290 000	5 406 000	26	20,5%
eksport	2 981 100	3 398 400	14	12,9%
transiit	14 024 700	17 467 600	24,5	66,1%
Lastimine	17 005 800	20 866 000	22,7	78,9%
Eesti-sisene	500	-	-100	0
Reisijad				
Helsinki-liinil	4 317 100	4 609 900	6,8	77,3%
Stockholmi-liinil	367 000	419 000	14,2	7%
Rostocki-liinil	-	145 300	-	2,4%
merematketel	744 100	769 400	3,4	12,9%
kaubalaevadel	13 000	24 000	85,5	0,4%
Kokku	5 441 300	5 967 600	9,7	
Laevad				
reisilaevad	4 558	5 956	29,8	60,2%
kaubalaevad	3 707	3 937	6,2	39,8%
Kokku	8 295	9 893	19,3	

lastusi on ligi kolmandiku võrra rohkem – arvatavasti on lisandunud 1368-s laeva külastuskorras suur osa tänava liinile tulnud kahel suurel kiir-laeval, mis kolm korda päevas Helsinki vahet nöelusid.

Protsendikildudest on kokku moodustunud ligi 25%-line kaubahulga juurdekasv.

Kui kasv jätkub samas tempos, saabub kuuemiljones reisija kindlasti tänava, samuti kolmekümnemiljones kaubatonn.

Madli Vitismann

Reisijaid mullu Tallinna Sadama sadamais

6 miljonist puudu ühe suvapäeva jagu

Laeva-firma	jaan.	veebr.	märts	aprill	mai	juuni	juuli	august	sept.	okt.	nov.	dets.	Kokku	Osa- kaal
Hansatee Eckerö	137 291	140 510	162 462	193 667	229 429	247 480	318 969	281 762	210 812	231 153	203 420	204 756	2 561 711	43%
Silja Line	28 340	32 083	39 565	54 802	62 208	67 417	94 995	68 374	43 203	51 903	45 343	44 580	632 813	11%
Nordic JetLine	87 416	113 542	114 254	123 415	129 416	87 769	138 082	112 199	80 283	82 748	74 971	72 191	1 216 288	20%
Viking Line	826	0	0	7 393	31 346	49 102	68 606	57 807	45 285	38 714	31 854	13 320	344 253	6%
Estline	48 390	55 357	57 426	56 589	50 686	55 693	67 921	63 308	52 228	53 537	52 302	47 190	660 627	11%
Kruisi-laevad	27 892	29 063	40 184	32 974	34 518	38 153	49 577	46 381	30 062	30 473	29 985	29 826	419 088	7%
muud	0	0	762	0	7 166	22 124	28 971	26 818	20 587	715	731	869	108 743	2%
	692	865	1 292	1 312	1 848	2 347	3 398	3 110	2 239	2 529	2 392	2 033	24 057	0
Kokku	330 847	371 420	415 945	470 152	546 617	570 085	770 519	659 759	484 699	491 772	440 998	414 765	5 967 578	



Sõru sadamat esindasid Hiiu maavanem Tiit Laja ja Emmaste vallavanem Eller Sööl.



Emmaste valla kõrgeim autasu on puust.



Aasta Väikesadamaks 1999 kuulutati Sõru. Kas Aasta Väikesadamaks 2000 saab Muhu saare Lepana, kus oma isiklike vahenditega tegutseb Muhumaa mees? Helle Hallika foto, 7. august

Sõru sadam oli parim

Mullu novembris korraldas Vabariiklik Ühendus "Hoia Eesti Merd!" järjekordse "Aasta Väikesadama" konkursi.

Hindamise aluseks on aastatega välja kujunenud väikesadama tavand ning Euroopas tunnustatud Sinilipu liikumise sadamate nõuded. Väljasaadetud hääletuslehtede põhjal tegi kokkuvõtte "Hoia Eesti Merd!" vanematekogu koos Eesti Mereturismi Assotsiatsiooni, Eesti Väikesadamate Liidu ja Eesti Jahtklubide Liidu esindajatega.

17. detsembril kuulutati välja konkursi võitja: "Aasta Väikesadama" tiitli sai Sõru sadam. Auhinna – metallplaadi – andis üle "Hoia Eesti Merd!" esimees Arnold Rüütel.

Sõru sadama ehitust alustati 1995. a. tänu Saarte Programmi finantstoetusele, mida on saadud kolmel korral. Sadam pole päris valmis, kuid süvendustööd on tehtud. Vastu saadakse võtta peamiselt 2,5 m süvisega, aga mõnevõrra ka 3–3,5 m süvisega aluseid. Osaliselt on välja ehitatud kaid koos valgustuse, elektri ja veevõtukohtadega. Suviti on korraldatud toitlustamine.

Plaanis on viieosaline sadam, milles oma koht purjelaeval "Alar", avamere purjejahtidel ja Triigi-Sõru liini parvlaeval.

Sadama osast lähikonna seltsielus rääkis ja näitas pilte Emmaste vallavanem Eller Sööl. Vallavanema sõnul pani Sõru kogukond käed külge koos teistegi valla kalameestega, seejärel tuli toetus vallalt ja alles siis riigilt. Väga palju on tehtud ühisjõul vabal ajal, n.ö. ühiskondliku tööna.

Aitasid ka lapsed, neid harjutatakse niiviisi merega. Lastele on korraldatud väljasõite merele, õpetatakse mereohutust ja päästevarustuse kasutamist. Õpetati näiteks sedagi, et sadamas ei tohi kivi vette visata.

Hiiu maavanem Tiit Laja lisas, et Sõru edu tugineb just kogukonna kokkuvõtmisele tugeva liidri eestvedamisel. Ta on veendunud, et Sõrus pole ühtki abikrooni kulutatud ilmaasjata ja mittesihipäraselt. Sadam on täitnud kõik nõuded, et saada ka parvlaevasadamaks. Sõru on Saaremaale lähim Hiiumaa sadam, kus maavanemad avasid sügisel laevaliini.

Ühenduse "Hoia Eesti Merd!" sekretär Kaja Pirnpuu selgitas, et kaunile tahvlile lisanduv väike materiaalne toetus 12 000 krooni on mõeldud eeskätt loodushoiu ja mereohutuse jaoks. Vallavanem Eller Sööl andis omakorda konkursikorraldajaile Emmaste valla suurima autasu – puust jalajälje, millesse mahub Hiiumaa.

Madli Vitismann

Jõuluks koju

Jõulureedel lõpetas esimese hooaja Tallinn–Helsinki liinil "AutoExpress"

Varahommikune sõit Helsingist Tallinna jäi "AutoExpressi" 15. aprillil alanud esimese hooaja viimaseks. Kolm järgmist reisi jäid ära – viimasel sõidul oli SW-SSO tuult 20 m/s. "Võiksime iga ilmaga sõita, laeval piiranguid pole, aga reis venib pikaks," arvasid vanemtüürimehed.

Kolmandal jõulupühäl sõideti Admiraliteedi basseini talvepuhkusele. Vanemstjuardess Katrin Nurga arvas, et laev tore, kuigi sügisel natuke loksutas. "Inimesed teadsid juba tööle tulles, et leping on kuni 27. detsembrini, ilm kinkis vaba jõululauapäeva. Enamik teenindajaid olid alla 25-aastased, ka suvel lisa teenivad õppurid. Teised lähevad pärast puhkust tööle suurtele laevadele, mõned jäävad koju kevadet ootama."

Hooaja jooksul tehti kapten Aleksander Dimitrijevi sõnul 1371 reisi, veeti üle lahe 262 426 reisijat ja 33 431 autot. Tema sõnul on laev otsustav ja hea, kuigi meeskonnale keeruline: "Uuel laeval on palju peensusi, mis hooaja jooksul selgeks said. Kui aga pool minutit kai äärest lahkumisega hilineme, on juba halvasti. Kui sadamavärvast õigel ajal välja ei saa, siis seda enam tagasi ei tee. Seetõttu peavad piirivalve ja toll töötama nagu kellavärk. Kuid sadamas saab kiiresti manööverdada: kai äärde saame paari minutiga, sel ajal kui suur laev tükk aega end edasi nihutab. Kõige raskem on tormiga, kui tuleb rihtida lainet, sõita halssidega ja leida õige kiirus, et vähem loksutaks – on sõidetud ka 20 või koguni 14 sõlmega."

Kuudat aastat kiirlaeval sõitnud kapten Dimitrijevi leidis, et eri laevadelt ja ka päris uutest töötajatest laevapere sulas hästi kokku. Suvel oli iga päev üle 2000 reisija ja üle 200 auto, üksnes juunis veeti üle lahe 40 000 reisijat. Keset Soome lahte sõideti üle 35 sõlmega kõrvu "Baltic Jetiga", seejärel aga veniti 20-sõlmese kiirusepiiranguga läbi Syväväylä. Vanemtüürimees Jüri Joakiti sõnul pidi iseäranis hoolas olema õhtuti ja nädalalõppudel, kui merel oli palju väikelaevu ja purjekaid: ei olda harjunud, et laev nii kiiresti läheneb.

"AutoExpressil" näevad reisijad sõidu algul videot: päästevesti selgapanemise ja evakuaatsiooniteede märgistuse selgitusele järgneb liugtee väljalaskmine, parvedesse laskmine ja nende eemalvedamine – kõik sama laeva aprilliõppusel lavastamata üles võetud.

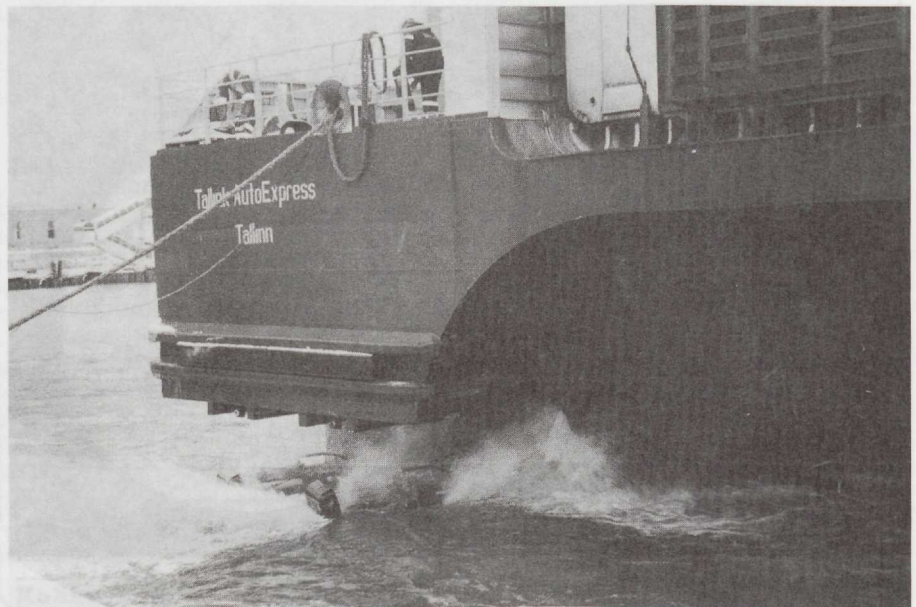
Märtsis tuleb dokiülevaatus, seejärel hakkabki peatselt uus hooaeg.

Madli Vitismann



Ilusa ilmaga vilksatab "AutoExpress" mööda nii kiiresti, et raske on teda tervikuna pildile püüda.

Risto Pihlakase foto



Hea manööverdavuse tagavad õigesse suunda purskuvad veejoad.



Uus linnapilt. Jaanuaris lisandus kõrvale veel kaks suurt valget kiirlaeva.

Madli Vitismanni fotod

Lennukiga läheb veerand tundi kauem

"Nordic Jetline'i" müügi-juht SIGRID TAMMES, kuidas hindate möödunud hooaega? Tallinna Sadama andmeil oli teie turuosa Tallinn-Helsinki liinil 6%.

Lõppenud aasta oli eelmisega võrreldes hoopis midagi muud. Oluliselt andis juurde see, et liinile lisandus teine autokataamaraan "Baltic Jet". Reisijate 108%-ne kasv näitas, et otus teine laev juurde ehitada oli õige. Suutsime pakkuda igale reisijale sobiva väljumiskellaaja mõlemast sadamast. Reisijate koguhulk kasvas ka Tallinn-Helsinki liinil.

Kui palju te autosid vedasite?

27 293 autot selle hooaja jooksul. Alustasime 16. aprillil ühe ja 15. maist ka teise laevaga. 13. detsembrist jäi käiku ainult "Baltic Jet" ja sõitis kuni 9. jaanuarini. Taas alustada tahaksime 1. aprillil, ikka nendesamad kahe laevaga. Sõltub muidugi ilmastikust, aga Eesti kliima juures peab optimist olema.

Mis "Nordic Jetil" viga oli, kui detsembris käigust ära jäi? Räägiti midagi reduktorist või käigukastist. Tehase praak?

Jäi rohkem ikka selle pärast ära, et lõppenud aasta detsembrilistega oli mõttekas sõita ainult ühe laevaga. Meremehed ütlevad, et viis aastat pole selliseid torme ja tuuli järjest olnud.

Kui palju teil tormipäevi oli, nii et reisid ära jäid?

Detsembrit hõlmavat lõplikku numbrit ei oska veel öelda. Kuni novembri lõpuni oli neid suhteliselt vähe: kümnekonnal päeval jäi ükskaks reisi ära.

Tõhus konkurent oli teile tänava "Autoexpress".

Hea ja terve konkurents on alati teretulnud. Ja usun, et ka Tallink vaatab sellele positiivselt, et tal on turul olemas konkurent. Kindlasti tõuseb konkurentsi olemasolul kõigi firmade tase ning seega ka kliendi heaolu ja turvalisus.

Autokataamaraani liiniletoomine oli sel korral teie firma idee. Kas see on end õigustanud?

Kindlasti on. Tallinnast ei lähe hommikul ju mitte ühtki suurt parvlaeva, mis autosid peale võtaks. Aga Tallinna ja Helsinki vahel on väga suur kaubaveovõrk välja kujunenud. Toll töötab normaaltööpäeva piires, ja suure laevaga kohale jõudes võib see juba kinni olla, mis tekitab vedajale lisakulutusi. Autokataamaraaniga saab aga ühe päevaga ära käia.

Väikese laeva piletihind ei saa muidugi suure laeva omaga võrdne



"Nordic Jetline'i" müügijuht Sigrid Tammes.

olla: kiirus, ajavõit ja mugavus mak-savad. Aga nii meie laevade kui ka "Autoexpressi" tulemused näitavad, et need õigustavad ennast - kiirlaevade osakaal Tallinn-Helsinki vahelises laevaliikluses kasvas võrreldes eelmise aastaga 103,1%.

Ühesõnaga, niimoodi siis ei ole, et kataamaraan on ülevaalt rahvast, aga alt tühi?

Ei ole. Muidugi esineb kõigil transpordifirmadel ka päevi, mil täituvus on halvem kui tavaliselt, aga seda küll pole olnud, et reisijatekk on täis ja autotekk tühi. Autot on mugav kaasa võtta. Kui inimene sõidab laevaga 3,5 tundi, siis teeb ta seal ikka mingeid kulutusi, sööb jne. Kui need kulud juurde arvestada, võib suure laevaga sõitmine kataamaraani piletit kallimakski osutuda. Lõplik valik sõltub siiski reisijast ja tema sõidu eesmärgist.

Kui suur osakaal on siitpoolt lahte müüdüd piletitel?

See on kuude lõikes väga erinev. Põhimõtteliselt sel aastal küll eestlaste osakaal protsentuaalselt vähenes, aga selle põhjus oli, et Helsingist alustanud reisijate arv kasvas tugeva tempoga. Seetõttu jagunesid protsendid umbes 80%-20% või koguni 83%-17% Soomest tulijate kasuks. Aga sama palju eestlasi kui varem sõitis ka sel hooajal.

Teie laevapere eestlastest liikmed käivad küll kodunt töö, aga sõidavad välislipu all.

See on tänapäeval üks võimalusi, ja meie töötajad on sellega rahul.

Kas nad töötavad Eesti, Soome või Norra ettevõttes? Kas teie laevafirma on osa Eesti merendusest või mitte?

Eesti meremehed Eesti firmas moodustavad kindlasti ühe osa Eesti merendusest.

Tegelikult demonstreerisite seda ka "Lennuki" aitamisega.

Oli hea võimalus julgete eesti meremeeste ettevõtmisele kaasa aidata, seda enam, et ka meil töötavad tublid eesti meremehed. Ehk aitab see maailmaski eesti meremeeste head mainet meenutada. Olime üks viimastest sponsoritest, kes sinna juurde tuli. Üllatas, et nende hulgas polnud enne ühtki laevafirmat.

Väike kena nüanss oli seegi, et välisfirma juht esines "Lennuki" meeskonda teele saates näitega eesti kirjandusklassikast, kinkides kaasa Tootsi maakera.

Usun, et see aeg on möödas, kui Eestis töötavad firmade eesotsas mitte-estlased, kes ei tea Eestist midagi. Eesti asjus harimatu juht ei lööks siinses ühiskonnas lihtsalt enam läbi. Ja arvan, et mõni järgmine kõne on ka juba eesti keeles.

Kuidas ise defineeriksite "Nordic Jetline'i" eripära teiste laevafirmadega võrreldes?

Oleme algusest saadik püüdnud rõhuda eelkõige kvaliteedile, mugavusele ja reisijate turvalisusele, mitte tingimata kõige odavamale piletihinnale. Meie viimane reklaamlause väljendas seda nii: kindla peale minnek. Teeme kõik selleks, et klient jääks pileti ostmisest kuni sihtkoh-ta saabumiseni "Nordic Jetline'i" pakutavaga täiesti rahule. Eriti rahul on olnud meie äriklassi reisijad. Igal algusel on kasvuraskusi ja väiksemaid apse tuleb ka meil ette. Aga teeme ikka tõesti kurja tööd, et klient oleks täiesti rahul. Oleme igati tõsine alternatiiv lennukompaniidele. Just täna ütles üks klient: "Kahju, et te praegu ei sõida. Lennukiga läheb mul kesklinna jõudmiseks veerand tundi kauem."

Usun, et eesti inimestele on "Nordic Jetline'i" nimi selle navigatsioonihooajaga tuntuks saanud ja teatakse, et tegu on Tallinn-Helsinki vahel kurseerivate kiirlaevadega. Liiklus on siin ju tihe. Suvel oli kõigi firmade peale kokku kuni 28 väljumist päevas, meie laevade omi neist kokku kuus, mida alles alustanud firma kohta pole vähe. Eesti reisijaid ootame järgmisel aastal kindlasti enam.

Kas teie laevade ristiomad on oma hooaalustega ka kohtunud?

On ikka. Maarja-Liis on sõitmas käinud. Noor ristiema on oma noorusest hoolimata särav isiksus, ja usun, et ka "Nordic Jetline", hoolimata oma noorusest, on siin Läänemere särav tegija.

**Mari Vamba
Madli Vitismann**

Ametikooli õpetajate päev

Merehariduskeskuse ametikoolis on saanud kauniks traditsiooniks tähistada õpetajate päeva. Aasta-aastalt on seda päeva lihitatud kui kalliskivi, nii et igal järgneval kursusel on selle korraldamine üha raskem.

Nõnda oli ka meil. Kõige enam tuli mõelda sellele, et päev ei kujuneks lihtsalt etenduseks, kus mõned saaksid pahameele välja elada. Püüdsime asjad nii korraldada, et päeva naudiks nii õpilased kui ka õpetajad. Koostasime põhjaliku tegevuskava, kus igaühel oma ülesanne. Lootsime, et tugeva meeskonnatööga laabub kõik, kuid kahtlus oli siiki hinges. Päev kujunes aga rahulikuks. Väikesi möödalaskmisi juhtub ikka, aga need ei rikkunud üldmuljet.

Päev algas kooli üldrivistusega, kus tutvustati õpetajatepäevaks määratud kooli juhtkonda ja õpetajaid. Seejärel algasid tunnid, mida andsid III kursuse õpilased. Tegutsesid ka *turvamehed* Ilja Pil ja Kert Humal, kes valvsalt jälgisid kodukorrast kinnipidamist. *Erialaosakonna juhatajana* tegutses peatne mehaanik Ulvar Malk, *õppealajuhatajana* tulevane kapten Armin Puust, *majahoidjana* Janis Treimanis ja *direktorina* tulevane kapten Karel Bernard. Õpetajatele eraldati oma ruum, kus kohvilaua ääres istudes korraldati noorte õpetajate juhendamisel viktoriine ja mõistatusmänge. Pärast kolmandat tundi algas aktus, kus toimusid tunnid terve kooli ees. Selleks päevaks abigrupi nime saanud õpilased pandi proovile laulmises ja tantsimises. See oli väga lõbus ja pakkus kõigile nalja.

Oma panuse andsid ka I ja II kursuse õpilased, kes aitasid aktust läbi viia. Pärast aktust ootas kõiki õpe-



Esimestes ridades on nii õpetajaid kui ka "õpetajaid".

tajaid kohvilaud, kus analüüsitakse ka päeva sündmusi ja korralduse taset.

Meie tänane nooremaid kursusi abi eest. Avastasime, et meil on tore järelopv; nad oskavad luuletusi lugeda paremini kui meie, ka on neil palju mehiseid lauljaid.

Meile endile meeldis kõige rohkem ehk see, et kooli juhtimine usaldati sel päeval täielikult III kursuse kätte. Oli tunda, et õpetajad arvestavad meiega ja usaldavad meid. Tundub, et ka õpetajad jäid rahule. Ning et samuti olid rahul nooremad õpilased, sest nad võtsid päevast väga rõõmsalt osa ja tundsid, et võim kuulus tööpoolest mitte õpetajaile, vaid meile, III kursusele. Nad teavad, et tulevikus on neil vaja sama rolli täita ning tegid selle tarvis tähelepanekuid

ja oskavad meie vigadest õppida.

Kokkuvõtteks tahaksin öelda, et õpetajate päeva peab tähistama kasvõi sellepärast, et saaksime vastastikku andestada kibeda meeleaga öeldud sõnad ja tehtud teod ning alustada otsast peale.

Karel Bernard,

Mereakadeemia ametikooli
III kursuse õpilane
ja õpetajate päeva direktor

Õnnitleme!

Pärisdirektor VAMBOLA ALLIK
tähistas 9. jaanuaril
60. sünnipäeva.



"Õpilased" lustisid...



... "juhtkond" rivistus väarikalt õpetaja Heli Jansoni selja taha.

I kursuse õpilaste mõtteid oma esimesest ülekoollisest üritusest

– Vana kooli õpetajate päeva ei anna praegusega võrreldagi.

– Arvan, et kui anda tunde, siis anda, kui lollitada, siis lollitada.

– Mulle meeldis, kuidas poisid oma mehiste häältega vanu laule laulsid.

– Õpsid olid lahedad. Valitses karm kord.

– Vanemate poiste pilgus oli minu jaoks midagi õpetlikku. Kui oleks olnud põlgamist, põlastavat, üleolevat suhtumist, oleksin tundnud end väga nõrgana ja rumalana. Loodan, et seda ei tulegi.

– Tunnid näitasid, et vaatamata vanusele on *õpetajad* heas vormis, hea painduvuse ja väga kerge vaimuga.

– Rivistuse ajal sai kõvasti nalja. *Õpetajad* olid selliste lollustega hakkama saanud, mida ei oska uneski näha. Toremaks tegid rivistuse just käskkirjad.

– III kursus sai hiilgavalt hakkama. Meile pakuti ka kommi.

– III kursus võttis asja tõsiselt, see tegi päeva heatahtlikuks.

– Hirmus vahva oli poiss, kes pani end naiste riietesse ja oli *õppealajuhataja*. Seda ei osanud uneski näha.

– Kõige rohkem meeldis see, kuidas õpilased võtsid õpetajad tantsima. See tegi päeva pidulikuks.

– Siin koolis on õpetajate päev üle kõige, seda polegi vaja karta. Vanas koolis olid õpetajate päevad väga vägivaldsed, virutati kaardikepiga. Ma vihastasin ja panin vastu hambaid. Vanas koolis mõnitati ka õpetajaid, siin seda ei olnud.

– Eriti meeldis III kursuse hoiak, sest enne arvasin, et nad on ülbed ja üleolevad. Arvasin, et katsuvad end nüüd meie peal maandada, ülekohtu välja elada. Vastupidi, nad olid väga soliidsed. Tunnis olid nad rahulikud nagu pärisõpetajad. Kui keegi vastates häтта jäi, abistasid nad kohe.

– Kõige suurem pluss oli see, et õpetajate päev andis kõigile hea meelega.

– *Direktori* aktusekõne tuli otse südamest ja pigistas kõigil suu kinni.

– Õpetajate päev oli mõnus vaheldus. Oleks selliseid päevi rohkem, siis ei väsiks ära.

– Aktuse oli III kursus ka ise kokku pannud. See pidi neile suur töö olema, sest midagi neil sassi ei läinud.

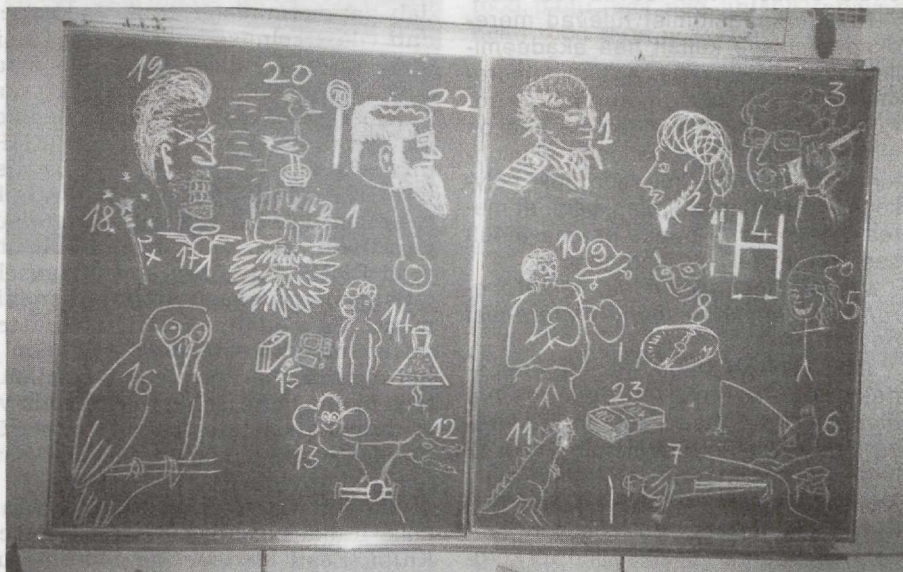
– Silmapaistev oli see, et osa võtsid kõik grupid ja kõik tegid oma osa hästi. Kedagi ei sunnitud.

– Siin koolis oli õpetajate päev täielikuks ootamatuseks. Kõige rohkem pani imestama see, kuivõrd tõsiselt asja võeti ja osati piiri pidada.

– Iga kursus peaks selle päeva samasuguse soojusega korraldama, et iga õpetaja mäletaks seda päeva ja neid inimesi kaua aega.

– Tavalisel koolipäeval ei oska arvata, et õpetajad võivad nii lõbusad ja sundimatud olla.

– *Direktor* sobis oma kohale, justkui oleks selleks loodud. Ta seisis nagu kapten laevas kogu järglastekarja ees.



Huumorimeelt jagub nii õpetajate kui ka õpilaste poolel. Õpilaste antud tunnis pidid õpetajad end ja kolleege tahvlijoonistelt ära tundma. Maie Itse foto

Koolikommentaar

Teie õpilaste kirjandikatked annavad nende eelnevast koolielust kurnis kurja pildi. Kuidas neid valisite, Ametikooli õppealajuhataja MAIE ITSE?

Eesti keele õpetaja teeb igal sügisel pärast esimest üritust uues koolis mõne loovtöö, siin on väljavõtteid neist töödest. Selline pilt avaneb meile igal aastal, kusjuures õpilased tulevad üle Eesti kokku.

Teie kooliga tegeleb haridusministeeriumis kutseharidusosakond, sellal kui sama ministeeriumi kõrgharidusosakond reformib Eesti Merehariduskeskusest Eesti Mereakadeemiaks muutunud rakenduskõrgkooli.

Kahjuks ei saa teisedki kõrgemal seisvad instantsid omavahel asju klaaritud. Merekoool vajab mitte ainult ühe ministeeriumi osakondade, vaid ka eri ministeeriumide – haridusministeeriumi ning teede- ja sideministeeriumi – koostööd.

Rakenduskõrgkooli seadus aga ametikooli ette ei näe. Samas ei saa nii väike kool – üle 200 õpilase – omaette olla, vaid liidetakse kellegagi. Kui rakenduskõrgkooli seadust vastu võeti,

õeldi, et tuleb ka mereharidusseadus. Seejärel õeldi aga, et ega iga kool oma seadust saa. Meie kooli staatuse sätestamiseks tuleks muuta rakenduskõrgkooli seadust, selle ettepaneku peab tegema haridusministeerium.

Kui praegune järjepidevus katkestatakse, tuleb meetodilises mõttes kaos, materiaalne külg aga vajab siis palju raha. Meie kool kasutab mereakadeemia valmendeid, meil neid pole ja viimane kursus veedab seetõttu lõviosa ajast Lasnamäe koolihoones. Käesoleval õppeaastal saime esimese arvutiklassi, seni kasutasime neidki mereakadeemias. Meil pole ka oma võimlat ja ujulat, kasutame nende võimlat ning ujulatunni üürime soodsamalt koos.

Eesti Merehariduskeskuse loomise idee oli muuta mereharidus astmeliseks ja koondada hariduse andmise vahendid.

Mereharidus jätkuvalt tormituulte meelevallas

Praegu ongi meil astmeline mereharidus. Kui õpilased on saanud meilt piirangutega diplomid, lähevad paljud hiljem edasi õppima. Erialas on neil põhi all. Pärast II kursust võtavad meie lõpetanuist võimekamad individuaalprogrammi, mis võimaldab lõpetada kaks kursust ühe aastaga. Nad ei vaja ka üht praktika-aastat. Mereakadeemias on nii kursusevanemate kui ka üliõpilasesinduse hulgas palju meie endisi õpilasi – nad löövad seal läbi.

Tavagümnaasiumist tulevad mereakadeemiasse küllalt hea akadeemilise ettevalmistusega, aga mittemere-meheliku ellusuhtumisega noored. Kõrgkoolis kasvatusunde pole, seal on ainult loengud, aga nendega ellusuhtumist ei kujunda, kui seda pole põlvkonniti perekonnas. Leian isegi, et mereakadeemiasse peaks saama ainult see, kel on eelnev mereharidus.

Mis teie kooli nimi nüüd, pärast merehariduskeskuse ümbernimetamist on?

Jään vastuse võlgu. Tegime ettepaneku muuta nimi *mereakadeemia merekooliks*. Praegu on Tartus Merehariduskeskuse Ametikooli Tartu filiaal, Pärnus mereakadeemia alluv Merenduskeskus. Viimases on tasulised täienduskursused ning pole tähtis, kas õppuril on 6-klassiline või kõrgharidus.

30–40% meie lõpetanuist jätkab õpinguid kas mereakadeemias või näiteks erakõrgkoolis, et oma laevafirmat teha, või välismaal – Kaliningradis, Peterburis Makarovi mereakadeemias, Soomes... Kui kärbitaks keskhariduse andmist, lõigataks neil see võimalus ära. Suur osa lõpetanuist läheb mereväkke või piirivalvesse aega teenima ja saadetakse sealtkaudu õppima. Teistes kutsekoolides ei taheta aga täismahus keskharidust anda.

12. jaanuar

Madli Vitismann

Maie Itse: Neljapäeval, 20. jaanuaril kuulsime järsku, et "suurest koolist" on kutsutud kaks konkreetset inimest haridusministeeriumisse nõupidamisele – midagi justkui seoses ametikooliga. Täna kuulduste põhjal arvati nad väidetavalt ministeeriumi loodud riigivara hindamise ja jagamise komisjoni koosseisu, mis tulevast nädalast alustavat mereakadeemia ja ametikooli vara lahutamist. Mingeid selleteemalisi käskkirju näinud ei ole; neid polevat ka mereakadeemia juhtkonnal. Haridusministeeriumi kutsehariduse osakonnast ei õnnestunud täna mingit informatsiooni saada – juhataja on esmaspäevani Kreekas, alamad haiged.

Pärnu lehtedes on ilmunud mõte, et meie ametikool hakkab hoopis Pärnus tööle...

21. jaanuar

Mari Vamba

Haridusministeeriumi internetileheküljel on 24. septembril 1999 avaldatud haridusministeeriumi pressiteenistuse pressiteadaanne, mille kohaselt Eesti Vabariigi haridusminister Tõnis Lukas, Tallinna Tehnikaülikooli rektor Olav Aarna ja Concordia Rahvusvahelise Ülikooli Eestis rektor Mart Susi kirjutasid samal päeval alla ühiste kavatsuste protokollile, millega luuakse Sihtasutus Eesti Mereakadeemia, mille eesmärgiks on erakõrgkooli Eesti Mereakadeemia asutamine 1. juuliks 2000 ning selle tegevuse korraldamine.

Kirjas Riigikogu kultuurikomisjonile 10. novembril 1999 nr. 2-14/751 väidab haridusminister Tõnis Lukas, et haridusministeeriumi juhtkond arendab edasi eelmise valitsuse kava sihtasutuse loomiseks, mis võimaldaks merehariduse rahastamisele kaasata erakapitali ja nüüdisaegset juhtimiskogemust erakõrgkooli kaasamise kaudu.

Sellise kava realiseerimise põhjenduseks toob haridusminister Tõnis Lukas Eesti Merehariduskeskuse (EMHK, praegune riiklik Eesti Mereakadeemia) nõukogu 21. aprilli 1999. a. istungi otsuse, millega tunnistati EMHK töö 1998/1999. õppeaastal ebarahuldavaks. Kahjuks jätab haridusminister mainimata sellise enesekriitilise otsuse põhjused ja EMHK nõukogu istungi arutelu sisu, millest tegelikult otseselt tulenevad haridusministeeriumi vead EMHK juhtimise korraldamisel.

Samas kirjas kasutab haridusminister Tõnis Lukas veel teistki väärargumenti. Ta väidab, et haridusministeeriumi juurde moodustatud merehariduse ümberkorraldamise komisjon jõudis üksmeelsete järeldusteni merehariduse ümberkorraldamise vajaduses. Tegelikult toimus selle komisjoni töös tõsine tõrge, mille tulemusena valmis kaks erinevat komisjoni töö lõpparuannet ning kuus komisjoniliiget üheteistkümnest esitasid komisjoni juhitud haridusministeeriumi kantslerile Peep Ratasele kirjaliku ja argumenteeritud pretensiooni.

Viimatimainitud kuus merehariduse ümberkorraldamise komisjoni liiget, kelle hulka kuulusid Eesti Veeteede Ameti, Eesti Mereväe, Eesti Kaptenite Klubi, Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu, Eesti Kalurite Liidu ja Eesti Merehariduskeskuse esindajad, koostasid komisjoni töö alternatiivse lõpparuande, milles on tulnud ühesele järeldusele, et mereharidussüsteemi optimaalsete tulevikuvisionide osas tuleb loobuda olemasoleva süsteemi lammutamisest ja kardinaalsest ümberkorraldamisest, et praeguseks olemasolev ja riiklik EMHK on piisava potentsiaaliga, tagamaks ka lähitulevikus küllaldaselt kvalitatiivsel ja kvantitatiivsel tasemel merendusala koolitust.

Seega on haridusminister Tõnis Lukase 24. septembril 1999 allkirjastatud ühiste kavatsuste protokollis kajastatu selges vastuolus merendusüldsuse seisukohtadega.

21. detsembril 1999 toimus Eesti Mereakadeemia ruumes esimene nõupidamine tõrühmal, mis on moodustatud STCW 78/95 rahvusvahelise konventsiooni rakendamiseks Eesti merehariduses. See tõrühm tuli järeldusele, et õiguslik ja organisatsiooniline ettevalmistus EV Valitsuse poolt "Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse rahvusvahelise konventsiooni" nõuete rakendamiseks on olnud puudulik. Konventsioon on siiani riigikogus ratifitseerimata, selle rakendamiseks vajalikud siseriiklikud õigusaktid ja kavandatud meetmed puudulikud. Pole kavandatud rahagi selle töö tegemiseks.

Eesti Veeteede Ametil ei ole seaduslikku alust merehariduse korraldamiseks, samas on aga vastutus eelmainitud STCW 78/95 konventsiooni järgmise osas. Teede- ja sideministeeriumi esindaja tunnistas, et korraldama peab mereharidust haridusministeerium, teede- ja sideministeerium aga peab seda jälgima; et tegelikult ei suutvat haridusministeerium mereharidust korraldada - seal peaks olema selleks eraldi lüli, seda aga pole.

Tõrühma koosolekul tehti konstruktiivseid ettepanekuid, mille kohta ei ole Eesti Mereakadeemia saanud pädevatelt valitsusasutustelt mingit vastukaja.

Selles olukorras, kui tegeliku merehariduse probleemistikuga ei soovi mitte keegi väljaspool Eesti Mereakadeemia juhtkonda sisuliselt tegelda, ei ole kindlustatud Eesti kui STCW 78/95 konventsiooni nõudeid täitva mereriigi tunnustamine. Kahjuks tegeleb haridusministeerium juba kaks aastat edutult hoopis arusaamatu asjaga ja nimelt Eesti Mereakadeemia erastamiskavaga ning teede- ja sideministeeriumi ei ole merehariduse huvitanud juba ammu. Valitsusjuht ei ole enda jaoks m/1 "Estonia" hukust ega sellest tulenevast Eesti rahvusvaheliselt halvast kuulsusest teinud mitte mingeid järeldusi.

Eesti Mereakadeemia arendusprorektor **Jüri Lember**

Leidsin oma juured

**Jaauanaris lõpetab oma teenis-
tusaja USA Eesti suursaatkonna
kaitse- ja mereväeatašena kap-
tenleitnant Peter Hendrikson.
Tema oma lühike kokkuvõte
Eesti-aastatest:**

“Eestisse tulin 1996. aastal. Minu ülesandeks sai saatkonna juures teha tööd toetusprogrammide koor- dineerimiseks, kaasa aidata Eesti riigi julgeoleku arendamisele, suur- saadikule sõjaväelistes küsimustes nõu anda; kokkuvõttes esindasin siin Ameerika Ühendriikide kaitsemi- nistrit (nagu suursaadik esindab riigi presidenti). Minu ülesandeks oli koostada ka ülevaated Eesti kohta, et aidata ükskõik millisel USA riigiametnikul endale luua ettekujutus Eestist ja siinsetest probleemidest.

Minu eesti päritolu aitas siin kind- lasti kaasa, aga samuti see, et olin tänu eelnevale teenistuskäigule tut- tav tööga Pentagonis ja mereväestaa- bis, tundsin ka sealseid inimesi.

Väga tähtis on see, keda tunned, aga mitte see, mida tunned. Nii on paljuski hõlpsam kiiremini erinevaid programme käivitada. Ma ise tunnen heameelt just Baltimaade tuukriõp- puste ”Baltic Salvex” käivitamisest. See oli idee, mis tekkis ükskord Lon- donis meie Euroopa staabis kollee- gidega juttu ajades. Et idee meie (Ameerika – R.N.) tuukritele prakti- list tegevust võimaldada ja samal ajal siinsetele (Eesti, Läti, Leedu – R.N.) inimestele võimalust pakkuda uue moodsa tehnika ning pikaajaliste kogemustega spetsialistidega koos töötada tundus huvitav, pakkusime- gi selle välja. Andsime oma ideele ka ilusa nime, ”Baltic Salvex”, ja projekt selle nimega hakkas nii läbi käima erinevatelt nõupidamistelt ning do- kumentidest. Saimegi oma ideele heakskiidu ja nüüdseks oleme igal aastal ühe tuukriõppuse läbi viinud. 1999. aastal töötasime Eestis, järg- misel aastal läheme Läti.

Meie koostööl on seni olnud head tagajärjed. Mereväeakadeemiast on tagasi tulnud kaks seal koolituse saanud ohvitseri (n-ltn Elvira Bara- nova ja n-ltn Franek Persidski), kaks veel õpivad. Kokku on Sõjaväeakadee- mias 10 inimest. Eestlased on saa- vutanud häid tulemusi, ka need, kes lühemaajalisel koolitusel on käinud. Mina kui eestlane olen selle üle uhke.

Ameerika ohvitserid on saanud sel- lise koolituse, (ja nad tulevad selle- ga ka siia), et kui neile antakse mingi ülesanne, siis nad kunagi ei tule üle- ma juurde tagasi, öeldes, et on prob-



**Peter Hendrikson hüvastijätul
Eesti mereväeülema Jaan Kapiga.**

leem ja nad ei saa hakkama. Nad tulevad alati mingit lahendust välja pakkudes. Noortel jääb vahel küll puudu elu- ja suhtlemiskogemus- test, aga selleks ongi vanemad oh- vitserid, kes asjalikult suunavad ja nõu annavad.

Mul on olnud heameel näha, kui- das siin asjad arenevad. Näiteks Merevägi tundus vahepeal olevat kui vanade laevade varjupaik, aga prae- gu näeme siin asjalikku edasimine- kut.

Väliseestlasena Eestis elanuna oskan nüüd ilmselt paljusid asju paremini hinnata. Väljas oleme elanud nagu hallis tsoonis, kus ei saanud päriselt aru, mis Eestis sün- nib, aga pidasime end ikkagi eestlas- teks. Varem arvasin, et minu vane- mad, nagu ka mu abikaasa omad, on natuke kummalised: kangekaelsed, konservatiivsed, pragmaatilised, kis- klevad kohati tühiste asjade pärast, aga kui vaja, hoiavad äkki tugevasti kokku ja teevad asjad kiiresti ja väga hästi ära. Siin olles sain aru, et nad on lihtsalt tõelised eestlased. Võib öelda, et leidsin siin oma tõelised juured, ja see on minu jaoks kõige tähtsam.

Eriti põnev on näha, kuidas riik end üles ehitab, ise sellele kaasa elada. Iga inimene tahab mingit märki maha jätta, nii ka mina. Ja praegu sain võimaluse olla osaline ajaloo.

Mul on olnud siin nii häid kui ka halbu päevi, aga iga kord, kui miski on meeolelu alla vedanud, on mida- gi, mis paneb südame sulama. Näi- teks Tallinna Poistekoor. Ja inime- sed, kellega kokku puutus: ei saa öelda, et eestlased teistest inimes- test ei hooli või südametud on. Nad ainult teevad seda vaikselt ja taga-

sihoidlikult. Mul on tihedad sidemed siinsete lastekodudega; need naised, kellega oleme seal kokku puutunud, on suurepäraseid ja sooja südamega.

Ameerika ekspresident Busch on öelnud, et elu on nagu tähistaevas, kus vahel masendava pimeduse peal on säravad tähed, ja nii on ka sõja- väe- või tsiviilelus. Siin olen kohanud noori ohvitseri, kel palk on väike, tööd palju, aga nad lihtsalt tahavad head tööd teha ja teevad.

Mulle on selgeks saanud, et eest- lane oskab siin elus lihtsamatest asjadest rõõmu tunda, nautida oma tagasihoidlikku elu, mitte välja min- na suure kisa ja käraga, suurte rah- vamasside ja säraga, nagu ameerik- lased seda kasvõi tänapühäl või ise- seisvuspäeval teha armastavad.

Olen end siin tõeliselt hästi tund- nud jahil käies, meestega saunas ol- les, toredade inimestega suheldes. Jääme abikaasaga mõlemad siinset aega hinges pidama ja kindlasti meie sidemed Eestiga ei katke. Pealegi, tu- lime siia kahekesi, kuid tagasi lähe- me koos siin lapsendatud Marki ja Kaiga, kaks koera ja kass pealekau- ba.”

Eesti Mereväe poolt mälestuseks kingitud tuukrikiivri juurde jutustas Peter Hendrikson, et samasugune, kuigi suurem ja mõlkidega, on tal juba olnud. Nooruses, kui ta oma esimest sukeldumist tegi, ei olnud ta osanud ventiili parajal määral lahti keerata ning vee all olemine lõppes sellega, et ta põhjast hooga vastu pargasepõh- ja kiivriga taguma hakkas ja seepeale kiiresti jälle üles tõmmati. Uue kiivri peal oleva kella ajanäidu lubas ta ikka Eesti aja peal hoida.

Peter Hendrikson alustas oma mereväelasekarjääri 1978.aastal töö- tuukrina. Aasta pärast alustas väl- jaõppega laevaohvitseri erialadel (õhutõrje, allveetõrje). Ta on teen- ninud väikesel miinitraaleril (1200 t), ristlejal, fregatil, lennukikandjal. Enne Eestisse tulemist teenis Pen- tagonis mereväe ülema staabis. Üks värvikas episood tõsise mereväeteen- istuse kõrval oli osalemine filmis ”Punase Oktoobri” põgenemine” (sel- le aluseks olnud raamat on ka eesti keelde tõlgitud – R.N.), kus talle tõm- mati vene mereväelase munder sel- ga, visati kummipaadiga vette ja pidi neid ellujäänud vene allveelaeva meeskonnaliikmeid mängima.

Järgmine teenistuskohd on kapten- leitnant Hendriksonil Ameerika Ühendriikide Mereväe rahvusvahelise- te programmide staabis kõrgteh- noloogia osakonna ülemana.

**Reet Naber
Rene Riisalu foto**

Piirivalve autasustas novembrikuises merepäästeoperatsioonis osalenuid

Õöl vastu 13. novembrit toimus Vene Föderatsiooni vetes Väike-Tütarsaare juures rasketes ilmasitingimustes karile sattunud Vene kalatranspordilaeva "Voshod" 19 meeskonnaliikme päästeoperatsioon. Professionaalselt läbi viidud operatsioonis osalenuid autasustati 22. detsembril Piirivalve Ohvitseride Kogus. Autasud andis kätte siseminister Tarmo Loodus.

Piirivalve lennusalga lennuvahenditega tehti mullu 55 kiirabilendu ning 30 otsingu- ja päästelendu — neist oli suurim päästeoperatsioon Väike-Tütarsaare juures. Aastail 1994–1999 on piirivalve lennuvahenditega tehtud 210 otsingu- ja päästelendu, milleks tuli õhus olla kokku 357,5 tundi.

Möödunud aastal on piirivalve andnud meretehnilist abi kokku 115 korral ja teostanud laevadega 25 otsingu- ja päästeoperatsiooni. Piirivalve on mullu päästnud 81 inimese elu.

Eesti ja Soome vahel kehtib riiklikul tasemel merepäästealase koostöö kokkulepe, Eesti ja Soome piirivalveülemad on alla kirjutanud merepäästealase koostöö-

protokolli. Vene ja Rootsi piirivalveametkondadega on sõlmitud koostööprotokollid, mille raames on reguleeritud ka merepäästealane koostöö. Teiste riikidega tehakse merepäästekoostööd vastavalt rahvusvahelistele konventsioonidele.

1999. a. osales Eesti piirivalve kuuel rahvusvahelisel merepäästeõppusel, Eesti iga-aastased merepäästeõppused on aprillis, juunis ja augustis.

Ingrid Maasik

"Voshodi" meeskonna päästmisel osalenuid said autasud

Lennusalk

Jevgeni Pissarev, kopteri kapten

Piirivalve Teeneteristi II järk

Deniss Romanov, kopteri II piloot

Tänuavaldus siseministri käskkirjaga

Sergei Špakov, kopteri pardamehaanik

Tänuavaldus siseministri käskkirjaga

Merevalvekeskus

Enn Peterson, päästetööde koordinaatoriks määratud korrapidajaohvitser

Piirivalve Teeneteristi III järk

Anton Maiblum, korrapidaja abi

Ergutus Piirivalveameti peadirektori käskkirjaga

Pressijaoskond

Ingrid Maasik, pressijaoskonna ülem

Tänuavaldus siseministri käskkirjaga



Tarmo Loodus andis Jevgeni Pissarevile üle Teeneteristi.



Autasude saajaid ja andjaid: (vasakult) Anton Maiblum, Deniss Romanov, Jevgeni Pissarev, Venemaa konsul Vjatšeslav Kirillov, Tarmo Loodus, Tarmo Kõuts, Sergei Špakov, Enn Peterson.

Toimetuskommentaar

Eelmises "Meremehes" põhjalikult käsitletud päästejuhtumit tutvustas oma lugejatele Venemaa Piirivalve Loodepiirkonna nädalaleht "Pogranitšnik" 27. novembril.

Pealkirja all "Koostöö jätkub" antakse teada mullu 16.–17. novembrini toimunud kolmepoolse koostöö juhtide töörühma istungist Peterburis. Vene poolt esindas kindralpolkovnik V. Vjunov, Soome kontradmiral J. Smolan-

der ja Eestit polkovnik Are Evisalu.

Vastastikku huvipakkuvaid küsimusi arutades jõuti kõnealuse päästeoperatsiooni: 13. novembril viisid Vene ja Eesti piirivalvurid edukalt läbi ühise päästeoperatsiooni 19 meremehe eva-

kueerimiseks kalalaevalt "Voshod", mis sõitis Väike-Tütarsaare juures karile. Tunnistati otstarbekaks korraldada ka järgmisel aastal (s.o. tänava – toim.) juba traditsiooniks saanud ühiseid merepäästeõppusi, aga siis juba sisse viies ootamatuse elemente, et olukorda maksimaalselt lähendada tegelikule.

Arutati ka maapiiri probleeme: piiriületuste arv on tublisti suurenenud, Vene–Eesti piiril koguni 54%, kuid mit-

Tormise talvehaku juhtumisi

Merevalvepäevikust

Kraana karil

7. detsembril südaöö paiku sattus ujukraana "Kuri" Vormsi lähistel madalikule.

Pukseri "Uku" puksiiris olnud ujukraana oli teel Nasvalt Tallinna. 20–22 m/s puhuva edelatuulega ei suutnud pukser ujukraanat paigal hoida ning laskis puksiirotsa lahti. Ujukraana enda ankrud ei pidanud ning see triivis madalikule.

Järgmisel päeval aitasid pukser "Uku", parvlaev "Kõrgelaid" ja piirivalvekaater "PVK 006" ujukraana madalikult lahti ning see suundus Heltermaa sadamasse.

Kalurid said trahvi

15. detsembril pärastlõunal pidas piirivalvetoimkond Peipsi järvel kinni AS-ile Peipsi Kalamees kuuluva paadi koos kuue mehega pardal.

Peipsiääre vallas elavad mehed tegelesid ebaseadusliku kalapüügiga. Haldusõigusrikkumise seadustiku alusel määrati lülivanemale 410 ja ülejäänud meestele 205 krooni trahvi.

Kutselised kalurid tasusid trahvi Varnja kordonis ja said õhtuks koju.

Hõljuk aitas

30. detsembril õhtul teatati Ida-Viru piirivalvepiirkonna korrapidajale, et Peipsi järvel on kaks kalameest, kes

ei saa omavalmistatud sõidukiga kaldale, sest jäässe on tekkinud lai pragu.

Poole tunni pärast väljus Alajõe piirivalvekordonist otsingutele hõljuk. Kahe tunni pärast leiti otsitavad, üks Lohusuu ja teine Ahtme mees.

Südaööks jõudis hõljuk koos päästetud meestega Alajõe kordonisse, omavalmistatud sõiduk koos kelguga jäi järvele. Et mehed ei olnud piirivalves registreerinud oma minekut Peipsile, kohustati neid 2. jaanuaril ilmuma asja arutamisele Alajõe kordonisse. Ida-Viru maavanema 1999. a. vastava korralduse rikkumise eest sai Lohusuu mees 230 krooni ja Ahtme mees kaks korda rohkem trahvi.

Murelik uusaastaöö Vilsandil

Kolm minutit enne aastavahetust teatati päästeametist Saaremaa piirivalvepiirkonna korrapidajale, et neile saabus teade kahe kadunud inimese kohta.

Pärastlõunal hakkasid Kuusnõmme neeme tipust kummipaadiga Vilsandile sõitma noormees ja neiu, kellel oli kaasas mobiiltelefon. Viimane side oli kella kümne paiku õhtul, kui Vilsandile minejad teatasid, et said märjaks. Tund pärast südaööd teatati päästeametist, et Vilsandi rannas süüdati lõke ja lasti signaalrakette, mobiilside puudub. Pool kolm väljus Kuressaarest

piirivalve häirerühm ja jõudis veerand neljaks Kuusnõmme neemele. Kolmveerand kuus teatas Undva piirivalvekordoni korrapidaja, et häirerühm leidis 1,5 km Käkisilmast Vilsandi poole Kalarahu laiuult magamiskotis istuva neiu ning kummipaadi. Neiu seletuse kohaselt oli noormees läinud eelmisel õhtul kella poole üheteistkümne paiku Vilsandile abi järele.

Kella 7 paiku teatas Undva kordoni korrapidaja, et häirerühm leidis Pätсурahu ja Lindude laiu vahelt 1 m sügavusest veest mehe surnukeha. Uppunu oli umbes 1 km ulatuses endale läbi 3 cm paksuse jää teed murdnud, kuid lõpuks eksinud ja vales suunas liikunud.

Õo Venemaal

8. jaanuaril võttis Eesti piiriesindaja abi Narva jõel Hitovo küla traaversil Vene piiriesindaja abilt vastu kolm Ahtme elanikku, kes ületasid kalastades eelmisel päeval Venemaa piiripoide vahelisel alal kontrolljoone ja Venemaa piirivalve pidas nad kinni.

Eesti piirivalve koostas riigipiiri seaduse sätteid rikkunud mehele haldusõigusrikkumise protokoll ja määras trahvi, 16- ja 15-aastasele noormehele koostati samuti haldusõigusrikkumise protokoll, kuid nad vabastati alaealisuse tõttu halduskaristusest.

Piirivalveameti pressiteenistus



mesuguste eeskätt olmeotstarbel rikkumiste arv samuti. Kokkuvõtteks märkisid nõupidamisest osavõtjad selle asjalikkust ja konstruktiivsust ning osapoolte koostöövalmidust. Lõppjärel on "Pogranitšniku" korrespondent sõnastanud nii: *Tänased reaaliid on sellised, et piirkonna riikide poliitika nõuab piirialadel pidevat tegevuse kordineerimist ja koostöö täpset organiseerimist olukordades, kui on vaja võtta otsustavaid ja mõjusaid meetmeid.*

Päästeoperatsiooni märkis ära ka 16. novembri "Lloyd's List". Itar-Tassi abil tehtud Reuteri uudisest võib välja lugeda, et uudiste allikad, Peterburi merepäästkeskuse vahiohvitser Aleksei Smirnov ja merepäästkeskuse ülem Leonid Belov pole kumbki pidanud vajalikuks märkida, et abi paluti naaberriigist. *"Päästjad tõstsid Vene kalurid üles nende uppvalt laevalt,"* ütles esimene. *"Päästekopter kutsuti välja seepärast, et lainetusega ei saanud madalas vees meritsi avaristile läheneda,"* lisas teine.

Paistab, et Venemaa autasusid päästjad ei saa: siis tuleks ju tunnistada, et väikeriigi abi oli tõhus ja appikute möödapääsmatu.

Madli Vitismann

Päästetud meremehed oleksid infoallikana kindlasti rõhutada Eesti osa päästeoperatsioonis.

Jaan Rõömuse fotod



Kaitsepolitseiamet viis lõpule eeluurimise kalalaeva "Vegase" juhtumis

Kaitsepolitseiamet viis lõpule eeluurimise, mis algatati seoses kalalaeva "Vegas" uppumisega. Kriminaalasjas on esitatud süüdistus A. Hendselile KrK § 162 järgi ametialases lohakuses.

1. veebruaril 1998 kell 17.56 uppus Läänemerel Eesti Vabariigi territooriumil, Tahkuna poolsaarest loodes paikneva Glotovi madala lähedal Hoiupanga Liisingu AS-ile kuuluv kalalaev "Vegas" väärtusega 6 676 835 krooni ning hukkusid laeva pardal olnud kapten Rein Alliksoo, vahitööri-meel Meelis Vesing ning vanemmehaaniku kohusetäitja Mati Tartu.

Kaitsepolitseiamet tuvastas eeluurimisel, et kalalaeva "Vegas" uppumise ja meeskonnaliikmete hukkumise 1. veebruaril 1998 Läänemerel põhjustas otseselt Eesti Veeteede Ameti meresõiduohutuse teenistuse tehnilise talituse vaneminspektor ning klassifitseerimata laevade tehnilise järelevaatuse komisjoni esimees A. Hendsel. A. Hendsel jättis esmase tehnilise ülevaatuuse käigus 1997. a. oktoobris Bekkeri sadamas kontrollimata kalalaeva "Vegas" tehnilise projektdokumentatsiooni olemasolu, kompleksuse, laevakere konstruktsiooni vastavuse projektdokumentatsioonile ja püstivusarvutuste õigsuse. Selle tulemusena väljastati kalalaevale "Vegas" vale ning eksitav sõidukõlblikkuse tunnistus.

Kalalaev "Vegas" uppus seetõttu, et ta ei olnud nõuetele vastavalt püstiv. Laeva tegelik püstivus oli väiksem kui A. Hendseli poolt aktsepteeritud ning normatiividega lubatud püstivus. Seega oli kalalaeva "Vegas" kaptenil vale ning eksitav püstivusinformatsioon, mis võeti aluseks lasti paigutamisel ning laeva ekspluateerimisel.

24. detsembril 1999 kinnitas Tallinna Prokuratuur süüdistuskokkuvõtte A. Hendseli süüdistuses ning saatis kriminaalaja arutamiseks Tallinna Linnakohtusse.

11. jaanuar 2000

www.kapo.ee

Ohver õppetunniks teistele

Kommentaari

Tänavu algab kohtuprotsess, mis pakub kindlasti huvi paljudele meremeestele, seepärast siinkohal lühikonspekt meeldetuletuseks.

1. veebruaril 1998 kell 17.55 kadusid lähedal olnud laevade nähtavusest kalalaeva "Vegas" pardatuled ja märk radariekraanilt. Laev uppus Tahkuna tuletornist 15 miili kaugusel loodes, 40 minutit hiljem võeti päästeparvelt teise kalalaeva "Höbesaare" pardale kaks pääsenut. Kolme meremeest ei leitud.

"Vegasele" oli sõidukõlblikkuse tunnistus väljastatud 3. oktoobril 1997. Laeva püstivusinformatsiooni oli Rootsi Veeteede Amet heaks kiitnud 2. augustil 1982 ja see oli kehtiv 2001. aastani.

Veeteede Ameti laevahuku uurimiskomisjon esitas esialgsed uurimistulemused mais 1998: laeva kaadumise põhjuseks oli püstivuse kaotus, mis tulenes pressimata tankidest, algaldest, separeerimata kalast ja jäätumisest.

Edaspidiseks nähti ette vajadus nõuda reedereilt soetatud vanade laevade kreenikatsete korraldamist, laevade püstivusinformatsiooni tõlkimist eesti keelde või laeva töökeelde ja korraldada laevajuhtidele püstivusalast täiendkoolitust.

15. juulil 1998 võttis valitsus vastu otsuse moodustada uus erapooletu komisjon senise laevahuku uurimiskomisjoni liikme Hillar Jürgensi väljatoodud täiendavate asjaolude uurimiseks.

Kaitsepolitsei algatas kriminaalaja 28. oktoobril 1998, see saadeti pool aastat hiljem täiendavale eeluurimisele. Kohtuprotsessi ajal tuleb konkreetse isiku süüküsimust arutades tõenäoliselt kõne alla mitu alluvus- ja pädevusprobleemi.

Tol ajal muretseti Eestisse kümme-kond samalaadset Lääne kalalaeva, mille püstivus erines suuresti sellest, millega oldi N. Liidu kalalaevade juures harjutud. Mitme omaniku käest läbi käinud laevade ajalugu oli uutel omanikel vaja võõramaiste dokumentide järgi kindlaks teha. Laevad tuli Eesti laevaregistrisse registreerida ja saada neile Eesti ametiasutuste doku-

Meresidekeskus avab Eesti merepääste- piirkonda katva meresidevõrgu

Pressiteatest

Teede- ja sideministeeriumi hallatav Meresidekeskus avas kogu Eesti merepääste piirkonda katva automatiseeritud digitaal-selektiivse väljakutsega ULL meresidevõrgu.

Meresidevõrk on ultralühilaine kaldajaamade kett Eesti rannikul. Sidevõrgu põhieesmärk on ohutu laevaliikluse tagamine Eesti vastatusalas vastavalt ülemaailmse merehädä- ja ohutuse süsteemi nõuetele. Süsteemi rajamist kohustas rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel (SOLAS – *Safety of Life at Sea*), millega Eesti ühines 1992. aastal. Lisaks sellele on meresidevõrk riigivõimu teostamiseks vajalik piirivalveametile, tolliametile, mereinspeksioonile jt. riiklikele institutsioonidele. Suhtlemiseks teiste riigivõimu esindajatega merel ning tsiiviilavade kasutab tsiiviilmeresidest ka merevägi. Lisaks võimaldab võrk osutada meresideteenuseid komertstruktuuridele.

"Uute sidesüsteemide rajamine igale teenistusele eraldi oleks aeganõudev ning riigieelarvele koormav. Ühtlasi oleks võinud tekkida tehnilisi probleeme erinevate võrkude ühendamisel," ütles teede- ja sideminister Toivo Jürgenson. Alates 1994. aastast on Eesti valitsus ühtse meresidesüsteemi loomiseks eraldanud 57 miljonit krooni.

"Süsteem on mõeldud toimima fikseeritud ja mobiilsidevõrgu loomuliku jätkuna Eesti vetel. Kuni 30 miili kaugusel rannikust on kõik laevad kuuldaval ja nendega saab ühendust võtta," ütles Meresidekeskuse direktor Jüri Grigorjev. Võrgus on 11 ultralühilaine tugijaama, mis on varustatud autonoomsete energiaallikatega võimaliku elektrikatkestuse puhuks. Võrk katab kogu Eesti merepäästepiirkonna, kuhu lisaks Eesti territooriumile kuulub ka väike ala neutraalmerd Saaremaast ja Hiiumaast läänes. Käivitatud tugijaamade ja juhtimiskeskuste baasil on võimalik integreeruda VTS (*Vessel Traffic Service*) alamosadega nagu AIS (*Automatic Identification System*) ja EWS (*Early Warning System*), säästes sellega kümneid miljoneid kroone.

8. detsember 1999

Teede- ja Sideministeeriumi pressiosakond

Eesti rannikul kuulatakse meremeest

Mullu 8. detsembril lülitati pidulikult õhkkonnas tööle Eesti rannikuala 30 miili piires hõlmav ultralühilaine meresidevõrk.

Sümboolse sinise lindi lõikas koos teede- ja sideministri Toivo Jürgensoni ning meresidekeskuse direktori Jüri Grigorjeviga läbi praegune peaminister Mart Laar, kes 1994. a. oktoobris kirjutas toonase peaministrina alla valitsuse määrusele Riikliku Meresidesõlme (praeguse nimega – Meresidekeskus) loomise kohta.

Veeteede Amet hakkas ultralühilaine (VHF) meresidevõrgu loomisega tegelema juba 1992. a. alguses. Kui kõigi Euroopa mereriikide kaldaid ümbritses ammust ajast selline sidevõrk, siis endises N. Liidus see puudus. Kallast valvasid rohelistes mütsides noored valvsad mehed, ei toimunud mingit mereturismi, kalda lähedal ei seilanud ei purjejahte ega harrastuskalameeste paate.

Tol ajal eksisteeris Eestis kolm eraldi tegutsevat meresidekeskust – kalandusettevõtte “Ookean”, Kalurite Liidu ja Eesti Merelaevanduse oma, mis oli nendest kõige kaasaegsem. Esimesena läks olude sunnil “hingusele” Kalurite Liidu raadiojaam Miidurannas, seejärel “Ookeani” sidekeskus.

Selleks ajaks saadi Eesti Veeteede Ameti aru, et omal jõul nüüdisnõuetele vastavat suurt sidevõrku üles ei ehitata. Suurfirma “Eesti Telekom” keeldus selle küsimusega tegelemast, sest hr. Sõmera sõnul oli see *non-profit*. Jõuti arusaamisele, et uue sidevõrgu ülesehitamiseks on vaja luua eraldi ettevõtte. Kuna Veeteede Amet oli üle võtnud Eestist lahkuvalt Vene mereväelt töötava Suurupi saatekeskuse, siis valmistati ette dokumendid Riikliku Meresidesõlme loomiseks Eesti Merelaevanduse vastuvõtu- ja Suurupi saatekeskuste baasil teede- ja sideministeeriumi haldusalas.

Pärast valitsuse määruse jõustumist viis Veeteede Amet ministeeriumi korraldusel läbi avaliku konkursi meresidesõlme juhi kohale. Ettevõtte esimeseks direktoriks sai endine Tallinna Tehnikaülikooli õppejõud tehnikamagister Toomas Sullakatko. Tema juhtimisel hakati ümber korraldama kesk- ja lühilainesidet, valmistati ette nõuded avalikuks rahvusvaheliseks konkursiks, et selgitada välja nüüdisaegse sideaparatuuri tarnija. Konkursi võitis Norra firma Navia Aviation AS, kelle tarnida jäi kogu vajaminev sideaparatuur ning korraldada ka Eesti-poolse tehnilise personalu väljaõpe. Ressursside kokkuhoiduks sõlmiti kokkulepped mobiiltelefonivõrkude operaatoritega, et saaks paljudes kohtades ühiselt antennimaste kasutada.

Mullu veebruaris asus direktori kohale Jüri Grigorjev, kelle juhtimisel Meresidekeskus viis lõpuni ULL sidevõrgu ülesehitamise.

1. veebruaril 1999 käivitus maailma meredel uus süsteem – Ülemaailmne merehädä ja -ohutuse süsteem (inglise keeles *Global Maritime Distress and Safety System – GMDSS*). Sellest tulenevalt jagunevad merealad nüüd neljaks rajooniks.

Rajoon A1 – mereala, kus side tagatakse kaldal asuvate ULL kaldaraadiojaamadega, millel on pidev digitaal-selektiivne väljakutse (DSC) võimalus 70. kanalil;

Rajoon A2 – mereala, kus side tagatakse keskline (MF) kaldaraadiojaamadega, millel on samuti pidev DSC võimalus sagedusel 2187,5 kHz;

Rajoon A3 – mereala, kus side tagatakse satelliitsüsteemide abil ja dubleeritakse lühilaine kaldaraadiojaamadega, millel on pidev DSC võimalus kõigil mereside lühilaine aladel;

Rajoon A4 – mereala, mis jääb väljaspoole ülaltoodud piirkondi (polaaralad), kus side tagatakse lühilaine kaldaraadiojaamadega, millel on pidev DSC võimalus kõigil mereside lühilaine aladel.

SOLAS-konventsiooni IV peatüki muudatuste jõustumise järel alustasid mereriigid oma sidesüsteemide ümberkorraldamist vastavuses GMDSS nõuetega. Kõik Läänemere äärsed riigid said sellega õigel ajal hakkama peale Eesti ja Läti. Eesti lõpetas väikese hilinemisega, Läti alles hakkab ULL sidesüsteemi üles ehitama.

1. veebruariks 1999 pidid kõik laevad, mille kohta kehtivad SOLAS-konventsiooni nõudmised, olema ümber seadistatud vastavuses GMDSS nõuetega. Selle ülesandega saadi Eestis õigeaegselt hakkama ning kõigil Eesti lippu kandvatel kaubalaevadel on tänapäevased sidevahendid. Kooskõlas Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni IMO tungivate soovitusustega kehtestati GMDSS nõuded kaubalaevadele kogumahutavusega alla 300 ja kalalaevadele nii Läänemeres kui ka Atlandi ookeanil. Suurte raskuste kiuste on kõik praeguseks tööse jäänud Läänemere kalalaevad varustatud nii õnnetuskohta määramise raadiopoidega (EPIRB), radartransponderite (SART), kantavate raadiojaamadega ja - mis eriti tähtis – uute (klass D) ULL raadiojaamadega. Ookeanil püüdvad kalalaevad on lisaks ülaltoodule varustatud veel INMARSAT-C satelliitside terminalide ja NAVTEX-süsteemi vastu-

võtjatega. See aparaat annab võimaluse igal ajal ja igas kohas hädaolukorras endast teada anda ja, mis peamine, olla kindel, et sind **alati** kuulda võetakse. Et uus sideaparatuur on ühendatud GPS vastuvõtjaga, mille abiga uuendatakse pidevalt laeva koordinaate, siis võtab hädaolukorras digitaalse hädateate edastamine aega vaid mõne sekundi.

Samal ajal, kui laevadel sidevahendeid ümber seadistati, anti ka tüüri-meestele õpet, et nad oskaksid uute seadmetega töötada. Suur töö tehti ära erafirma OÜ Kotermann õppetreeningkeskuses, millele hiljem liisandus ka Eesti Mereakadeemia õppeklass. Mõlemad on varustatud arvutitega.

ULL meresidevõrgu väljaehitamisega täitis Eesti kui IMO liige oma kohustuse, mis näeb ette kõigil mereäärsetel riikidel, kas üksi või koostöös teiste riikidega, üles ehitada nõuetele vastavad meresidesüsteemid.

Süsteemi väljaehitamisel arvestati võimalusi seda hiljem ka laiendada. 2000. aastal hakatakse Veeteede Ameti egiidi all välja ehitama Tallinna ja Muuga lahes laevade liiklust juhtivat süsteemi (*Vessel Traffic Management & Information System – VTMISS*), mis hiljem laieneb kogu Eesti rannikule nii lääne kui ka ida suunas ning vajab samuti ULL sidet, mida süsteem ka võimaldab.

2000. aastal võtab IMO vastu otsuse muuta SOLAS-konventsiooni V peatükki – navigatsioon. Seoses sellega ilmuvad laevadele ULL transponderid, mis erinevate intervallidega (vastavalt vajadusele) edastavad nii teistele laevadele kui ka kaldasüsteemidele hulgaliselt andmeid oma laeva kohta – laeva nimi, kurss, kiirus, ohtliku laadungi olemasolu, sihtsadam jne. Edastatud informatsioon on võimalik kuvada informatsioonikuvaritele laevadel ja kaldal. Automaatne identifitseerimise süsteem (*Automatic Identification System – AIS*) võimaldab ilma radari abita saada vajalikku informatsiooni nii navigeerimiseks (välistab võimaluse valesti aru saada radari ekraanil olevate laevade manööverduselementidest) kui ka merepiiride kaitseks. Ehitatavatele laevadele paigaldatakse vastavad seadmed alates 1. juulist 2002. Rootsist, Saksamaal ja Soomes sellised süsteemid juba toimivad. Et käia ajaga sammu ning olla valmis uuendusteks, peab Meresidekeskus juba praegu hakkama tegeema esimesi jõudsaid samme, et osaleda AIS ja VTMISS projektides.

Veeteede Amet Laevajuhtimise ja side talituse juhataja **Kaarel Aare**

Aasta 2000 algas kahes

3. jaanuaril Saksamaal

3. jaanuaril selgitas üpris suure lugejaskonnaga, kaugeltki mitte kõige kollasem ajakiri "Der Spiegel" saksakeelsele maailemale pikalt ja põhjalikult ning piltidega "Estonia" huku pommiversiooni kui midagi igati tõepärast. Nelja ajakirjaniku – Helmar Bücheli, Clemens Högesi, Udo Ludvigi ja Andreas Ulrichi – kaanelugu toetub mitme soliidse eas ilmse andumusega asja juures olnud eksperdi järeldustele ja koosneb neljast peatükist ("Pommid võõris?", "Pommiteooria", "Hummeli uurimused" ja "Hukk") ning algab lausega: 852 hukkunuga oli "Estonia" põhjaminek suurim tsiviilaevakatastroof Euroopas – ning võimalik, et üks suuremaid kuritegusid kriminaalajaloos. "Moerost" pole nad muidugi midagi kuulnud.

Kõigepealt stiilinäiteid

– Veidi peale kella kaht jõuab "Mariela" "Estonia" viimsesse asukohta. Silvalt näevad ohvitserid harvu signaalra-kette, mis nagu purjus linnud läbi pimeduse vaaruvad. Lainetel tantsib triivkraami, sealhulgas tühje päästeves-te.

– Ent aruandest on palju välja jäetud, selles on palju ebakõla (võiks tõlkida ka mõttetust või lollust või jama – toim.), nii et on vaid kaks seletust: kas komisjon oli väga lohakas või ei tahtnud ta asja liiga täpselt teada.

– Tänapäevani keelavad kolm riiki oma alamaile seadusega uut sukelekspeditsiooni. Kui kellegi muu meresõid jõuab õnnetuspäigani, ajavad Rootsi laevad ta ära või takistavad teda – nii nagu oleks rootslastel midagi salajas hoida.

– Tallinn, Eesti, 27. september 1994: sadamas seisab nädisohjekt, noore riigi uhkus, sinivalge "Estonia" – mitte vana sovet-pott, vaid läänesaksa kvaliteettöö.

– Arvo Andressoni (40) peetakse hulljulgeks laevajuhiiks. Ta piitsutab kokku 24 000 hj võimsusega diiselmasinaid sageli nii pööraselt, et haruldane oleks, kui "Estonia" kord hiline misega sihtpunkti jõuaks.

– Ükski reisija ei pane tähele, et "Estonia" sõidab välja kerge külkaldega tüürpoordi poole. Hummel teeb hiljem kindlaks, et juba enne väljumist tungib vesi sisse läbi roostetanud avadest – ja nii lähebki defektidega parvlaev vastu hukule.

Ohvitserid ei arva seejuures midagi. Selline hülgaslik laev, tublisti 155 m pikk ja kümme tekki kõrge, kannatab väikese leki välja. Pealegi on Meyer Werftil hea maine, perekonnaettevõtte ehitab laevu ikkagi 1795. aastast alates.

– Üheksakümnendate algul kasutasid ka eestlased oma värskelt kattevoidetud reisivabadust, ausate ja vähemausate kavatsustega kaubitsejad said kasu vähem kontrollitud mereteel.

– Äärepealt oleks Rootsi veoautojuhil Carl Övbergil (48) Stockholmi sõit luh-tunud. Sõdurid, ütleb ta, sulgesid "Estonia" maabumissilla. Kaks Scania-veo-automot sõidab üle võõrirambi laevale. Need on hiljem lastinimekirja juurde kir-jutatud. Mis oli see nii tähtis last, et sõjavägi asjasse puutus, on tänapäevani



selgumata – üks paljudest "Estonia" mõistatustest.

– Sel päeval oli kõik teisiti. Meeskond tundus mulle väga närviline, agressiiv-ne.

– Lisaks on Hummeli rühm kogunud reisijate ühtusi, mille kohaselt meeskond ikka ja jälle gaasloikuri ning vasaraga võõris töötas, kuna visiiri enam õigesti avada ja sulgeda ei saanud.

– Veelgi mõtlemapanevam on lugu nn. atlandilukust. Lukk koosneb eelkõige ühest jämedast poldist, mis võõriviisiri põhja fikseerib laevakere külge. "Estonia" endine pootsman Juhani Luttunen ütleb, et see lukk ei talitlenud enam korralikult. Pärast seda, kui tema töö-kaaslane Crister Koiviston haamri ja löi-kuriga luku kallal oli olnud, jäi see edas-pidigi kasutuskoõlbmatuks. Rootsi firma parandas seejärel kõik osad – ja keelas meeskonnal luku kallal kohmimise. Sel-lest keelust Koiviston siiski ei hoolinud. Ilmselt sellepärast peabki Luttunen kol-leegi laevahukust süüdi olevalks. 12. juu-nil 1996, peaaegu kaks aastat pärast katastroofi, tulistab ta oma töökaaslast pähe. Mõrva tõttu pannakse Luttunen vaimuhaiglasse.

– Hummeli järgi voolab vesi juba sõidu algusest alates visiirist läbi kõverdurud võõrirambi autotekile. Meeskond paotab ahtriklappe, et lasta veel ära voolata.

Võimalik, et see kiirendab pärastist hukku. Peale selle üritavad mehed eestleki kuidagiviisi madratsite ja tekkidega toppides peatada – teooria, millele komisjoniliikmed kui häbematuksel tänapäevani põlglikult reageerivad.

– Komisjonil oli juba 3. oktoobril, viis päeva pärast laevahukku, oma versioon valmis. "Me teame, mis on toimunud," öeldi tookord, "me peame vaid uurima, kuidas selleni jõuda."

– Veerand kaheteistkümnepäevaks sõidab "Estonia" mööda Poola prahilaevast "Amber", kus vahisõlga imestab, kui ägedalt "Estonia" end läbi õõ pressib: "Vastutajad sillal peavad küll segased olema, absoluutselt ebakompetentsed."

– Ja Eestis delegeeris meresõiduamet personalipuuduse tõttu oma järelevalve-kohustuse Prantsuse klassifikatsiooni-ühingule "Bureau Veritas".

Kolm koledat pommiäuku

(Laevahuku põhjuste uurimise komisjoni meelest – toim.) Õnnetuse põhisisüdlane on /.../ Meyer Werft Emslandi Papenburgist, kes oli laeva ehitatud. Lõpp vaidlustel.

Ei mingil juhul. Nüüd peaks need öie-ti alles algama: eelmisel neljapäeval esitas Meyer Werfti palgatud ekspertide-grupp Rootsist rohkem kui 1300 lehekülje pakuse järelduse koos kõigi lisade ja eriarvamustega kokku üheteistkümnemes aktiivtoimikus. Werfti ülesandel töötas Saksa eksperdirühm Hamburgi advokaadi Peter Holtappelsi (64) ja avariasjatundja Werner Hummeli (60) juhtimisel viis aastat selle ekspertiisi kallal. Tiimi järeldused on dramaatilised: tõrmiõõl võidi "Estonial" toime panna terroriakt. Nagu järeldab üks lõhkeainekspert, olevat laeval lõhkenud kolm pommi. Lisaks sellele oli laev haletsusväärse seisukorras, mis andis katastroofi toimumiseks oma panuse.

Kui Hamburgi spetsialistidel on õigus – ja tõendusid toovad nad rikkalikult – võib see olla suurimaid kuritegusid kriminaalajaloos. Ja veel hullem: vihjed kõnelevad sellest, et Rootsi ametivõimud võisid pommitaandiga laeval arvestanud olla – ja sellest hoolimata ei hoidnud seda ära.

Edasi kirjeldatakse põhjalikult 1994. aasta 2. veebruaril "Estonial" toimunud pommihäire õppuse stes-naariumi. Oppusest kirjutasid tollal selles vaatlusena osalenud Arvo Veskimets "Meremehes" ja Toomas Sildam "Eesti Päevalehes" põhjaliku ülevaate.

– Igatahes oli sellel reaalne tagapõhi. 1993. aasta lõpus, ütleb Alberg, langes üks Rootsi laevaühing väljapressimise alla. Seetõttu tugevdas selle juhtkond turvaabinõusid. Väljapressija võeti hil-jem kinni.

Kas kõik oli "Estonial" vaid fiktsioon? Veidi enne laeva tõelist põhjaminekut – nii jutustavad mitmed päästetud – oli

Euroopa riigis "Estoniaga"

valjuhääldest äkitselt kostnud teade: "Mister Skylight, number one and number two", käsklus otseku tulekahju puhul. Ja Anders Wehtje, kes töötas 1999. aasta lõpuni "Estline'i" büroos Stockholmis, mõõnis Spiegel TV-le, et tol ajal sai nende laevauhing tööpoolest vahest "kaks või kolm pommiähvardust".

Hummel (avastanud vee all vraki juures filmitud videol umbes sigaretkarbi suuruse oranži pakikese – toim.) laskis kõiki linte analüüsida briti videokeperdail, oma väimehel Jonathan Bissonil. Too tegi kohe kindlaks, et ametliku materjaliga on manipuleeritud, ja seejuures mitte kuigi hoolikalt. Komisjoni poolt avalikustatud materjali sorteeris ja lahutas Bisson üksikpiltideks, 25 pilti 1 sekundi filmi kohta. Lindid ja staatilised videopildid saatis saksa komisjon Brian Braidwoodile. Terves maailmas teab vaevalt keegi lõhkeainerünnakuist laevade vastu rohkem kui endine Briti Navy Lieutenant-Commander. 34 aastat teenis ta mereväes/.../

- /.../ jõudis Braidwood järeldusele, et suure tõenäosusega on pakike lõhkekeha jäänud lõhkekeha. Objekt "pikusega mitte üle 200 mm ja mitte alla 100 mm" näeb välja kui omakäsi pakitud plastilõhkeaine laeng, mille purustusjõud on selline nagu 1–2 kg klassikalisel lõhkeainel TNT. Küllaldane 10 mm paksuse laevaseina purustamiseks.

Endine Berliini riigikriminaalameti pommiakohatustaja Martin Volk tuleb samale järeldusele. /.../ Kõige enam imestab Volk, miks pole probleemi juba ammu lahendatud. "Väikese metallitüki järgi arvatava plahvatuskoha vahetus läheduses saab kergesti kindlaks teha, kas lõhkeainet on kasutatud või mitte." Kätesaadud vööriviiril, mis asub ühes Rootsi sõjaväebaasis, ei suutnud valituskomisjon muidugimõista mitte mingeid plahvatusjärgi leida.

Ent Braidwood leidis enamasti kolm auku – kõik koos liikuva vöörirambi ja selle vigastatud mehaanika lähedal. /.../ aegluubis vaadates võis selgelt märgata enam-vähem ümmargust, nü 30 cm läbimõõduga ja autoteke põrandast ligikaudu sama kõrgel olevat auku terrasseinas. Pomm võis asetseda mingi seal seisnud eseme peal, usub Braidwood.

- Laeng oleks tõenäoliselt tekitanud suurema augu, kui autotekel poleks juba loksunud vesi, ütleb Braidwood. See aurustus plahvatuses: "Vesi, nagu kõik vedelikud, pole kokkusurutatav."

Kui Braidwood jätkas videote ülevaatamist, avastas ta veel kaks koledat auku – taas vöörirambi ja visiiri läheduses, seekord aga vastasasuval paremal küljel, tüürpoordis. Esimene neist kahest august asub meetri jagu 3. tekist madalamal. Teravad terrassakid on "sellise painutatud kujuga nagu ilmneb plahvatuskahjustuste puhul". Paksud terraservad on "paindunud moel, mis vaevalt

võib olla põhjustatud mingist mehaanilisest löögist". Braidwood usub ära tundvat ka suitsujälgi.

Selle augu kohta sõnastab spetsialist karmi kokkuvõtte: "Visiiri tüürpoordipoolse lukustuse kahjustused on tekkinud plahvatusse tagajärjel. Laeng võrdus 1–2 kg TNT ekvivalendiga. Lõhkekeha oli paigutatud esimesele veekindlale vaheseinale otse parempoolse külgluku käsikangi kohale. Pommi võis kergesti paigaldada keegi, kes järgis külgrivistuse eest vastutava laevapere liikme marsruuti." Lõhkekeha võis visiiri käsilukustuse raske terrasriivi ära murda nagu õhukese pleki.

Asjatundja Hummel peab seda Braidwoodi uurimustulemust väga kaalukaks. Plahvatus surus vööriviiri ettesuunas ja viis "juba enne kahjustatud tüürpoordisarniiri purunemiseni tekil". Veel vae-

valt püsiv vööriviir võis lahti rebeneda ja otsustada "Estonia" saatuse.

Teine auk tüürpoordiküljel on suurim. Et seda analüüsida, pidi Braidwood mitu pilti kokku monteerima. "Kokkupandud pilt", tähendas ta, "jätab traagiliselt selge mulje kahjustusest". Ka siin on lõhatud laeng, sellele osutavad muuhulgas taas iseloomulikult paindunud metalliservad augu ümber.

Braidwoodi mõtmete järgi on augu suurus ülalt alla kaks ja pool meetrit. Plahvatus on veekindlast vaheseinast lahti murdnud terveid metallitükke ja puruks rebunud hüdraulilise seadme. Kaksteist tonni kaaluva vöörirambi terras-hoidjad on paindunud nagu äravisatud Cola-purgi plekk.

Märt Kullo tõlkest
valis tsitaadid **Mari Vamba**
Madli Vitismanni fotod



Mullu detsembri algul viidi "Estonia" visiir Södertälje sadamasse hoiale, sest Stockholmi Meremuuseumil pole veel kohta, kus seda eksponeerida. Sadamavahi sõnul tekkis neil tahtmine arvukalt kohalesõitnud ekskursantidelt juba piletiraha küsima hakata.



"Pommid lasksid "Estonia" põhja"

Niisugune oli suur pealkiri Stockholmi konservatiivse ajalehe "Svenska Dagbladet" 3. jaanuari esiküljel. Artikli autor on "Finanstidningeni" kultuuritoimetaja Knut Carlqvist. Ta on lugenud Meyeri laevahase ekspertiderühma esialget aruanne, mis esitati Stockholmi kohtus algava protsessi eel ühe "Estonia" õnnetuses hukkunu omakse ja laevafirma Nordström & Thulin vahel.

Sissejuhatus on lehe esiküljel; sees ulatub tekst veel üle terve külje. Pealkiri siseküljel on siiski sõnastatud küsimusena: "Kas pommid aitasid kaasa "Estonia" hukkumisele?"

Artikkel algab laeva väljasõiduga Tallinnast: "Pimedal kolmapäeval, 27. septembril 1994 istus üks soome naine kruisilaeval "Silja Festival" Tallinna sadamas. Üks parvlaev möödus 25 m kauguselt poolavatud võõrivisiiriga. "Üks laev uppus Belgias just nüüksi väljudes," ütles ta pojale. Järgmisel hommikul sai ta teada, et "Estonia" läks ümber. (Et 27. september 1994 oli teisipäev, polnuks raske kontrollida – toim.)

Visiir suleti enne "Estonia" väljumist, kuid avati uuesti sadamabasseinis, et madrused saaksid rambi trossi abil tekitada küllge kinnitada."

Artiklist on lugeda, et aruanne väidab: laeva võõris plahvatas kolm lõhkekeha. Need laengud võisid mõjutada "Estonia" hukkumist, kuid laev oleks siiski pääsenud, kui see oleks olnud paremini korras hoitud. Autor ütleb, et hukkumise peamine põhjus oli "Estonia" merekõlbatus. Ramp oli viltune, konksud ega lukud polnud kasutatavad, kahed hinged pakpoordis katkised ning pragusid tihendati madratsite ja kaltsudega. Laev lekis ja võttis tõenäoliselt sadu tonne vett sisse. Seda pumbati poolavatud ahtrirambi kaudu välja. Kõik videokaadrid, mis näitavad laeva põhja ja tüürpoordi külge allpool veeliini, on Rootsi sõjaväe luureteenistus ära loiganud.

Artikkel kirjeldab üksikasjalikult laeva hukkumist ja toob ära ellujäänute jutustusi. Autor võtab üles "ühe selle loo müsteeriumitest" – laeva kadunud jälgimiskaardi. Soome rannavalve jälgis kõiki laevu selles piirkonnas – kõiki peale "Estonia". Autor on leidnud mitmesuguseid "kunstopäraseid" seletusi, miks just "Estonia" jälgimiskaart on kadunud. "Laevahukupäeva õhtupoolikul Utölt Soome mereväe peakorterisse saadetud jäl-

SVENSKA DAGBLADET

NR 3. VECKO 1. JANUARI 2000

TELEFON: 0811 50 00. ALLA DÅGAR 11 KR. INKL. 6 KR. HOMM.

MÅNDAGEN DEN 3 JANUARI 2000

Tre anhängna för dödsmisshandel

En 30-årig man anhölls i går assistent för dödsmisshandel. Han läst en expertgrupp värdas konventioner. Enligt rapporten dömdes tre sprinklergrupper till dödsstraff för förtäring.

En 30-årig man anhölls i går assistent för dödsmisshandel. Han läst en expertgrupp värdas konventioner. Enligt rapporten dömdes tre sprinklergrupper till dödsstraff för förtäring.

"Bomber sänkte Estonia"

Estonia var inte sjövärdig när hon lämnade Tallinn på sin sista resa och sprängladdningar bidrog till förtäring. Det menar en tysk expertgrupp som utrett Estonias undergång.

En tysk expertgrupp har läst en rapport som värdas konventioner. Enligt rapporten dömdes tre sprinklergrupper till dödsstraff för förtäring. Det menar en tysk expertgrupp som utrett Estonias undergång.

Det tyska Meyer Werft varvet som byggde Estonia, har läst en expertgrupp värdas konventioner. Enligt rapporten dömdes tre sprinklergrupper till dödsstraff för förtäring.

Den tyska Meyer Werft varvet som byggde Estonia, har läst en expertgrupp värdas konventioner. Enligt rapporten dömdes tre sprinklergrupper till dödsstraff för förtäring.

derhålls bättre. Grundskolan var ett bra ställe att sitta på. Bussarna var inte värda att köpa. Det var inte bra att köpa bussarna. Det var inte bra att köpa bussarna.

derhålls bättre. Grundskolan var ett bra ställe att sitta på. Bussarna var inte värda att köpa. Det var inte bra att köpa bussarna.

Alla videoövervakningar som sändes ut från fartyget under dess sista resa, är fortfarande inte tillgängliga. Detta beror på att de svenska militära myndigheterna inte har fått tillgång till dessa bilder. En rapport från fartyget sändes ut till den svenska marinen i dag. (1 sidan, efterom publicering)

Alla videoövervakningar som sändes ut från fartyget under dess sista resa, är fortfarande inte tillgängliga. Detta beror på att de svenska militära myndigheterna inte har fått tillgång till dessa bilder. En rapport från fartyget sändes ut till den svenska marinen i dag. (1 sidan, efterom publicering)

Völvan spår lösning på Palmemordet

Kommissionen har fått en ledning i sitt arbete. Enligt rapporten är det möjligt att lösa upp mordet på Palmes. En rapport från fartyget sändes ut till den svenska marinen i dag. (1 sidan, efterom publicering)

Kommissionen har fått en ledning i sitt arbete. Enligt rapporten är det möjligt att lösa upp mordet på Palmes. En rapport från fartyget sändes ut till den svenska marinen i dag. (1 sidan, efterom publicering)

Kommissionen har fått en ledning i sitt arbete. Enligt rapporten är det möjligt att lösa upp mordet på Palmes. En rapport från fartyget sändes ut till den svenska marinen i dag. (1 sidan, efterom publicering)

Kommissionen har fått en ledning i sitt arbete. Enligt rapporten är det möjligt att lösa upp mordet på Palmes. En rapport från fartyget sändes ut till den svenska marinen i dag. (1 sidan, efterom publicering)

Kommissionen har fått en ledning i sitt arbete. Enligt rapporten är det möjligt att lösa upp mordet på Palmes. En rapport från fartyget sändes ut till den svenska marinen i dag. (1 sidan, efterom publicering)

"Svenska Dagbladet" alustas uue aasta esimest tööpäeva kaanelooga "Estoniast".

gimiskaart on 90%-lise tõenäosusega "Estonia" oma, arvab Saksa ekspertrühm. Kaart näitab, et "Estonia" on sõitnud Soome rannikule lähemal kui rahvusvaheline uurimiskomisjon väidab, ja selle asemel, et pöörata põhja Söderarmi poole, pööras edelasse."

Põhjused oli teada: "...laev hakkab külgtuules tugevasti kõikumama – mõju, mida tugevdas autotekil olev vesi. Kapten Andresson annab käsu stabilisatorid välja lasta, kuid tüürpoorditiivaga on probleeme. Paar meest proovivad seda haamriga välja saada. Et rullamine ei lõpe, on kapten sunnitud laeva vastu tuult pöörama, s.t. edelasse, ja kiirust vähendama."

Lõpuosas jõuab autor lõhkekeha küsimuse juurde: "On peaaegu kindlaks tehtud, et kolm lõhkekeha plahvatas, puudub vaid metallurgiline tõendus. Kaks plahvatust toimus tüürpoordiküljel ja üks pakpoordis, see laeng oli tõenäoliselt alla kukkunud. Peale selle on videolindil näha detoneerimata laeng pakpoordi rambi vaheseina juures. Laengud olid kohale pandud pärast laeva lahkumist Tallinnast ja lõhkesid umbes kell 00.45.

See oli põhjus, miks alla saadeti rühm meeskonnaliikmeid, miks autotekil aktiveerus sprinklersüsteem ja kõlas tulekahjuhäire Mister Skylight.

See tekitab rea küsimusi. Kas eesmärk oli parvlaev põhja lasta? Kuidas kavatsetid kurjategijad sel juhul pärast laevalt lahkuda? Teo planeerimine ei osuta, et tegu olnuks suitsiiditerroristidega.

Viimasele küsimusele on võimalik vastata. Kui rahvusvaheline uurimiskomisjon (JAIC) 1995. aasta märtsis Landvetteris laevapereliikmeid küsis, ütles soomlasest komisjoniliige Kari Lehtola, et kõik päästepaadid peale ühe man-over-board-paadi on üles leitud. Komisjoni lõpparuande kohaselt leiti see triivimas Hanko lähedal. Teised päästepaadid triivisid lõuna poole ja jõudsid randa Hiiumaal. Mispärast triivis see paat teisele poole?

Pärast pikki arutlusi sai ekspertrühm teada, et selle oli 29. septembril vrakist

8,5 meremiili lõuna pool üles võtnud väike kaubalaev ja viinud Hankosse. See ei teinud asja paremaks: miks pidi see paat triivima 8 meremiili 36 tunniga, kui teised päästepaadid triivisid 28 meremiili ühe ööpäeva jooksul? Peale selle oli torm, ja ükski terve mõistusega kipper ei hakkaks selle ilmaga tühja, triivivat paati pardale tõstma." (Paadiepisoodi kohta vt. lähemalt "Meremees" 1999, nr. 17–18 – toim.)

"Just enne laeva väljumist suleti sadamapiirkond. Ja kaks veoautot sõitis Eesti sõjaväelaste saatel pardale. Ekspertrühmal on nende meeste nimed ja aukraadid teada. Autodel olid välismaa ohvitserid, keda reisijatenimekirjas pole.

Vastuvõtjaks oli Rootsi sõjavägi, et need veoautod ühte teise lääneriiki edasi viia. Koos teiste tähelepanekutega on see huvitav.

* Nii keeldusid rootslased sukeldumisel 1994. aasta detsembris kindlaks tegemast nende hukkunute isikuid, kes olid sillas. Ometi oleks selleks piisanud varrukapaelte lugemisest vormikuuel. JAIC väidab, et seal oli kolm surnukeha. Tugevalt tsenseeritud videofilmide uurimine näitab, et seal oli neid viis, kellest kolm ei kuulunud meeskonda. Ühel meestest oli paremal käel tätoveering.

* Kõik videokaadrid, mis näitavad põhja, tüürpoordikülge allpool veeliini sillast korstnani ja eset võõri lähedal ning palju muud, on Rootsi sõjaväe luureteenistus ära loiganud.

* Ametlikult ei toimunud enne detsembrist mingeid sukeldumisi, aga filmid näitavad, et vraki ümber on olnud esimesest päevast peale ulatuslik tegevus. Detsembris tehtud videol on näha üht ülearust ilma päästeliinita tuukrit. Suuremat huarahu seal küll ei olnud.

* Kõige raskendavam on, et visiiri otsimine kestis nädalaid, kuigi see oli juba leitud vraki juurest.

Oletan, et see on seotud kadunud jälgimiskaardiga. Rootslased ja soomlased panid valed jäljed välja – vale kursi –

et teisi eksiteele viia, samal ajal ise põhja pool vrakki merepõhja läbi otsides ja visiiri ettekäändeks tuues. Nad otsisid midagi, millel oli suur sõjaväeline väärus. Ühe teate kohaselt visati see ese lootsiukse kaudu välja.

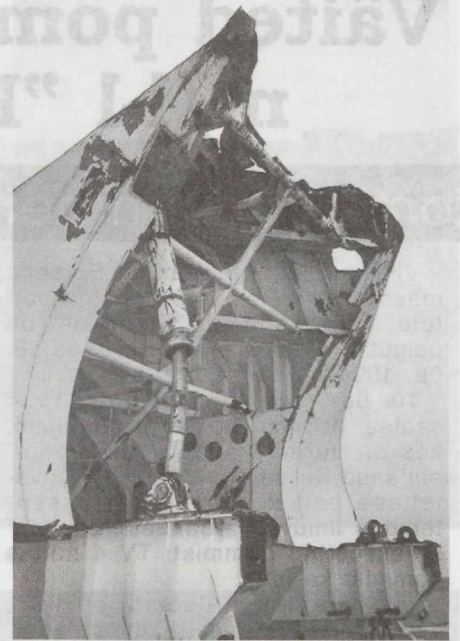
Võimatu üles tuua

Saksa raport selgitab kaudselt, miks "Estonia" ülestoomine oli võimatu. Mul on tegelikult ainult kaks vastuväidet. Neid tugevaid tõukeid, mis toimusid enne ümberminekut kell 1.02, võib vaevalt seletada tugeva pakpoordipöördega või visiiri ettepoole kukkumisega. See poleks reisijates tekitanud tunnet, et laev on karile sõitnud.

Mul on ka raske leppida seletusega, miks laev vajus ahtri poole – et vesi tungis alla ahtripoolsetesse laoruumidesse. Need on liiga väikesed ja peale selle lahus teistest ruumidest autoteki all. Mosaiikikillud, mis puuduvad, on äralõigatud videokaadrid.

Saksa ekspertrühm on meid viinud lähedale vastusele, miks "Estonia" põhja läks."

Kokkuvõtte tegi ja tõlkis
Milvi Seim



Seal, kus Saksa laevatehase ekspertrühm näeb plahvatusjälgi, näeb rahvusvaheline komisjon visiiri pironvööri peale kukkumise mõlki (vasakul) ning lainelöövide mõjul tekkinud deformatsioone: rebendeid ja väändumisi.

Komisjonikommentaar

Tsitaaate "Estonia" õnnetuse uurimise ühiskomisjoni esimehe ettekandest Põhjamaade Transporditöötajate Föderatsiooni ja ITF-i korraldatud Arlanda konverentsil aasta pärast lõpparuande avalikustamist. UNO LAUR:

Mulle näib, /.../ et on unustatud, et vastavalt ehituslepingule ja laevaehtuse spetsifikatsioonile ehitati laev kui ulgumere reisiparvlaev, ilma ühegi piiranguta sõidupiirkonna suhtes. Seega pidi laeva ehitatama nii "Bureau Veritase" reeglite kui ka Soome mereadministratsiooni nõuete kohaselt. Ja tegelikult omistatigi laevale piiranguteta klassitunnistus. Ükski insiitutsioon polnud kunagi väljendanud mingit kahtlust nende dokumentide pädevuse kohta. Klassifikatsiooniühing pole kunagi välja andnud mingit laeva konstruktsiooni puudutatavat vabastust või piirangut.

Palju spekulatsioone on olnud laeva sõidupiirkonna kohta. /.../ Nagu öeldud, oli laev sertifitseeritud ulgumerelaevana ja pole vahet, kus ta seilas, sest oli tunnistatud võimeliseks ületama ookeane. Seepärast on naeruväärt väita, et Läänemere põhjiosa, sh. Tallinn–Stockholmi liin polnud õige sõidupiirkond, kui pidada silmas laeva klassifikatsiooni- ja muid sertifikaate.

Peale klassitunnistuse oli laevale väljastatud ka reisilaeva ohutuse tunnistus "rahvusvahelisteks lühireisideks". See dokument lubas sõita liinil, kus sadamate vahe ei ületa 600 miili. Sel piirangul polnud midagi tegu laeva projekti ja konstruktsiooniga, vaid see oli kehtestatud peamiselt päästevärgistuse

pärast. Näiteks päästevestidel ei olnud tulesid, mis on selle piirangu puhul lubatav.

Võtame võrdluseks "Diana II", "Estonia" sõsarlaeva, mis ehitati samas laevatehases, samalaadse võõrikonstruktsiooni ja sertifikaatidega. See sõitis liinil Rostock–Trelleborg, kui jaanuaris 1993 juhtus samalaadne õnnetus. Ma ei ole kedagi kuulnud väitmas, et laeval polnud luba ületada Läänemere lõunaosa avamerd tulenevalt sertifikaatidest või mõnel teisel põhjusel.

Kuid arvestades "Estonia" projekteerimise ja ehitamise suuri puudusi,

pean neid teile veelkord meenutama:

- Nõutavas kohas puudus pörkevahesein.
- Vöövisiiri lukud olid nõrgad. Nagu teate, oleksid lukustusseadmed pidanud olema mitu korda tugevamad.
- Visiir ja ramp olid mehaaniliselt seotud, sellest ka saatuslik seos laevahukuga.

Seetõttu võime järeldada – "Estonia" poleks kunagi tohtinud laevatehasesest sellises seisukorras välja sõita. Tehnilisest küljest polnud "Viking Sally" – selle nime all "Estonia" ehitati – kõlblik oma otstarbeks ei sel päeval, kui ta 1980. a. suvel lahkus laevatehasesest, ega 27. septembril 1994, kui "Estonia" nime all sõitis oma viimasele reisile.

18. november 1998

Tõlge inglise keelest
Terviktekst: "Meremees" 1999, nr. 1

Piirivalvekommentaar

"Svenska Dagbladet" väidab, et "Estonia" viimase lahkumise eel piirati sadam ümber. Sadamad kuulusid teie tööalasse – kas mäletate sellist juhtumit, tollane Piirivalveametli Tallinna piirkonna teenistusohvitser AGU AARDE?

Olen sellist väidet varem lugenud, ühest "Estonia" hukku käsitlevast raamatust. Seal oli ka juttu, et Tallinna sadamas oli väga tugev kontroll. Tundus, et autor oli varem siin käinud vaid kruisireisijana ja läks esimest korda laevale autoga. Aga me kontrollime niiviisi kõiki autosid.

Samalaadset väidet olen veelgi kohanud: et tänavad blokeeriti politseiautodega. Siis jäi mulje, nagu oluks see kuskil mujal: politsei oli sadamas siis ja on nüüd ning Sadama tänaval võis ka politseiautosid olla.

"Estonia" huku eelne päev oli tavaline sügispäev, mis ei erinenud millegagi eelnevatest. Tol ajal oli ala B-terminalist paremal veel tühi, sildki üle Admiraliteedi basseini oli alles. Ning D-terminal ehitati alles 1997. aastal.

Väited pommide kohta m/1-1 "Estonia"

Komisjonikommentaar

Viimase aasta jooksul on Euroopa massiteabevahendites esitatud väiteid, mille kohaselt "Estoniale" oli paigutatud pomme, enne kui see 28. 09. 1994 kreeni vajus ja uppus.

10. 08. 1999 räägiti Rootsi TV 4 saates, et rühm Saksa asjatundjaid, kes on uurinud õnnetust "Estonia" ehitanud Saksa Jos L. Meyeri laevatehase palvel, kõneleb oma septembris ilmuvas aruandes "Estonia" kerest leitud pommist. TV 4 näitas pommist ka fotot.

Juba varem, detsembris 1998, avaldas Rootsi ajaleht "Aftonbladet" uudise, mille kohaselt on "Estonia" küljel ühe akna kohal pommiks peetav ese.

Oranži värvi oletatav pomm "Estonia" rambi avas

Rootsi TV 4 näitas 10. 08. 1999 saates ka videovõtet pommiks peetud esemest. Salvistus kuulub Soome piirivalveameti poolt nende "Estonia" vrakist pärast õnnetust tehtud videosalvestuste hulka, mis tehti "Estonia" õnnetust uurinud rahvusvahelise komisjoni palvel. Pommiks peetud ese, mille kohta hiljem kasutati väljendit "karp", on salvistusel oranži värvi. Karp on näha ka salvistusel, mis on tehtud 9.10.1994 kell 23.16.

Rahvusvahelise uurimiskomisjoni Soome rühm on vaadanud läbi komisjoni videomaterjali ja püüdnud välja uurida, millega kõnealuse karbi puhul on tegemist. Videomaterjali põhjal on tehtud järgmisi järeldusi:

* ROV (kaugjuhitav sukelparaat), millega videosalvestused on tehtud, jäädvustab antud hetkel laeva kere ja osaliselt avatud rambi vahelist ava rambi vasakul serval. Selle koha lähedal olid visiiri ja rambi külglukud. Karbi kõrval on näha laeva kinnitusköied, mis suubuvad karbi mõlemalt poolt avasse. Näha olevate köite ja varjude põhjal ei ole karp kinnitatud laeva kere ega rambi külge. Kuna kinnitusköie paksus on tavaliselt pisut alla 10 cm, saab karbi suurusest ettekujutuse, kui võrrelda seda kõiega.

* Kuna "Estonia" uppus, ahter ees, pressis autotekile jäänud õhk osaliselt avatud rambi kaudu välja. Samal ajal liikusid sellised autotekil olnud veepinnal püsinud lahtised esemed nagu madratsid ja puidust kaubaalused koos tõusva veega rambi äärtes olnud avade suunas. Osa esemetest läks võib-olla avade kaudu välja, osa takerdus äärtesse.

* Videomaterjali põhjal on teada, et autotekil liikus võõri suunas ülespoole kaubaaluseid. Norra firma Rockwater AS tuukrite detsembris 1994 tehtud sukeldumiste käigus pidi neid kõrvale lükkama, et need ei segaks liikumist.

* Pärast õnnetust on olnud üks kaubaalustest rambi kõrval olevas hooldusruumis. See on salvestatud Soome piirivalveameti ROV-iga 2. 10. 1994 kell 14.33. Kõnealune kaubaalus on salvetusel kummuli ning sellel on kõige selgemalt näha keskel olev aluslaud koos vaheklotsiga. Kaubaaluse ühes ääres aluslaud ja vaheklotsid puuduvad.

* Kui hinnata karbi suurust kinnitusköie paksuse põhjal, vastab karp oma suuruse poolest hästi kaubaaluse vaheklotsi suurusele. Karbi peal on eenduv osa, mis oma kuju ja mõõtude poolest meenutab paljuski vaheklotsi küljes kinni olevat aluslauda. Eenduv osa ei ole riskülikukujuline, mis tähendab, et laud on tõenäoliselt väändunud. On mõistetav, et kaubaaluse purunemise käigus ühenduskohad väänduvad. Videopildi järgi ulatub laud nii otsast



Visiir seisab Södertälje sadamakail lumetuisus tervikliku laevatükina, millel pole nähtavaid plahvatusrebendeid. Oranz karbi ke rambi vasakul serval pidanuks ulatuma visiiri vasaku serva sisse, mis fotol on paremal.

kui külgedelt üle vaheklotsi äärte. Ka seda tuleb kaubaaluste puhul ette.

* Karbi pind ei ole sile, vaid see näib olevat ebatasane ning kare. On näha, et ka pinna värvus varieerub.

* Soome piirivalveameti ROV-i filmirühma juht on rääkinud, et aastal 1994, kui ROV ja videotehnika ei olnud tehniliselt veel kaasaegsel tasemel, said vee all tehisvalgusega tehtud videofilmid hõlpsasti valesid värvitoone. Kui läheduses oli peegelduvaid pumaseid pindu, jäi filmitud esemetele salvetusel kergesti punakas varjund. On täiesti võimalik, et näiteks uus puitpind näib sellistes tingimustes punakana.

Eespool esitatud seisukohad toetavad tugevalt oletust, et karp on purunenud kaubaaluse osa, millest on näha üks vaheklots ja selle külge kinnitatud aluslaud. Karbi pind meenutab puitu. Karbi vaieldamatu paigutumine rambi avasse välistab selle avalikkuses esitatud teooria, et tegemist on magneti abil kere külge kinnitatud esemega. Karbi ümbruses ei ole märgatav mingeid esemeid, mis viitaksid plahvatustehnikale.

"Estonia" küljelt ühe akna alt leitud ese, mida on peetud pommiks

Detsembris 1998 avaldas Rootsi "Aftonbladet" uudise, mille kohaselt "Estonia" küljel ühe akna allääres on ese, mis kahtluse kohaselt olevat pomm.

Videovõtte väidetavast pommist on pärit Norra Rockwater AS-i videosalvestustest ning see on filmitud 3.12.1994 kl. 18.32–18.33. Sel ajal filmis Rockwater "Estonia" vrakki Rootsi valitsuse ja "Estonia" õnnetuse rahvusvahelise uurimiskomisjoni tellimusel. Aken, mille allääres ese asub, on "Estonia" vasakul poolel 6. tekil võõrist lugedes üheksas. /.../

Ka kõnealuse eseme puhul on uurimiskomisjoni Soome rühm püüdnud välja selgitada, millega on tegemist. Videomaterjali uurimisel on selgunud, et see ese pole olnud sellel kohal kohe pärast õnnetust 2.10.1994. Seda eset ei ole näha mainitud kuupäeval Soome piirivalveameti poolt tehtud videofilmit.

/.../

Soome rühma arusaama järgi on tegemist kokku pandud kerge kaubakattega, mis ühel või teisel põhjusel on võinud koos vooludega triivida kõnealuse akna kohale. Seega õnnetuse ajal see ei ole võinud olla kohas, kus see oli 3.12.1994.

Järeldus

Rahvusvahelise uurimiskomisjoni lõpparuandes esitatud järeldused on endiselt täielikult õiged ja meie arvates plahvatus õnnetuse võimaliku põhjusena või õnnetust mõjutanud tegurina on tervikuna välisdatud.

24. september 1999

Endine m/l "Estonia" õnnetuse rahvusvaheline uurimiskomisjon
Soome rühm

www.edita.fi/aib_finland

"Estonia" aruanne ei muuda midagi

Saksa "Meyer Werfti" aruanne "Estonia" huku kohta, mis sel nädalal antakse Stockholmi linnakohtule, ei põhjusta laevakatastroofi uut uurimist. Valitsuse "Estonia"-ministri Mona Sahlini sõnul ei sisalda aruanne mingeid andmeid, mis motiveeriks vraki ja õnnetuse põhjuse tagapõhja uut uurimist alustama. Septembris deklareeris valitsus vastavalt eelarve eelnõule, et ei tule mingit uut "Estonia"-uuringut. Kuid üks on jäetud paokile.

Saksa laevatehase aruanne peaks esitatama Stockholmi linnakohtule ja laevatehas nõudis, et Rootsi kohus käsitleks seda salajasena. Aruande andmed on aga juba mitmel juhtumil välja lekkinud.

Siiski pole osapooli kohtusse veel kutsutud. Kohtu eesistuja Magnus Åkerdahl ootab ikka veel lõpparvamust esimese järjekorra kostjailt, muuhulgas "Estline AB-lt" ja "Nordström & Thulinilt".

"Meyer Werft", kus "Estonia" ehitati, ja klassiühing "Bureau Veritas" on Stockholmi linnakohtusse kutsutud alles teises järjekorras. Juhuks kui reederid kaotavad kahjutasunõude protsessis, mille algatasid kuus hukkunute sugulast. Siis viisatakse kahjutasunõude pall edasi.

Ja vahest siis saab Meyeri aruanne aktuaalseks. Praegu pole üldse kindel, kas see saab mingiks peasjaks.

Jaanuaris või veebruaris teeb kohtu eesistuja Åkerdahl nn. vahekatse (eelistungi), kui ta ilma küsitluse ta võtab seisukoha, kas omastel on põhimõtteliselt õigus kahjutasunõuet esitada. "Kui me leiame, et ei ole, siis pole ju käsitsus-, konstruktioonivigade ja lainete küsimused aktuaalsed," ütleb Magnus Åkerdahl.

Kui Stockholmi protsess on läbi, ootab tunduvalt suurem Pariisis, kus 944 omast on üheskoos ja kus Meyeri laevatehas on esimese järjekorra kostja. See protsess on seisnud ootel Stockholmi kohtu taga.

Björn Hygstedt
"Svenska Dagbladet", 4. jaanuar



Visiiri põhjaosa on roosteplekiline.



Vasakpoolne murdunud lukukõrv on hästi näha.

Madli Vitismanni fotod

Jos L. Meyer GmbH & Co.

on 1795. aastal asutatud Papenburgi laevatehase "Meyer Werft" täisnimi. 19. sajandil ehitati seal peamiselt puitlaevu, mis vedasid mööda Emsi ranniku sadamaisse turvast. Sealkandis oli laevatehaseid rohkemgi, kuid Jos L. Meyer oli ainus, kes nägi oma kompanii tulevikku raudlaevade ehitamises – teised Papenburgi laevatehased kadusid, kui puitlaevu enam ei vajatud.

Pikka aega ehitati väikesi ranniku reisilaevu. 1961. a. ehitati esimene gaasitanker, tänavuseks on neid tehtud 45. 1970–ndate lõpul ja 80–ndate algul spetsialiseerus laevatehas suurte parvlaevade ehitamisele. Kaks tol ajal ehitatuist on (olnud) Eesti lipu all: "Diana II" ja "Viking Sally", mõlemad "Viking Line'i" (Rederi Slite) tellitud. Sama firma tellitud on "Europa" (1993), mille "Silja Line" samal aastal ära ostis ja "Silja Europaks" nimetas.

1985. a. ehitati esimene merematkelaev "Homerick". Vastuseks 13. jaanuaril ETV "Otseliinis" esitatud küsimusele on "The Wheelhouse'i" toimetaja Raoul Fiebige sõnul pärast "Estonia" hukku Papenburgi laevatehas ehitatud 7 kruisilaeva ja vähemalt 4 parvlaeva.

www.meyerwerft.com Madli Vitismann



Visiiri puhtas valges sisemuses on vaid vasaku parda pool roostejäljed, paremal ei sedagi.

Saksa ekspertrühma aruannet oli 6000 lk.

24. jaanuaril võttis "Svenska Dagbladet" uuesti "Estonia"- teema üles, seekord asjalikumalt toonis. Artiklis "Mona Sahlina vaatab faktidest üle" arvestatakse Rootsi ametiisikutega Mona Sahlina (vt. lk. 27) ja riikliku uurimiskomisjoni esimehe Ann-Louise Eksborgi ajakirjanikele öeldud lausungeid.

Ann-Louise Eksborg oli teatanud, et Saksa ekspertrühma järeldused, nagu oleks laeva rambi ja visiiri juures plahvatanud lõhkelaengud, on absurdsed, ning viidanud Soome kriminaalpolitsei tehtud uuringutele. Ta ütles, et pole 1997. aastast peale näinud midagi, mis viitaks, et laevahuku uurimises oli vigu ning lisas: "Kui tahetakse tõepoolest leida uusi fakte, tuleks laev üles tõsta."

Svenska Dagbladet", 24. jaanuar

Samal päeval oli "Svenska Dagbladet" võrguleheküljel ka lugejaküsitlus: "Usud sa, et "Estoniale" tehti atentaaat?" 13 vastanust arvas 8, et tehti, 1 - et ei tehtud ning 4 arvasid, et ei tea. Nii seda arvamust kujundataksegi. Kuid vastanute väike hulk näitab, et asi enam ei huvita.

www.svd.se

"Estline" lükkab ümber süüdistused valitsusele surve avaldamisest

Pressiteatest

"Estline" lükkab kategooriliselt ümber ajakirjanduses avaldatud süüdistused valitsusele surve avaldamise kohta, et pääseda riigile miljonite maksmisest.

"Estline'i" tegevdirektor Andres Laar ütles, et firma ei ole valitsusele kuidagi survet avaldanud ja konkreetsel juhul on tegu puhtjuriidilise küsimusega.

"Estline" on pöördunud kirjaga valitsuse poole taotlusega mitte esitada rahanõudeid Estline AS-ile, sest sel otsusel võib olla väga tugev ja Eestile kahjulik välispoliitiline mõju. "Estline'i" seisukoha järgi hakatakse valitsuse rahalist nõuet "Estline'i" vastu tõenäoliselt käsitlema kui nõuet "Estonia" õnnetuse süüdlase vastu ning seda kasutavad ära institutsioonid, kellele on langenud kahju tekkimise vari. "Estline" soovib hoiduda toiminguid, mille taga-

järjel võivad hakata korduma välismaised propagandaaktsioonid, mis halvustavad Eesti meremehi, laevafirmasid ja riigi pädevust merenduse vallas.

Pärast "Estonia" laevahukku maksis "Estline" laeva omanikuna õnnetuse üle elanud isikutele ja hukkunate omastele kompensatsioonid nende kannatuste leevendamiseks. Sellest on teadlik ka Ühendus "Memento Estonia". Toitjakaotuspensionide maksmine ei sõltu "Estline'i" kompensatsioonist ega riigi regressinõudest Estline AS-i vastu. Valitsuse regressinõue "Estline'i" vastu ei anna ka hukkunate omastele võimalust saada täiendavaid kompensatsioone.

27. jaanuar

Estline

Ei midagi uut

Toimetuskommentaari

Kahes Euroopa riigis algas uus aasta suurtes ajakirjandusväljaannetes esikohale seatud "Estoniaga". Kumbki siin refereeritud artiklitest poleks sellisel kujul võinud Eestis ilmuda – nii autor kui ka väljaanne oleksid riskinud naeruväärseks muutuda. Mida kaugemal nii ruumis kui ajas, seda rohkem võib esitada nii siin absurdsena paistvaid väiteid kui ka sama absurdset "kunstkirjanduslikku" stiili.

Olgu näiteks "Svenska Dagbladet'i" väide sadama ümberpiiramisest enne "Estonia" viimast väljumist. Kui Rootsi ajakirjanik ongi viimaseil aastail Tallinnas käinud, siis D-terminaalis, kus Stockholmli-liini laev jääb sadamahoone varju ning sadamasse pääseb kesklinna poolt piki Lootsi tänavat üle lage da välja. Ta ei pruugi teada või mäletada, et 1994. a. sõideti Stockholmli B-terminaali kaudu, kus vahemaa kaist Sadama tänavani on kümme konda meetrit. Pealegi lehvitasid saatjad tihti aia taga ärasõitjatele ning septembris pole õhtul kell 7 kottpeave. Nii ei saanud juttugi olla mingist laeva ümberpiiramisest või sadama sulgemisest, nii et sellest juba järgmisel päeval poleks teadnud paljud tallinnased.

Kõnealuse seiga kohta ütles Kaitsejõudude Peastaabi pressiesindaja Georg Kokošinski: "Meie andmetel Eesti kaitseväge sellega seotud ei olnud," ning arvas, et ei saa kommenteerida fakte, mida pole esitatud.

Varem on Saksa uurimiserühm (samal koosseisus) korraldanud kaks näitust Stockholmis ja esitanud seal kaks üldsusele mõeldud aruannet (vt. "Mere-

mees" 1997, nr. 14 ja 1998, nr. 1), milles tunnistustele ja veelustele videokaadritele tuginedes väidetakse, et (Eesti meeskonna) halva hoolduse kõrval on laevahuku põhjustanud lekk laeva patermas pardas sauna kohal.

13. jaanuaril selgitasid Eesti TV saates "Otseliin" Eesti-poolsed rahvusvahelise uurimiskomisjoni liikmed veelkord mitmeid viimaseil aastail paljukõnelnud seiku, pannes vaatajaile südamele, et paljude esitatud küsimuste vastused on ära trükitud komisjoni lõpparuandes, loetagu seda tähelepanelikult.

Laevatehase huvi on siinkohal arusaadav: rahvusvahelise uurimiskomisjoni lõpparuande kohaselt on väga tõenäoline, et algatatud kohtuprotsessides pöördub nõue lõpuks laeva ehitanud firma vastu. Et end sedavõrd suure rahahulga väljamaksmise eest kaitsta, on firma otsinud süüdlast kõikjal mujalt. Kaks aastat tagasi jõuliselt promotud lekiversioon ei osutunud ilmselt küllalt tõepäraseks, seetõttu leiti nüüd uus. Juft sellest, et kangesti salajas hoitud pakud arandetoimikud on kuidagi lekkinud, ei veena. Tundub vastupidi: just aastaalguse uudisvaesel ajal tekitati huvi uude, kuigi varem kõrvale heidetud pauguversiooni vastu.

Võib näha, et see on leidnud uskujaid nii välismaal kui ka Eestis. Või vähemalt kahtluse: *kindlasti seal midagi ikka on! Vähemalt luured ja meist kõrgemal seisvad jõud toimetavad midagi üle meie peade...*

Kuigi rahvusvahelise uurimiskomisjoni (inglisekeelne) lõpparuanne on üldkät-

tesaadav, on Meyer Werfti ekspertrühm suutnud oma aruandesse panna väite, mille põhjal "Spiegelil" ajakirjanikud kirjutasid pealkirja "Praad "Estonia" alla järgmise lõigu:

Kõrge veekindla vaheseina ehitavad laevatehased küll avamerel sõitvate roro-laevade rambi ja lastiruumi vahele. See aga aeglustab kiiret peale- ja mahaaladamist ning laevafirmad jätaavad selle meelsasti ehitamata. Kuna "Estonia" oli ehitatud vaid rannasõiduks – ta ei võinud sõita kaldast kaugemal kui 20 mere miili – oli ta jäänud ilma veekindla vaheseinata vöörivisiiri taga.

Kaks aastat pärast ametliku lõpparuande ilmumist ja aasta pärast Arlanda konverentsi on selge enese puhtaksepesemise vale kirjutada, et "Meyer Werftilt" ei tellitudki avamerelaeva. Telliti küll, mida kinnitab laevaehituse tellimisleping (vt. lõpparuanne, lk. 28). Nii siis on seegi peegel mõrane.

Võib-olla kuuleme paari aasta pärast ka teiste esimestel laevahukujärgsetel päevadel esitatud versioonide paikapidavusest. Praegusel juhul oluks veenvam ametliku lõpparuande ümberlukkamine punkt-punktilt – kui on fakte, mille abil ümber lükata. Selles osas veenab paremini rahvusvahelise uurimiskomisjoni Soome rühma kiretult asjalik stiil, toetades ka komisjoni argumente. Ning videokaadrite näiteid võib komisjoni koduleheküljelt igaüks ise uurida.

Madratsile ja patjadele, millega Eesti meremehed "Estonia" rambi tihendeid lappisid, on nüüd lisandunud köied, millega nad rambi laeva külge sidusid. Nähtavasti kirjutatakse veel palju haaravaid raamatuid sama värvikate detailidega, nii selliseid, nagu "Meremehes" 1996. a. tutvustatud "Katastroofikurss" või 1998. a. käsitletud "Tööd ja valed "Estonia" huku kohta", kui ka ilukirjanduslikumaid.

Maaili Vitismann

Ohver õppetunniks teistele

Kommentaar

➔ (Algus lk. 20)

mendid, kogemust uut tüüpi laevade eksploateerimiseks algul polnud.

Laevaomanikud käitusid erinevalt. Kui üks tundis, et püstivuses on tunnuidvaid erinevusi, tellis ta omal käel uue püstivusinformatsiooni; teine aga loobus ka klassifikatsiooniühingu teenetest, sest see polnud tingimata nõutav – nii oli teinud ka 1961. a. ehitatud "Vegase" reeder. Ehitusjärgselt oli laev saanud klassifikatsiooniühingult "Det Norske Veritas" klassisümboli +1A1–N Deep Sea Fishing, mis ei seadnud laevale piiranguid sõiduks ja kalapüügiks Lääne- ja Põhjameres. Laeva oli ümber ehitatud aastail 1967, 1978 ja 1983 (püstivusinformatsioon oli antud aasta enne viimast ümberehitust). Klassifitseerimata laevade tehnilist ülevaadtust tegi Eesti Veeteede Amet.

Kaitsepolitsei ameti komissar Hannes Kont leidis, et selle asja puhul tulevad esile probleemid, millele enne ei pööratud piisavalt tähelepanu: Eesti Veeteede Amet täitis selle laeva puhul mõnevõrra vastandlikke rolle. Veeteede amet on olnud klassifikatsiooniühingu rollis,

jälginud meresõiduohutust ja kontrollinud (uurinud) seda, kuidas on kahe eelneva rolliga toime tulnud.

Nõuda uusi kreenikatseid ja püstivusinformatsiooni arusaadavaks tõlkimist pärast esimese uut tüüpi laeva hukku viitab võimalusele, et enne polnud kaheldavusi tähele pandud. Ehk – võimalik, et samahästi oleks selle kurva õppetunni võinud esimesel eksploateerimisaastal anda ka mõni teine laev. Võib-olla jäi aga midagi olulist tegemata, ja "Vegase" hukku oleks saanud ära hoida – lasti ei võetud rohkem, kui oli püstivusarvutuste järgi lubatud ja lasti sellise paigutuse korral ei oleks laev tohtinud veel kauda.

Hannes Kondi sõnul ei ole ehk mõistlik, et Eesti Veeteede Amet juurdleks nende laevade hukkumist, millele on ise sõidukõlblikkuse tunnistused välja andnud. Praegusel juhul on ametnik kohtusse antud selle eest, et jättis tegemata toiminguid, mis kuulusid laeva ülevaatusel tema otseste ametikohustuste hulka – süüdistuskokkuvõte on süüdistava poole seisukoht, otsuse langetab kohus pärast mõlema poole ärakuulamist.

Meremeeste huvi eelseisva kohtuprotsessi vastu on suur ilmselt ka seetõttu, et palju on kuulda kurtmist

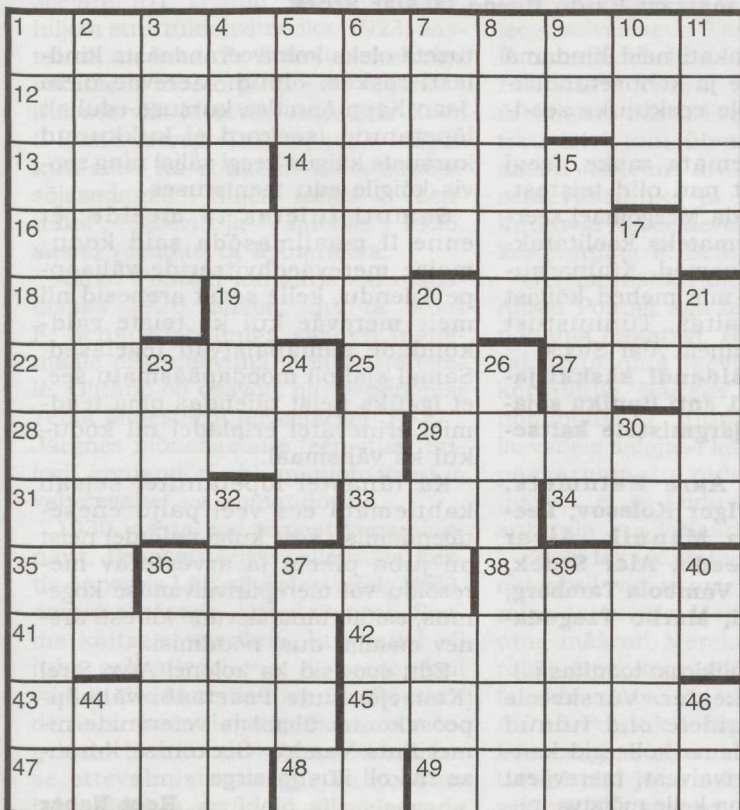
Kalalaev "Vegas"

Kodusadam	Virtsu
laevaomanik	Hoiupanga Liisingu AS, Tallinn
laevapereta prahtija	AS Denitron, Tallinn
pikkus	31,47m
laius	6,60m
parda kõrgus	3,58m
süvis	2,71m
kogumahutavus	181
puhasmahutavus	80
dedveit	63,1t
peamasin	662 kW
ehitatud	1961 Norras
ümber ehitatud	1967, 1978, 1983
kütuse hulk pardal	11,5–15,7 t
Reguleeritava sammuga sõukruvi, automaatrool, 3 kajaloodi, 2 radarit, raadioseadmed, elektroonilised kohamääramise seadmed.	

võimatuse üle õppida teiste vigadest. Iga laevaomanik hoiab oma firma juhtumised kivalt firma sees, seetõttu puudub üldkättesaadav teave võimalikest vigadest, mida analüüsida ja millest õppida.

Madli Vitismann

"Meremehe" ristsõna



PAREMALE: 1. Aatomialused. 12. L. Meri poolt Saaremaa seostatud antiikajal mainitud maa-ala Põhja-Euroopas. 13. Mage- ja riimveekala. 14. Octavianuse laevastiku juht Aktioni merelähingus. 16. Saar Biskaia lahes Vendée rannikul. 18. Lühend laeva oodatava saabumisaja märkimisel. 19. Jäämäed (vene k.). 22. Eesti kaugsõidukapten ja kalamajandustöötaja (eesnime esitähht ja nimi). 25. Parameeter laeva asukoha määramisel. 27. Spoor. 28. Jaotab maksimist mitmele tähtajale. 29. 1885. a. Muhu rannikule paigaldatud Venemaa esimene tulepoi. 31. Vesi-, vee-. 33. Puhang. 34. Scandinavian Airlines System (lühend). 35. Türgi tähis. 36. Raadiohäääl "Ameerika Hääle" eesti toimetuses (nimi ja eesnime esitähht). 38. Napoleon I pagendussaar. 41. Iraani rahaühik. 42. Eestlasest NSV Liidu laevastikujuht, viitseedmiral (1897–1960; eesnime esitähht ja nimi). 43. Teritada. 45. Väike kiire side- ja luurelaev. 47. Kümme-. 48. Senegali tähis. 49. Juudi keel.

ALLA: 1. Väikese süvisega laevadele iseloomulikud pürad. 2. Eesti peaminister 1939–1940 (nimi ja eesnimi). 3. Küla, kus 17. jaanuaril 1919. a. maabus punavägedele ootamatult Eesti sõjalaevastiku dessant. 4. Teisale siirduja. 5. Saared Riukiu saarestikus. 6. Kaks pea-, ühtlasi sadamalinn Aafrikas. 7. Künniriistu. 8. Kaunistate. 9. Verkstälände utskott = täidesaatev komitee (lühend). 10. Kerglane, edev. 11. Armas, kallid (inglise k.). 15. Kreeka tähtsaim kaubasadam. 17. Mina (ladina k.). 20. Taani päritolu vene polaaruurija (1681–1741; nimi ja eesnimede esitähhed). 21. Emajumalanna, ka tuulte- ja veejumalanna egiptuse mütoloogias. 23. Eesti maalikunstnik-marinist (1899–1984). 24. Keskaja riik praeguse Mali alal. 26. Pikk kitsas kaetud käik. 30. ... laht Tuneesia idarannikul. 32. Kasakate nõupidamine. 36. Vanur. 37. Eesti graafik, lehe "Suur kammeljas" looja. 39. Osa hoburakmeist. 40. Hollandi Antillide tähis. 44. Heeliumi sümbol. 46. Kõrgõzstani linn. Koostanud **Märt Kullo**

80 aastat on möödunud rahu sõlmimisest Venemaaga

3. jaanuaril tähistati 80 aasta möödumist relvarahukokkuleppe kehtimahakkamisest, mis sisuliselt lõpetas Vabadussõja. Rahulepingu alikirjutamiseni jõuti teatavasti 2.veebruari.

Enne II maailmasõda oli see päev üks nendest, mida tähistati nii koolides kui ka isamaalistes organisatsioonides ja sõjaväes, helistati kirikukelli ja mälestati Vabadussõjas langenuid leinaseisakuga.

Mereväes korraldati tänavu mälestuspäeval pidulik rivistus kontradmiral Pitka mälestuskivi juures. Mere-

väe ülem Jaan Kapp tuletas mereväelastele meelde Vabadussõja sündmusi, mereväelaste vaprat tegetsemist merel ja maal. Ta toonitas, et Vabadussõja võitluste käigus oli Eesti rahvas näidanud, et on valmis vapralt ja ennastsalgavalt oma iseseisvuse eest võitlema. Mereväe-ülem pani praegustele mereväelas-

tele südamele eelkäijate teeneid mitte unustada ning teenida nende vääri-
liselt.

Admiral Pitka kivile, samuti Sõjaväekalmistule pandi mereväelaste nimel lilled. Miinisadamasaalises tseremoonial ka mereväekapten Roland Leit ja Soome Mereväes Teeninud Eestlaste Gildi esimees Ants Vaadre.

Reet Naber

14 uut mereväeohvitseri

Ohvitseriks saamine algas 1. märtsist. 21. detsembril kell 12 toimus kaitseministeeriumi saalis mereväeohvitseride kursuse MOV-3 lõpetamine

Seekordne, kolmas sõjajärgne mereväe nooremohvitseride kursus oli kahest varasemast pikem (kestis 9 kuud) ja pingelisem. Kursuse ülem Kaarel Kukk:

“Pärast vastuvõtukomisjoni läbimist alustasid 13 piirivalvurit ja 1 mereväelane 1. märtsil tööd kõigepealt Eesti Merehariduskeskuses, et läbi teha merealane väljaõpe, mis sisaldas aineid navigatsioonist üldteemadeni (sealhulgas retoorika, loogika jms.). Miinitõrjelas ja vahiohvitseri mereväelise väljaõppe said nad Miinisadamasa, samuti tehti laevaõppus merel. Merepäästealase teoreetilise ja praktilise väljaõppe andis piirivalveamet. Kopli lahel harjutati koostööd laeva (“Linda”) ja kopiteriga. Samuti tehti piirivalvurite juhatusel laevakontrolli (kinnipidamise ja läbiotsimise) õppus Saaremaa vetes. Kel “Arzamassi” kursused veel läbi tegemata, käisid ka seal.

Kursuslased olid ekipeeritud Miinisadamasa. Vahepeal lasime kõik supvehkusele, aga 10. juulist läksid mehed jalaväeõppele lahingukooli Meegomäele. Seal läbiti kaks õpptsükli: allohvitseri ja ohvitseri (rühmaülema) omad. 16. detsembril lõpetati atesteerimisega. Selgituseks niipalju, et vastavalt Eesti kaitsepolitikale peab kõigil ohvitseridel olema jalaväeline ettevalmistus, et vajaduse korral rühma juhatada.

Seekordne kursus oli eriti tubli ja monoliitne. Meegomäelastele oli paras kogemus, et elukogemustega ja merekallakuga mehed tulid neile õppima. Alguses oli suhtumine teataval määral ettevaatlik (et mitte öelda eelarvamuslik). Aga mida aeg eda-



Mereväelased metsas: Kaido Reede ja Alar Stock.

si, seda enam hakati neid hindama ning püüdlikkuse ja kohusetundlikkuse osas teistele eeskujuks seadma.

Neil oli kahtlemata raske, isegi väga raske, sest nad olid teistest, ajateenijatest, keda Meegomäel seersantideks-jaoülemateks koolitatakse, tunduvalt vanemad. Künarnukitunne oli see, mis mehed kõigist raskustest üle aitas. Tunnustust väärrib kursuse vanem Alar Stock.”

Vabariigi Presidendi käskkirjaga nr. 80 ja 81 anti lipniku sõjaväeline auaste järgmistele kaitseväelastele:

Viljar Hang, Aare Heinmets, Jüri Kiigajaan, Igor Kolesov, Leevi Mänd, Mika Männik, Aivar Pokk, Kaido Reede, Alar Stock, Harry Talinurm, Vambola Tamberg, Tõnis Trubetski, Marko Tsegodajev, Olev Ütsik.

Sündmuse pidulikkust toonitas piirivalveameti orkester. Värskele mereväeohvitseridele olid tulnud tunnustust avaldama kolleegid kaitsejõududest, piirivalvest, mereväest ning kodused, ilma kelle mõistva toe-

tuseta oleks kolmveerandaasta kindlasti raskem olnud. Mereväe ülem Jaan Kapp õnnitles kursuse edukalt lõpetanuid (seekord ei kukkunud kursuste käigus keegi välja) ning soovis kõigile edu teenistuses.

Samuti tuletas ta meelde, et enne II maailmasõda said kodumaise mereväeohvitseride väljaõppe 4 lendu, kelle seast arenesid nii meie mereväe kui ka teiste valdkondade silmapaistvad tegelased. Samal ajal oli möödapääsmatu see, et igaüks neist täiendas oma teadmisi erinevatel erialadel nii kodukui ka välismaal.

Ka tänastel lõpetanutel seisab kahtlemata ees veel palju enesetäiendamist, sest kuigi paljudel neist on juba pikem ja arvestatav meresõidu või merepiirivalvamise kogemus, esitab tänapäevane kiiresti arenev maailm uusi nõudmisi.

Edu soovisid ka kolonel Arvo Sirel (Kaitsejõudude Peastaabi väljaõppeosakonna ülem) ja veteranide nimel Ants Vaadre. Seekordse kursuse rivi oli ilus ja sirge.

Reet Naber

100 aastat kaptenmajor Alfred Pontaki sünnist

Eesti merejõudude üks energilise- maid riviohvitsere, merelaevastiku viimane ülem Alfred Pontak sündis 30. detsembril 1899 Kiievi kuberman- gus, kus tema isa, Võisiku vallast pärit Roman Bondach pidas mõisa- valitseja ametit. Venelasliku endast- mõistetavusega muutus see pere- konnanimi sealsetes dokumentides Pontakiks.

Enne ilmasõda naasis perekond Eestisse, nii et Alfred jõudis lõpeta- da Tallinna Vene gümnaasiumi. Noormees läks vabatahtlikuna Vaba- dussõtta; tennis laiarööpmelise soo- musrongi nr. 3 luurerühmas; sai kaks korda haavata; paranenuna jäe- ti teenima Tallinna kooliõpilaste pa- taljoni. 1919. aastal astus ta sõja- kooli, kus sattus nn. Pitka poegade kursusele. Need õppurid oli Johan Pitka s/l "Lembitul" teeninud nn. meriõpilaste seast isiklikult välja valinud. Alfred Pontak oli nende hul- gas ainuke maavägede reamees, kes aga õige pea tõestas, et temast saab edukas mereväelane.

1921. aastal õpingute lõppedes ülendati ta nooremleitnandiks. Juba eelmisel aastal oli reamees Pontaki- le annetatud VR II/3. Noor ohvitser määrati s/l "Mardus" vahiülemaks, seejärel s/l "Lembit" rooduülemaks, hiljem suurtükiohvitseri. 1923. aastal oli ta koos F. Schmiedehelmiga vahiülem mootorpurjekal "Viljandi", kui see viis Mereväe Kadettide Kooli II lennu merepraktikale, mille käigus külalastati ka rohkesti välismaaade sõjasadamaid. Hiljem teenis ta "Len- nukil", "Sulevil" ja "Vambolal"; 1925. aastal ülendati ta leitnandiks.

Alfred Pontaki karjäär sai otsus- tavaks 1926. aasta, mil ta koos F. Schmiedehelmiga saadeti Inglis- maale allveelaevnike erialakursuste- le. Oluline oli osavõtt navigatsioonist Tema Majesteedi allveelaeval "H-27". Järgnes mõneastane teenistus "Su- levi" komandöri abi, miiniohvitseri ja vahetevahel ka komandörina.

1930. aastal sai temast vanemleit- nant. Peaaegu terve selle suve kes- tis õppereis Läti allveelaevadel; 1933. aastal stažeeris Alfred Pontak Soo- me kaitselaevastikus, kus tollal oli juba neli allveelaeva. 1. septembril viidi ta üle Merejõudude Staabi juur- de, kus osales komisjonides, mis te- gesid Eestile allveelaevade tellimi- se ettevalmistamisega. Ta koostas juhendeid ja artikleid allveelaevade



Kaptenmajor Alfred Pontak.

tehnilise külje selgitamiseks ja tund- maõppimiseks. Kahekesi F. Schmie- dehelmiga olid nad ainsad Eesti oh- vitserid, kes olid kaasaegsete allvee- laevadega ka tegelikult, mitte vaid käsiraamatute kaudu tuttavad.

1936. aastal sai Alfred Pontakist Inglismaal meie allveelaevade ehitam- ise järelevalvekomisjoni esimehe abi ja laevade valmides määrati ta "Kalevi" komandöriks.

Alfred Pontak oli tollal Eesti Mere- jõudude parim rivikomandör. Teenis- tuskäik näitas, et ta edestas ka kol- leegi, allveelaeva "Lembit" komandöri F. Schmiedehelmi: 1939. aastal mää- rati aasta varem kaptenmajoriks ülendatud Alfred Pontak Merelaevas- tiku Divisjoni ülemaks. Järgmisel aastal nimetati divisjon ümber Me- relaevastikuks ja selle kossseisu kuuluvat Allveelaevade Divisjoni hak- kas juhtima F. Schmiedehelm.

Merelaevastiku ülemana ei saanud Alfred Pontak aga öieti oma võimeid näitama hakatagi. Hambad risti, tuli tal anda oma laevadele vastakaid korraldusi. Näiteks mälestusväär- sel hommikul 17. juunil 1940 andis ta laevadele salajase käsu alustada sõja paevaraamatu pidamist ja samas märkis, et N. Liidu laevadesse tuleb suhtuda kui liitlasriigi omadesse...

Edasi läks kõik langevas joones. 1. oktoobril viidi ta ametikoha ärakaota- mise tõttu üle Merejõudude Baasi ning määrati Merelaevastiku ja Me- reväe Õppekompanii likvidatoriks. Likvideerimise lõpparuandes märgib Alfred Pontak viisakalt, et "aktide koostamine oli raskendatud", sest laevad olid juba mitme kuu eest te- gelikult üle võetud.

1941. aasta algusest vabastati see ohvitser sõjaväeteenistusest. Veidi aega töötas ta Tallinna Jahtklubi di- rektorina, seejärel värvati märtsis Balti Laevastiku luureosakonda, ja saadeti pärast ettevalmistust eri- ülesandega Soome. 3. juunil aga kir- jutas ta oma ülemustele kirja, kus märgib, et talle pandud kohustused on muutunud täiesti vastuvõetama- tuiks.

Paar nädalat püüdis ta end varja- ta, ööbides tuttavate pool, ent otsus- tavat metsaminekut millegipärast ette ei võtnud. 24. juunil ta arreteeriti. Ülekuulamistel nimetas ta Sta- linit ja Molotovi valetajaiks, taunis Eesti liitmist N. Liidu külge jne. Rae- vunud uurijad tegid loole kiire lõpu. Balti Laevastiku sõjatribunal arutas Alfred Pontaki süüasja 2. juulil; 4. juulil lasti ta Tallinnas maha, tema haud on teadmata. Vägaagi täisvereli- ne elu ja hiilgav ohvitserikarjäär lõp- pesid enne mehe 42-aastaseks saa- mist.

Alfred Pontak oli usaldusväärne ja sirgjooneline inimene. Vahest ehk veidi äge oma otsustes, alluvate suhtes karm ja nõudlik, kuid alati õigla- ne. Oma meeskonda oskas ta hin- nata ja kaitsta, kui vaja; lugupida- mine oli vastastikune. Ta oli prag- maatiline, oma kutsumusele andu- nud ohvitser, millest tulenes suur töövoime ning julgus otsustada ja ka vastutada.

Seltskondliku lihvi sai ta pikkadel välislähetustel, kus Eesti esindami- se kohustus ümardas varasemaid veidi nurklikke käitumisjooi. Alfred Pontak oli kasvult lühemapoolne, kõhnavõitu, kuid väga sitke kehaehi- tusega. Ta hoolitses väga oma füüsi- lise valmisoleku eest, kuid ei põ- lanud sugugi ära lõbusat seltskon- da. Vastupidi, tema Vabadussõjas tegutsemise eest annetatud Raja tallu sõideti sageli suure ohvitseri- de seltskonnaga. Inglismaalt sai al- guse kirklik golfiharrastus. Kuigi Ees- tis õigeid golfiväljakuid ei olnud, ve- das ta igasse võimalikku ja võima- tusse kohta golfikeppe kaasa. Golfi- kott saatis teda ka allveelaeva ko- mandöri kajutis.

Alfred Pontaki abielu oli lastetu. Oma hoolitsuse andis ta õepoegade- le, kellega oli aldis kõiki nende tem- butusi kaasa tegema.

Meremaali kurb saatus

Ühes jõulukaardiga jõudis mu kätte ka lõige 20. oktoobri "Postimehest": "Varas viis Tallinna meremuuseumist hinnalise meremaali".

Sel väikesel 22,5x38 cm suurusel purjeriidele maalitud pildil on seljaga pikk elutee. Mu isa, kaugsõidukapten August Schmidt maalís selle 1917. aastal, kui ta oli esimene ohvitser aurulaeval "Libava" (hiljem "Baltabor"; hukkus Naissaare Kabelikaril 24. detsembril 1929). "Libava" oli tollal kontrrevolutsioonilise kindral Koltšaki miiniristlejate staabi-laev.

Mu lapsepõlves rippus "Kohtumise ulgumerel" meie elutoa seinal Naissaarel. Seejärel elas üle 1940. aasta evakuatsiooni, 1943. aasta

Rootsi põgenemise ning mu vanema te 1973. aasta ümberasumise Hispaaniasse. Pärast Eesti vabanemist viisin mõned isa maalid tagasi Eestisse ja kinkisin Meremuuseumile. Arvasin, et see on kindel koht, kus need võiksid säilida kui näide andeka meremehe vabaaja harrastusest.

Lehelõikest on lugeda, et maal kujutab kaht avamerel kohtuvat purjelaeva. Tegelikult pole maalís mingit purjelaevavaromantikát; ei kujuta see ka Aivazovski-laadset tormist möllavat merd. Kohtumine toimub vaid meremehe silmis, kes vastutulevat laeva oma laeva pardal lõuendile jäädvustas. Mu meelest on maali peamine omadus just "igapäevase" mere haruldaselt truu esiletoomine

– see on meri, mida päev päeva järel aina sõidetud, kuni kohtumine ulgumerel teise laevaga toob igavusele vaheldust. Seda maali oskab õigesti hinnata vaid see, kes ise kauemat aega avamerd sõitnud ning mere ja selle muutliku pinnaga vahelduvas ilmastikuoludes hästi tuttav.

Et maal ei kujutanud mingit tähtsat sündmust ega ka olulist laeva, siis jäi see esialgu mitmeks aastaks muuseumi laoruumi tolmu koguma. Nüüd siiski ekspositsioonis rippunud maali vargus näib hästi ette valmistatud, sest vargal olid kaasas tangid, millega sai läbi lõigata maali kiviseina külge kinnitanud traadid. Maali väärtus on muuseumi spetsialistide hinnangul 15 000–20 000 krooni.

Erik Schmidt
Mallorca

Erik Schmidt repro August Schmidt maalist.



Muuseumikommentaar

Eesti Meremuuseumi direktor URMAS DRESEN, millal ja kuidas maal tagasi saadi?

Kõigest kaks nädalat võttis aega. Kaasa aitasid hea õnn, tähelepanelik antiigikaupmees ja kiiresti reageerinud politsei.

See maal rippus meil pikemat aega kolmandal korrusel koos August Schmidt autoportreega, ilmestamaks põhiekspositsiooni. Varguse järel võtsime ka teise pildi ajutiselt maha ja enne neid mõõtmeid väikesi töid tagasi ei riputa, kui konkreetsele esemele ka alarmid peale paneme. Praegu ootame sellele tööle hinnapakkumisi, et parim välja valida ja asi kiiresti ära teha.

17. jaanuar

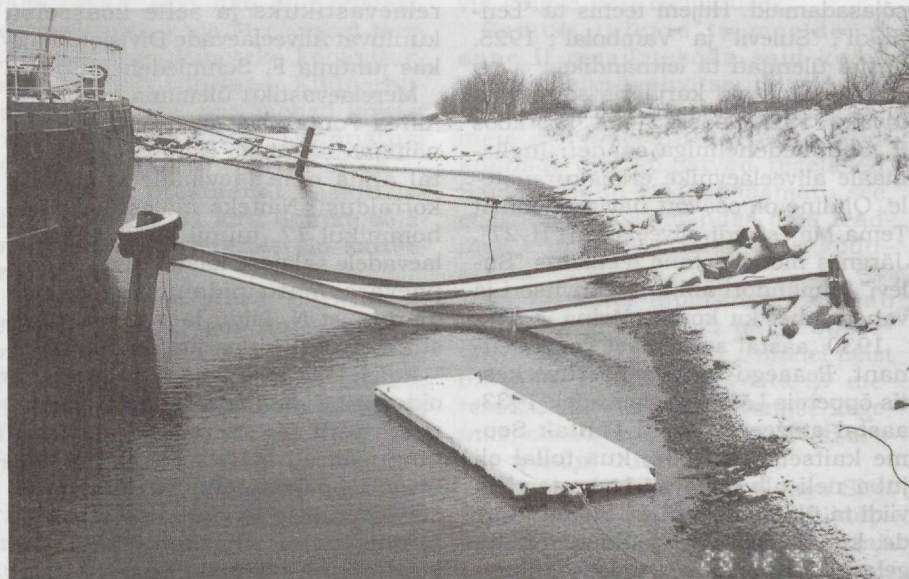
Pole midagi püsivamat...

kui ajutine. 11. veebruaril 1994, 20°-se külmaga veeti "Suur Tõll" Tallinna linnahalli taha ajutise kai äärde, mis kohe-kohe pidi paremaks saama. Niipalju sai, et tehti laevalemineku hõlbustuseks puitplatvorm ja toodi kohale pileti-putka.

"Suur Tõll" on vahepeal mitu korda sellest pesast lahkunud: käinud remondis, seejärel Soomes ja vähemalt kolmel suvel kord Tallinna reidil. Tänavu ähvardab ajaloolist laeva aga talvine reidilesõit, kui laeva jaoks paremat seisupaika ei leita.

Meremuuseumi rahvas loodab Tiit Einbergi sõnul laevale parema paiga leida Admiraliteedi basseinis: pärast väikest süvendustööd kanalisuudmes oleks laev seal halva ilma vastu parimini kaitstud ja küllastajaille mugavam. Kaalutakse ka tagavaravariante (samuti ajutisi), ent suletud sadamaisse muuseumilaev hästi ei sobi. Praeguses asukohas poleks aga õige kultuuriministeeriumi raha linna maa sisse matta.

Madli Vitismann



Kui teede- ja sideminister 28. detsembril laeval käis, oli "kai" juba väändunud.

Rannaehitised

(Algus "Meremehes" nr. 17–18, 1999)

Randades olid kalureil ka püstkraanad, mis seisid kas võrkaedades või väljapool, kuid ikka lautri vastas, võrgumajade läheduses.

Püstkraanad

Olid ehitatud 20x25x25 cm tahatud okaspuuprussidest. Kraana pandi kokku kahest raamist, mis ühendati omavahel nelja nurgaprussiga. Kõigepealt tehti valmis 2–3 m pikad ja 0,7–1,2 m laiad raamid. Nurgaprussid, millega raamid kokku tapiti, olid 1,3–1,4 m kõrged. Alumise raami keskele löödi 15–20 cm vahega kaks kahetollist planku, mille servas oli poolringikujuline väljalõige. Väljalõike sees pöörles kraana püstvõlli alumine ots.

Püstvõlli kandsid needsamad plangud, mis oli võimalik seetõttu, et võlli alumine ots oli võllist peenem. Ülemise raami peal oli üks kahetolline plank, mille võllipoolsele külge tehti samuti poolringikujuline sisselõige vastavalt võlli jämedusele (35–40 cm). Plangu servas sisselõike otstes olid raudaasad ja võlli latt- rauast lukustusrõngas. See poolrõngaslatt hoidis võlli pöörlemise ajal

püstasendis liikumatult oma kohal. Võlli peas oli risti kaks auku, millesse pisteti kaks ringiajamislatti, mis olid 6–8 m pikad. Võlli ülemise otsa ümber oli metallvõru, mis hoidis võlli pead laiali purunemisest.

Püstkraana oli teistsaldatav ja see ankurdati paigale ühe või mitme laevaankruga või siis vaieritrossiga maa sees oleva suure kivi külge, et kraana paigal paigaks.

Püstkraana töötamine

Kui kraana oli koos, pandi merre aetava aluse külge kinnitatud vaier kolm-neli keerdu ümber kraanavõlli – nii alla kui võimalik. Suuremate aluste puhul kinitati ühe või mitme kraana veovaierid aluse külge all oleva kelgu külge. Üks mees hoidis vaieri otsast kinni, ja teiste rammuga hakati võllist läbi pandud latte ringi ajama.

Minu esimeseks tööks püstkraana juures oligi võllilt tuleva vaieri kinnihoidmine. Töötades keris kraana vaierikordi tihedalt võllile, kuni kraana tahtis püsti tõusta. Siis vaalas vaierihoidja vaieri uuesti alla. See käis nii: mehed jätsid kraana seisma ja vaierimees laskis oma otsa lekkis, st. tagasi ning pani vaierivõrud

allapoole paigale. Seejärel algas töö uuesti.

Püstkraanadega aeti ehitusplatsidelt merre nii suuri kui ka väikesi laevu ja kalapaate. Eriti vajalikud olid need seal, kus meri oli ühenduses suure ulgumeregga ja esines võimalus, et ankurdatud paat paisatakse randa või viiakse ära ulgumerele. Kalurid ei saanud sellega riskida, ja merelt tulnud paat tõmmati kohe kuivale.

Kõik eelkirjeldatud ehitised, mõnel pool lisaks ka veel külakiiged, kuulusid eestlaste

rannakultuuri.

Lautri kajakaterohked silgusoomustest läikivad kiviaiad, võrgumajad ja võrkaiad muutsid meie rannad kodusteks ja hubasteks. Neis oli mingi salapärane magnet, mis inimesi ka puhkehetkel randa tõmbas. Lapsed kasvasid juba maast-madalast rannaelu ja –oluga kokku. Olin ka ise rohkem rannas ja vees kui kuival maal. Tahaksin soovida, et praegusedki noored leiaksid tee randa.

Võiks vähemalt näiliseltki – turistide ning muidugi ka oma rahva jaoks – mõnes rannas taastada omaaegseid rannaehitisi ja tollast rannaelu. Vaatamiseks ja meenutamiseks.

Manivald Kuik

TALLINK — 10



Plakat siin kõrval pole reklaam, vaid on ära trükitud sellepärast, et on huvitav. Ühele paberilehele on mahutatud selle kaubamärgi all kümne aasta jooksul Tallinn–Helsinki, aga ka Travemünde– ja Kapellskäri–liinil sõitnud 16 laeva: vanemad mustvalgena raamis, praegused värvilisena esiplaanil. Ajalugu riputati seintele reisilaevades, kus plakatil on nii tunnuslik kui ka tundmuslik väärtus niihästi laevaperedele kui ka reisijaile. Vanade "Meremehe" köidete põhjal saab täpsustusi lisada — arvestatud on aega, kui laev asus liinile või lahkus liinilt, pidamata silmas täpset kuuluvust ega omandisuhteid: "Tallinkina" alustanud firma on kandnud mitut nime, laevu on nii ostetud kui renditud.

"Tallink" — 8. jaanuar 1990 – 30. detsember 1996 (vasakul ülal)

"Transestonia" (ex "Arona") — 20. aprill 1990 – praegu ootab Eesti Merelaevanduses äramüümist (paremal all)

"Liisa" (ex "Tsiklon") — 18. mai 1991 – 1997 (keskel all)

"Corbiere" — 2. november 1991 – 23. detsember 1994 (vasakul all)

"Georg Ots" — mai 1992

"Saint Patrick II" — 31. detsember 1992 – 11. mai 1994 (vasakul keskel)

"Vana Tallinn" (ex "Nord Estonia") — 13. mai 1994

"Laura" — mai 1994 – praegu "Lindaliinil" (paremal keskel)

"Balanga Queen" — 19. mai – 30. november 1994 (keskel)

"Ambassador II" — 5. detsember 1994 – 1995 (fotot pole)

"Jaanika" — 23. mai 1995 – praegu "Lindaliinil" (ülal keskel)

"Meloodia" (ex "Mare Balticum") — september 1996

"Normandy" — 17. aprill – 26. detsember 1997 (paremal ülal)

"Tallink Express I" (ex "Sleipner") — 7. aprill 1997

"Kapella" (ex "Marine Evangeline") — 11. oktoober 1997

"Fantaasia" (ex "Lion King") — 23. veebruar 1998

"AutoExpress" — 15. aprill 1999

8. jaanuaril, kui 10 aastat tagasi sõitis liinile "Tallink", tähistati sünnipäeva "Georg Otsal" pärast "Hansatee" aktsionäride üldkoosolekut. Huvilistele meenutamiseks on plakat trükitud ka aastaaruandesse, mis tänava ilmus üksnes inglise keeles. Kolm vanemat fotot on plakatile jõudnud "Meremehe" toimetuse arhiivist.

Madli Vitismann



"Silja Line" hakkab *supermere-*kassiga neljandaks Soome lahe kiirlaevaliini.



"Viking Line" näitas virtuaalse laeva taustal päris kruisijuhti ja krupjeed.



Seni laevakujulises boksis esinenud "Finnlines" näitas seinal virtuaalseid laineid.

Kiirturismi poole

Tänavune Helsinki turismimess "Matka 2000" kestis 20.–23. jaanuarini, eraldi hallis oli päev lühem uudismess "Matka-auto 2000".

Laevad olid virtuaalsed

Laevafirmad demonstreerisid tutvust tänapäevase tehnikaga: pea kõigil sõitis boksiseinal virtuaalne laev. Nii "Silja Line'il" kui ka "Viking Line'il", "Eckerö Line'il", "Finnlines'il" ja "Tallinkil". Peaaegu polnudki reiside loomist, ent millegi eripärasega püüdis iga firma oma boksis siiski pilke püüda.

Väike "Kristina Cruises" jätkab Euroopa avastamist: Vahemere-reisidele lisaks saab nüüd Soome laevaga sõita ka Aafrikasse. Mullu käidi 60 sadamas Nordkapist Malagani. Aastas näidatakse ilma 140 000 reisisjale, veebruaris saab kahe laevaga perefirma 15-aastaseks.

Kiirlaevu tuleb juurde

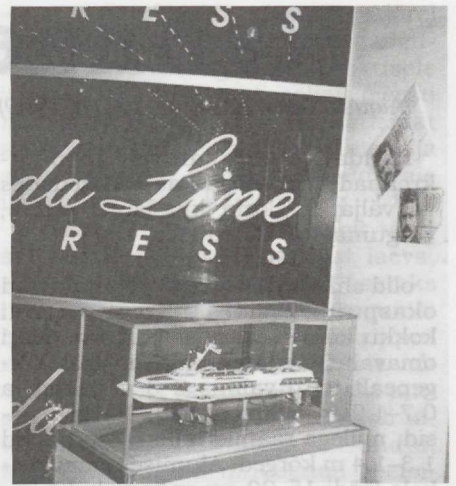
Mõistagi olid messil praegused kolm Tallinn–Helsinki kiirlaevaliini. "Silja Line'i" põhiomaniku "Sea Containers Ltd" Itaalias ehitatud "SuperSeaCat IV" alustab Itaalia lipu all neljandal Helsinki–Tallinna kiirlaevaliini aprillis.

Ühekereline kiirlaev on 100 m pikk ning võtab peale 745 reisijat ja 164 sõidukit. Sõiduks Helsinki Olümpia-terminalist Vanasadama D-terminali kulub poolteist tundi. 38 sõlme tahetakse teha kolm, suvel koguni neli edasi-tagasi sõitu päevas – viimane reis lõpeks kell 1 öösel.

Uustulnuk Läänemerele "Superfast Ferries" Kreekast lubab tulevat aastal siia tuua neli suurt kiirlaeva. Esimene alustab jaanuaris 2001, plaanis on sõita aasta ringi Saksamaa–Stockholmi ja Saksamaa–Helsinki liinil. Firma varasem kogemus sel alal on Kreeka Patraxe ja Itaalia Ancona vaheliselt liinilt. 2001. a. sügiseks plaanitakse laevastikku suurendada kümneni, kõigil nimeks "Superfast", lisaks rooma numbrid 1–X.

Viimati on "Superfast Ferries" laevastikku täiendanud kahe 1998. a. Soomes "Masa Yardsis" ehitatud laevaga. Tuliuutele laevadele plaanitakse 604 reisijat, 125 veo- ja 110 sõidautot. Kajuteid on laeval 172.

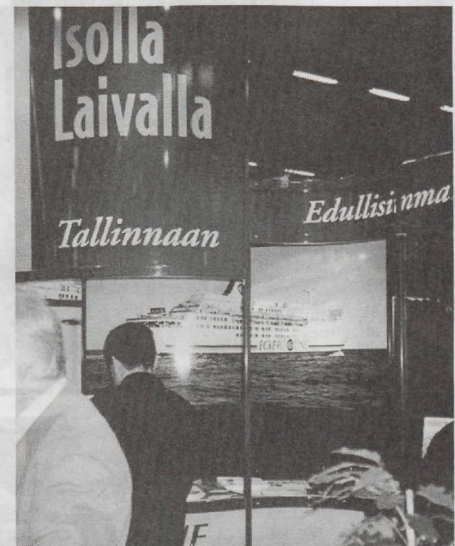
29 sõlme kavatsetakse Helsingist Saksamaale (skeemil umbes Rostocki kohal) sõita 21 tunniga, Stockholmist 17 tunniga. Jäähklassiga 1A Super laevad nende liinidele ehitatakse Saksamaal Kielis. Kümne tekiga laev on 204 m pikk ja 25 m lai, mahutavus 29 800 BRT.



Seintel hõljuvate virtuaallaevade vahel äratas tähelepanu "Lindaliini" päris laevamudel.



"Tallink" paistis kõrgusse venitatud kujundusega kaugele üle teiste.



Ka "Eckerö Line'i" firmavärvides boksi seinal sõitis virtuaallaev.



Ka Soome Meresõiduametil on turismimesil asja – reisiveofirma-na.



Esimest korda avati eraldi messina "Matkaauto 2000", kuigi päev hiljem.

Ilusad jõulud, tormist hoolimata

Üheksa aastat kestnud kaimadruse elus juhtus möödunud 26. detsembril esimest korda, et tööandja, praegu siis AS Pärnu Sadam, oma töötajatele jahtklubis laua kattis ning pillimehed kohale kutsus, et stividoriid, laadijad, elektrikud ja kõik muud asjamehed saaksid üheskoos pidulikult õhkkonnas olnu ja tuleva üle mõtteid vahetada ning šampanjaklaase tõsta – ühesõnaga jõule ning lähenevat aastavahetust tähistada. Ning enne veel oli igale töötajale uhke garneeritud sealihapraad kingitud.

Mida see näitab? Et mitte üksnes metropoli suurettevõtted, vaid provintsisadama Pärnu võib midagi niisugust endale lubada. Juhatuselt poolt

Laevaga kodumaal

Soome eri piirkondade messibokse ilmestas hulk kaptenipaeltega mehi, laevamudeleid ja koguni pärislaev "Kirvesniemi". Nii purje-, aurukui ka mootorlaevu pakutakse väikesematele ja suurematele seltskondadele rendiks, aga on ka arvukalt sisemaiseid laevaliine. Seetõttu oli turismimesile asja Soome Meresõiduametlgi, et reklaamida oma liine maailma kauneimas saarestikus. Meresõiduamet peab 13 laevaga hoolt selle üle, et Turku saarestiku elanikud pääseksid mandrile ka neilt saartelt, milleni maantee ei vii.

Noorem öde Helsinki

Tänavu 12. juunil tähistab Helsinki 450. sünnipäeva. Tähelepanuväärne aasta on naaberpealinnal: usinasti tutvustatakse Euroopa kultuuri-pealinnakava, on Tallinnaga ühine laulu- ja tantsupidu, 8.–9. juulini sõidab mõjuva laevastikuga külla Soome merevägi ja 14.–17. juulini "Cutty Sarki" regatt mitte vähem mõjuva laevastikuga. Oktoobris on, nagu ikka, silguturg.

Kultuurikalendrit ilmutatakse ka venekeelse ajalehe "Spektr" osana. Kogu kultuuri-pealinnaprogrammi rahastatakse kolmest allikast: üks kolmandik omavalitsuselt, teine riigilt ning kolmas müügituludest ja sponsoritelt, kelle hulka kuuluvad Soome esinduslikemad ettevõtted.

Eestil oli hea koht

Varasemate messidega võrreldes eespool, enne kui messikülalastaja väsis. Laevafirmad kõrvu, muud turismiettevõtted rühmiti kõrge ühise sil-

di all. Kavalaim oli aga soomlane, kes tühja boksi seinad üle kleepinud internetiaadressiga www.hiiumaa.com. Niisuguses asja- ja rahvarohkuses äratab tühjus tähelepanu.

Madli Vitismann

Soome turismifirma "Susun-Tours" ostis Eesti turismifirma "Ellenring"

Eestis jätkab firma "Ellenringi" nime all, tehingu eesmärk on pakuda eestlastele paremaid reisimisvõimalusi ning suurendada firma konkurentsivõimet Eesti turul.

100%-lise osaluse omandanud "Susun-Toursil" on kaks bürood Turkus, neis töötab kokku 6 inimest, ja kontor Kemiös. Eelmise aasta auditeerimata käive oli üle 20 miljoni Soome marga.

"Ellenringis" töötab 3 inimest, mulune auditeerimata käive oli 4 miljoni krooni.

1992. aastast alates Eestis tegutsenud "Ellenring" korraldas spetsialiseeritud reise Soome messidele, oli Turku messide esindaja Eestis, sejärel laiendas tegevust ka Rootsi messidele ja müüs, nagu teisedki reisibürood, kõikvõimalikke pileteid kogu maailma, samuti teiste reisikorraldajate reise.

Omaniku Ellen Aare sõnul oli müük vajalik selleks, et saada *know-how* ja investeringuid; küllap oli oma osa ka eestvedaja väsimusel. Soome omanik suurendab Eestis vastuvõtavate turistide hulka viiendikult eeldatavasti 50%-ni, ning nüüd on teise osapoole huvi turistide siia saata suurem. Tegev-direktor Susann Grönholm usub firma edusse pärast ostu.



Muuli otsas rohelist tuld enam ei ole.

oli see igatahes ilus tegu ja lähendas eri tasandite töötajaid üksteisele.

Äkki korraldatakse midagi niisugust jaanipäevalgi...

Enne jõulu olid aga olnud detsembri esimese dekaadi marutormid, eriti kuu algul, kui tuule kiirus Kihnus ületas 105 km tunnis ja sadamas oli

vesi pea kaide kõrgusel. Siis sai ilm-mataat lõpuks jagu ka muuli vasakpoolse, rohelse tulega poi läbiroostetanud mutritest ning väänas selle aluselt välja. Näib, et ilmad ei taltu niipeagi. Rajutuuled takistavad laevade liikumist, löövad segi graafikuid ega jäta niiviisi ka sadamate tööd mõjutamata.

Ott Taul

Lehekülgi purjetamispäevikust

Enne jõulu

“Lennuk” on teel olnud 52 päeva ja oleme oma reisiga jõudnud Roheneeme saartele Mindelo sadamasse. Selle ajaga on läbitud 4213 meremiili. Senise teekonna väljaspool Eesti territoriaalmerd võime jagada järgmisteks etappideks:

Roomassaare-Kopenhaagen:

384 miili

Etapi esimesel poolel tuli tuulevaikuse tõttu kasutada mootorit, alates Bornholmist hakkas aga puhuma värske SO tuul, mis aitas meid Drogdeni tuletornini, kus lasime seilid alla, et läbida kitsas tiheda liiklusega faarvaater ning sildusime Kopenhaagenis.

Kopenhaagen-Hirtshals:

165 miili

Ülesõit kulges valdavalt vaikselt pärituules ja piiratud nähtavusega. Pärast Skageni neemest möödumist pöördus tuul vastu ja paisus nooreks tormiks. Seetõttu oli mõistlik sisse sõita Hirtshalsi.

Hirtshals-Harlingen:

587 miili

Nagu ette võis arvata, puhus järjekindlalt SW tuul tugevusega 7 kuni 9 palli. Laine kõrgus ulatus 3,5 meetrini. 1. novembri õhtul kell 20.05 laeva aja järgi purunes võorstaak masti topi juurest, mis sundis meid muutma kurssi ja purjetama Harlingeni, kus

viidi läbi remonditööd. Kuna staagi purunemine ei olnud tingitud meeskonna süüst, oleme esitanud pretensiooni meie lepingupartnerile Finn-gulf OY-le. Siinkohal tuleks ära märkida Hollandi rannavalve väga heal tasemel tegutsemine. Kuigi me otsest abi peale sadamasse lootsimise ei vajanud, jälgiti meid pidevalt, et vajadusel abi osutada. Olgu öeldud, et tegu oli vabatahtliku rannavalvega, kes lootsimise eest arvet ei esitanud.

Harlingen-Cowes:

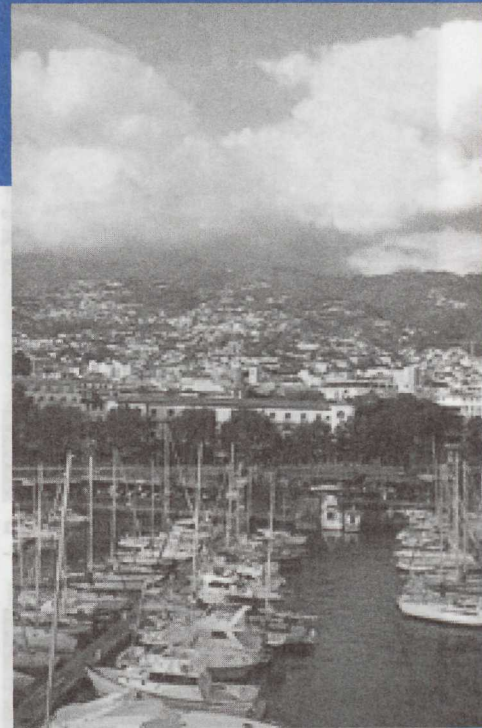
308 miili

Ülesõit soodsa külgtuulega läks kiirelt ja ilma eriliste vahejuhtumiteta. Sellel etapil oleme saavutanud ka senise reisi parima läbitud päevateekonna — 215 miili, purjetades teravas bakstaaktuules tugevusega 12–14 m/s. Cowesis oli meeskonna jaoks kindlasti tähtis ka maailma-kuulsa Kuningliku Jahtklubi külastamine.

Cowes-Funchal:

1383 miili

Peab tunnistama, et lahkumisel Cowes'ist oli meeskond pisut ärevil, sest ees seisis esimene tõsisem ookeanietapp ning kes ei oleks kuulnud sügistormidest Biskaijal. Õnneks oli Vana aga seekord meie poolt, ning terve ülesõidu toetasid meid soodsad 4–6 pallised põhjakaar-



Vaade Funchali sadamale “Lennuki” mastitopist.

te tuuled. Nii läbisime etapi kaheksa päevaga, mis teeb keskmiseks päevateekonnaks 173 miili. Sellel etapil kohtasime ka esimesi delfiine ja vaalu.

Funchal-Mindelo:

1211 miili

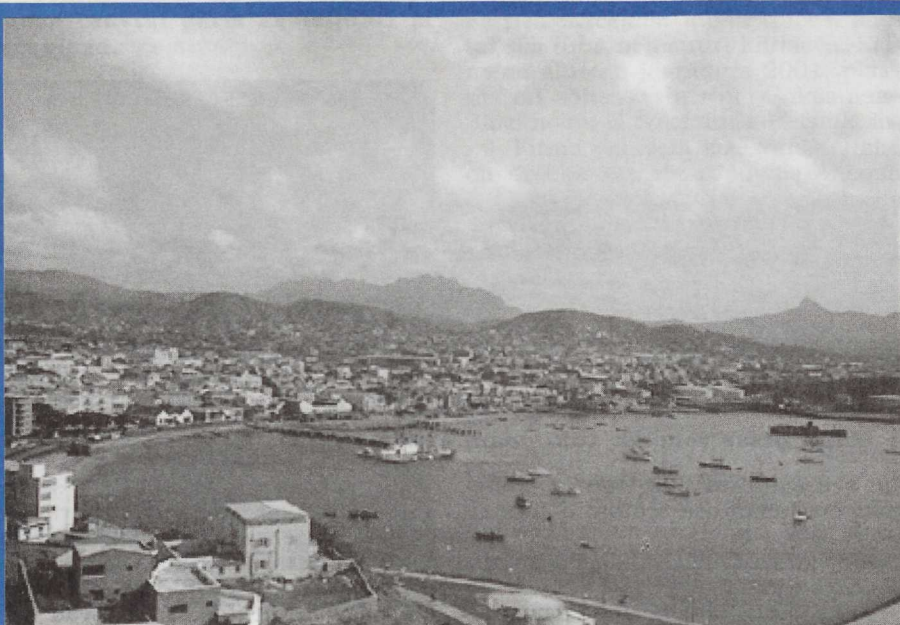
Funchalist väljudes oli lootus, et õige pea jõuame kirdepassaatide vöändisse, kus valitsevad pea ideaalsed purjetamistingimused — priske taganttuul 4–6 palli ja soodne kliima. Paraku seekord ilmataat meid sedavõrd ei soosinud kui eelmisel etapil, nii et pidime väga pikalt heitlema nõrgapoolse lõunakaarte tuulega. Alles lõuna pool kahekümnendat põhjalaiust hakkasid kaua oodatud passaadid korralikult oma tööd tegema.

Tehtud väljaminekutest on märkimisväärsed kulud kütusele (7000 kr), sidele (8000 kr), lisavarustusele (14 000 kr), proviandile (15 000 kr). Sadamamakse oleme seni pidanud iseseisvalt maksma vaid Funchalis (250 kr ööpäev) ja Mindelos (200 kr ööpäev).

Oleme olnud **raadioühenduses Eesti laevadega** “Paul Keres”, “Dirhami” ja “Iida”. Nii neid kui kõiki teisi põidlahoidjad ja toetajaid tahaks ka “Meremehe” kaudu tänada ja tervitada.

11. detsember

Tiit Pruuli, madrus
Tiit Riisalo, II tüürimees



Vaade Mindelo sadamale.

Kiirkulleriga muuseumi

6. jaanuaril avas Eesti Mere-muuseumi vestibüülis "Lennuki" teekonda näitava stendi kiirkullerifirma TNT Eesti.

Stendil pole midagi museaalset, vastupidi, see on harjumatu tänapäevane. Ent muuseumirahvas lubas vitriinis ruumi teha niipea, kui esimesele, Madeiralalt saabunud eksponeerimisele lisa tuleb.

Lisaks püsisole, mille abiga võib saada kujutluse meeskonna laevaelust, võib stendil näha ka pidevalt uuenevat materjali põnevatest paikadest, mida "Lennuki" meeskond külastab. Eesti lipp teekonna skeemil näitab, kui kaugele see oma ümberilmateekonnal on jõudnud.

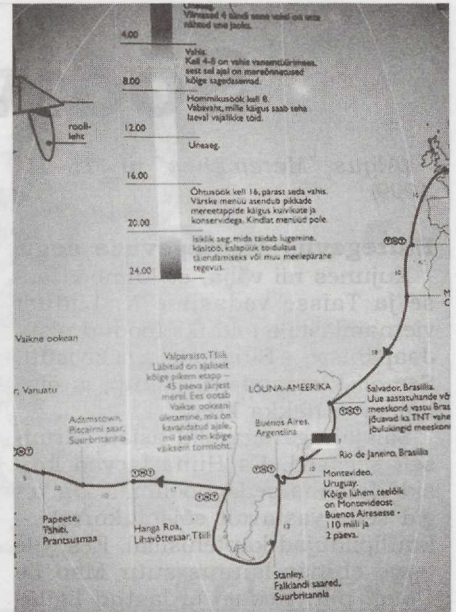
TNT Eesti AS-i juhataja Asko Talu selgitas, et koostöö ümberilmatoimetajatega algas suvel, kui selgus vajadus jahti kogu reisi jooksul varustada. Projekti "Eesti lipp ümber maailma" logistilise lahenduse väljatöötamise tulemusena kanti kaardile saadetiste vahetamiseks 12 sihtpunkti.

Põhiliselt vajatakse varuosi, aga teele lähevad ka kuivtoiduained, teatmaterjalid, ajalehed ja hügieenitarbed. Eestisse saabub teel kogutud materjali ja reisitrofeesid. TNT on "Lennuki" eest hoolitsemise pannud ühele projektijuhile, kes peab sidet järjekordse 20–30 kg kaaluva saadetise kokkupanekuks. Kohad, kus "Lennuk" TNT kulleriga kohutub, on muuseumis oleval kaardil märgitud.

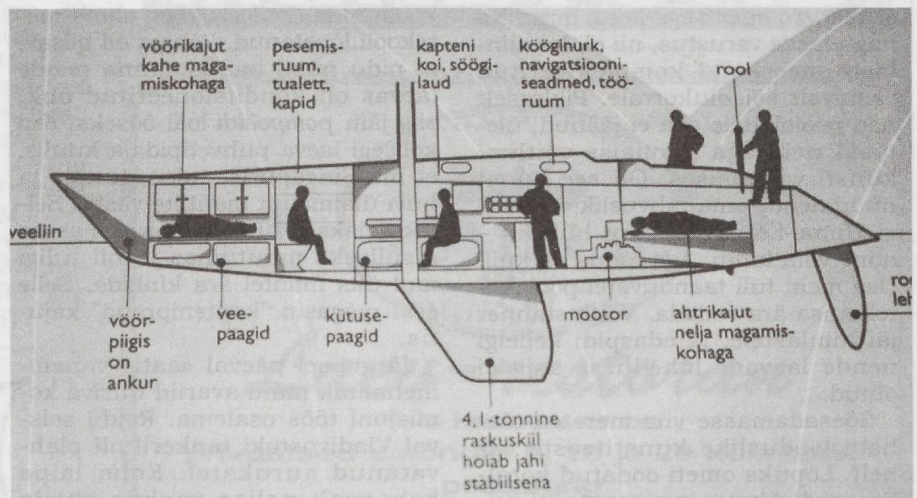
Madli Vitismann



TNT Eesti juhataja Asko Talu näitab esimest kiirkulleriga saabunud suveniiri.



Stendil hakkab sadamast sadamasse liikuma "Lennuki" teekonda tähistav lipuke.



Huvilised saavad näha läbilõiget jahist, andmeid teekonna kohta jmt.

Merel suurt ei kirjuta

Kuigi "Lennuki" meeskond purjetab ajal, mil kaasmaalased ei pea neist teateid ootama mõnelt teiselt juhuslikult kohatud purjelaevalt, on meri ikka samasugune kui toona. Ehkki toetajate embleeme jahikerel kokku lugedes võib arvata, et IBM-i arvutisse löödud teksti saadab teele Ericsoni mobiiltelefon ning huvilised teavad ammugi "Lennuki" kodulehekülje aadressi lennuk.xl.ee, on merelt saadetud teateid seal harva.

Mõistagi edeneb sadamas paigal seisval laeval kirjutamine ladusamalt ja nii on sadamareportaazid "Lennuki" koduleheküljel pikemad ja värvikamad. Üks põhjusi, miks avamerelt vähem teateid tuleb, on kindlasti seegi, et kaldast kaugele tuleks kasutada kallist satelliitsi-

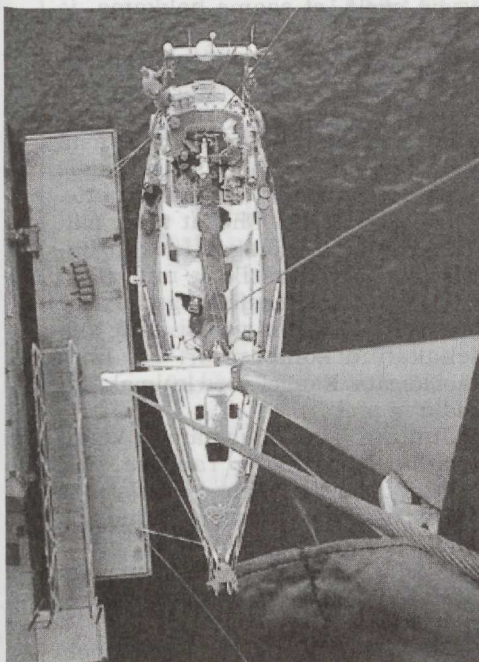
Kommentaar

det. Peamine põhjus aga arvatavasti lainetus, mis mõistetavalt kirjatööd teha ei lase.

Kel internetile ligipääsu pole, ei ole "Lennuki" reisimuljeist siiski ilma: pea kõik koduleheküljele ilmunu on suured päevalehed lugejateni toonud. Sellegipoolest algavad paljude merendushuviliste päevad hiireklõpsuga lemmikleheküljele: vaatame, kui kaugele nad tänaseks jõudnud.

"Meremehe" toimetusel pole aga värskemaid teateid aasta varem ümberilmareisile asunud rootslastest abielupaarist, kes varasügisel reisi paariks kuuks katkestasid, aga lubasid sõita tagasi Lõuna-Ameerikasse, et sealt ümber ilma purjetamist jätkata.

Madli Vitismann



"Lennuk" pealtvaates Funchali sadamas.

Sõdiva maa lipu all

(Algus "Meremehes" nr. 15–16, 1999)

Elutegevus sõjategevuse aegu

Kujunes nii välja, et Kambodžas- ja Taisse vedasime N. Liidust vietnamlastele toiduks toodud nisu, Jaapanisse ja Singapuri aga kivisütt. See oli Vietnami oma kaup, ja õige hõlma ei hakka keegi.

Saiajahuga aga olid asjad äärmiselt segased. Ka Hiina laevad käisid Haifonis seda noolimas. Ja tegid seda vastavalt sõjaolukorrale – kuulipildujad kaptenisillal. Ees, üle terve ehitise laiutas suur Mao Ze Dongi pilt. Kedagi ei lastud ligilähedalegi. Poolakad üritasid hiinlastel ajusid paika panna. Tagajärjeks oli suur lahing, kus poolakatel endil ninad vinklisse löödi. Ei aidanud seal *kurva mama* ega keegi muu. Nii nagu laeva varustus, nii oli ka hiinlaste meeskond komplekteeritud vastavalt sõjaolukorrale. Pikkuselt nad poolakatele alla ei jäänud, ületasid neid aga idamaise võitluskunsti valdamises. Oli see kunst nüüd nende oma rahvuslik või mingi Hiina–Korea–Jaapani hübriid – mine võta kinni. Aga tõhus oli küll. Osa mehi tuli taanduvatel poolakatel suisa ära vedada. Võitlustanner jäi hiinlastele, ja edaspidi kellelgi nende laevade lähedusse asja ei olnud.

Sõesadamasse viis mereteet tõe-liste looduslike kunstiteoste vahelt. Lõpuks ometi oodatud korallisaared! Ainus, mis vaatepilti veidi rikkus, oli teadmine, et peaaegu kõigil neist asusid peidetud õhutõrjekahurid, mille vahel taevast oli ruutudeks jagatud. Kuid see oli paljas teadmine, niiõelda peitepilt – kätte need ei paistnud. Nõukogude instruktorid kasutasid oskuslikult Teises maailmasõjas sakslastelt omandatud kogemusi. Ega nad ainult rivisammu üle võtnud.

Kivisõekai, mis kunagi oli korraga kaks laeva vastu võtnud, suutis nüüd vaid üht teenindada. Neljast prantslastelt päranduseks jäänud kraanast tuksus üksainus. Tuksus siis, tuksus aasta hiljem, tuksus kahegi aasta pärast, ja kui ma kolmanda aasta lõpul Vietnamis oma kolid kokku panin, tuksus ikka veel otsekuu igiliikur. Teine kraana oli läbi roostetanud, kolmas pommitamise tagajärjel ümber kukkunud. Neljas õeldi remondis olevat.

Sel idarindel püsis pikka aega muutusetu. Sõesadama ümbruses kasvatati riisi. Põllud olid vee all, vees sumasid nii inimesed kui ka nende laiasarvilised abimehed – pühvlid. Kergelt see riis ei tule. Aga millal või kus maatöö enne kerge on olnud?

Süsi peale, ja Jaapanisse – nii see meie elu käis. Sadamad vaheldusid. Teinekord läks süsi otse Singapuri. Meie põhiline "kaltsuvarumine" käiski Singapuri kaubaridades traalides. *Juudipoes* võis alati samade reeglite järgi mängida. Seekord olid letis Vladivostokis hästiminevad naiste *plekkmantlid*. Nailonist ja sooja voodruga, seisid kenasti püsti. Sellest nimigi.

Varusime igaüks mitu tükki. Vaja läks neid juba Haifonis. Kohtasin koolivenda, kellega koos olime merikooli lõpetanud. Põhjus oli piisav, et pidu püsti panna. Kuna nende laevas oli konditsioneeritud õhk, siis jäin *pompoliidi* loal ööseks. Kui kolleegi laeva puhvetipidaja kuulis, et ma Singapurist tulen, tundis ta huvi ülalmainit mantlite vastu. Selleks ajaks oli Kaug-Idas armastus tasuliseks muutumas ja nii tuligi mul üks mantel ära kinkida. Selle eest magasin "kapteniproua" kajutis.

Järgmisel päeval saatis vanemehaanik mind avariid uuriva komisjoni töös osalema. Reidil seisval Vladivostoki tankeril oli plahvatanud aurukatel. Kolm laipa kohapeal; neljas vaakus elu ja surma vahel. Üks surmasaanuist oli katla vahetus läheduses viibinud, teine triikis parajasti *gladilkas* – tanklaevadel selleks kohandatud eriruumis – pükse, vanemehaanik tormas aga kõmaka peale masinaruumi. Esimene samm üle selle läve jäi ta elus viimaseks. Neljas kannatanu satus vahekoridoris juhuslikult lööklaadne ette, ja enne arstiabi jõudmist sai temastki ohver. Neli laipa oli liig mis liig, ja tanker lubati kai äärde. Väiksemaid põletushaavu saanud toimetati haiglaravile ning nemad jäid elama.

Komisjoni otsus oli üksmeelne: veenivoo lubamatu allalaskmine töötavas katlas. Hilisem spektraalanalüüs tõestas defektide olemasolu kolde metallis. Hukkunute perekondadele maksis pensioni laevakatla valmistajariik. Neil leskedel ja orbudel vedas...

Ei vedanud aga ühes teises õnnetuses otsa leidnute lähedastel. See laev oli lubatud kai äärde, sest keegi ei teadnud midagi laadungi iseloomust. Kui ühest trümmist hakkas kahtlast suitsu tulema, saadeti kaks meest vaatama, milles asi. Ja see polnud sugugi torukübaras. Tegemist oli eetriaurudega, mis plahvatusohtliku kontsentratsioonini jõudes ja õhuga reageerides ähvardasid mitte ainult laeva, vaid kogu sadama õhku lasta. Nii kaugele asi siiski ei läinud, ent kaks kaitsemaskideta madrust jätsid elu. Strateegilist toorainet üheski dokumendis kirjas ei olnud. Juhtum kvalifitseeriti ametialase lohakusena ning mingist pensionist, isegi mitte hüvitusest polnud juttugi.

Ega probleemid ainult N. Liidu laevadel tekkinud. Nendega maadles terve sotsialismileer. Mõni päev hiljem ütles Bulgaaria laevas üles külmutuskompressor. Laev oli tehtud Hollandis mingi kolmanda riigi tellimisel, kes sellest miskipärast ära ütles. Bulgaaria sai suure asja odavalt kätte, kuid reservkompressor oli jäetud paigaldamata. Tõenäoliselt pistis mõni ametnik vaheraha taskusse. Külmkambrisse varutud liha ja muid toiduaineid ähvardas rikkumine. Appi tulid sakslased – SFV –, kes toidumoono oma külmutusse mahutasid.

Olukord oli kehvnoi, *šatun v pereborku*, nagu venelased ütlesid. Arvasin siiski, et saame hakkama, ja nii jäigi juhtoina roll parandustööl minu peale. Materjalid kandsid erinevaist rahvustest kolleegid kokku, ja meie laeva treial ei olnud sugugi s.a pealt riisunud pois. Kaevasin oma tehnilised teadmised lagedale ning söötsin talle tööjoonised ette. Kaks päeva tema tihedat tööd, mille jooksul meie bulgaarlastega lindistasime vastastikku muusikat ning rahustasime ja julgustasime üksteist, ning siis võiski juba tööle hakanud kompressori ees lindi läbi lõigata. Kaugel need külmakraadidki enam!

Juhtum leidis kajastamist Vladivostoki lehtedes ja raadios. Kui lugu ükskord N. Liidu keskajalehes "Rossija" ilmus, olin ma puhkusel. Minu asemel oli teine mees, mõistagi teise nimega. Ja nii minu nimi kohalikust pressist kaugemale ei jõudnudki.

(Järgneb)
Arvo Uuk

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

1	A	B	U	K	I	R	I	F	O	K	A
12	D	E	N	D	R	A	A	R	I	U	M
13	M	R	O	M	M	A	V	A	L	U	S
18	I	G	R	A	I	P	A	N	A	T	T
22	R	E	I	N	P	U	T	G	U	T	E
27	A	N	A	D	Õ	R	S	I	R	A	R
30	L	U	D	R	I	I	I	D	S	E	D
35	I	I	R	I	S	E	D	R	S	A	
39	T	U	U	L	A	L	A	E	V	I	M
43	E	N	D	A	D	I	I	E	E	G	Õ
48	E	E	S	V	R	A	K	K	N	N	O
52	T	S	T	A	U	S	E	N	D	E	

PAREMALE: 1. Abukiri. 8. Foka. 12. Dendrium. 13. M. Romm. 15. Avalus. 18. Igra. 20. Ipa. 21. Natt. 22. Re. 23. Input. 25. Gute. 27. Anadör. 29. Sirar. 30. Ludri. 32. "... iidsed ...". 35. Iirised. 37. Rüsa. 39. Tuula. 41. Laev. 42. IM. 43. Enda. 44. Di-. 45. i.e. 46. Ego. 48. Ees... 50. Vrakk. 51. NNO. 52. ts. 53. Tausende.

ALLA: 1. Admiraliteet. 2. Bergen. 3. Uno. 4. Kd. 5. Irm. 6. Raapuri. 7. Ia. 8. Frangid. 9. Oil. 10. Kuut. 11. Amsterdam. 14. Mandri-lava. 16. Vats. 17. Laur. 19. R.J. 24. Pöis-adru. 26. Tae-... 28. Adrud. 31. Ui. 33. Ida. 34. Süvend. 36. Elias. 37. Reek, N. 38. "Signe". 40. Unes. 45. Ike. 47. OO. 49. ST.

KUKU

Tallinnas 100,7 MHz
Järvemaal 100,5 MHz
Mulgemaal 100,8 MHz
Haapsalus 100,9 MHz
Tartumaal 101,2 MHz
Otepääl 102,4 MHz
Niivaljal 102,7 MHz



LAUPÄEVAL

KELL 8 - 9

MERETUND



Laev-restoran

Teie kasutuses on
privaatsed salongid 6, 10 ja 20 külalisele
peasalong
fourchette 70 külalisele

Reisisadam, Admiraliteedi bassein, Lootsi tn. 15 kõrval, kai ääres

Tel 6411155, Fax 6318444

Eesti
Meremuuseum
(Pikk 70)



Põhiekspositsioon
Eesti merenduse ajaloost

Näitus

"Purjelaev"Hioma"esimese Eesti laevana
ümbes Kap Hoorni 1848-1857"

Avatud K - P kl. 10 - 18
Infotelefon 6 411 408

Aurik-jäämurdja
"Suur Tõll"

Linnahalli sadamas
ajutiselt suletud
Infotelefon 6 411 400

Allveelaev "Lembit"

Pirita sadamas
(Regati pst. 1)
avatud kell 10 - 16

Suletud esmaspäeval ja reedel
Infotelefon 6 398 024



Kiirlaevade parkimisplats on tänavu Admiraliteedi basseini-
Madli Vitismanni foto

30. jaanuaril seisid
AS Tallinna Sadam
sadamates:

Vanasadamas

- "Scan Arctic" (Saksa) – laadib puitu
- "STK 1001" (Vene) – laadib väetist
- "Top Sugar" (Libeeria) – laadib saepuru, puitu

Muuga sadamas

- "Sea Explorer" (Malta) – laadib naftat
- "Nord Trader" (Rootsi) – laadib väetist
- "Volgo-Balt-144" (Vene) – laadib väetist
- "Vilsandi" (Eesti) – laadib väetist
- "Meraklis" (Kreeka) – laadib väetist
- "Ali Baba" (Küpros) – laadib alumiiniumi
- "50 let SSSR" (Panama) – lossib liha
- "Kalana" (Eesti) – lossib, laadib konteinereid
- "Mari-2" (Vene) – lossib maltoosat

Kes meil käivad

Paljassaare sadamas

- "Huta Zgoda" (Poola) – laadib fosfaati
- "Kagu" (Eesti) – laadib alumiiniumi
- "Lizrix" (Bahama) – laadib saematerjali
- "Casablanca" (Holland) – lossib kakaoube
- "Nadvoitsy" (Vene) – laadib saematerjali
- "ST-1321" (Vene) – lossib suhkrut
- "Inna Gusenkova" (Vene) – lossib külmutatud kala
- "Amur-2524" (Vene) – laadib kivisütt

Paldiski Lõunasadamas

- "Mega+Motti" (Soome) – laadib puitu

Eesti Merelaevanduse
laevade asukoht
30. jaanuaril

- "PAUL KERES" – Montoir's
- "GUSTAV SULE" – teel Peterburist
Amsterdami
- "ALEKSANDER KOLMPERE" – teel
Kertemindest Euroopasse
- "HAAPSALU" – teel Rostockist Helsingisse
- "VILJANDI" – Peterburis
- "RAKVERE" – teel Riiast Moerdijki
- "NARVA" – teel Houstonist Peterburi
- "VALGA" – teel Pte. A Pitre'st Degrad des
Cannes'i
- "SAKALA" – teel Antwerpenist Tunisesse
- "HARJUMAA"/"DIDON" – Gabès'
- "KUIVASTU" – teel Abidjanist San Pedrosse
- "VALKLA" – Doualas
- "LARISSA"/"PIHTLA" – teel Rouenist
Abidjani
- "NAISSAAR" – Peterburis
- "VAINDLO" – Bayonne'is
- "KASSARI" – teel Casablanca Pasajesi
- "MUHU" – remondis Loksal
- "ABRUKA" – Vlissingenis

Neile, kes ootavad...

- "VILSANDI" – Muuga sadamas
- "SOODLA" – teel Rijekast Casablancasse
- "KLOOGA" – Potis
- "MUUGA" – teel Antwerpenist Helsingisse
- "VIRTUSU" – teel Hamburgist Muuga
sadamasse
- "KALANA" – Muuga sadamas
- "KURKSE" – teel Tallinnast Warrenpointi
- "DIRHAMI" – teel Antwerpenist Stockholmist
- "KAPTEN KONGA" – Avonmouth'is
- "KAPTEN VOOLENS" – Warrenpointis
- "MEHAANIK KRULL" – teel Warrenpointist
Pärnusse
- "LEHOLA" – teel Tunisest Marseilles'sse
- "LEMBITU" – teel Tunisest Marseilles'sse
- "VARBOLA" – Dublinis
- "LEILI" – teel Marseilles'st Tunisesse
- "CALIBUR" – teel Kielist Muuga sadamasse
- "TRANSESTONIA" – Vene-Balti sadamas
- "TRANSBALTICA" – teel Helsingist Århusi
- "NEPTUNIA" – teel Helsingist Riiga