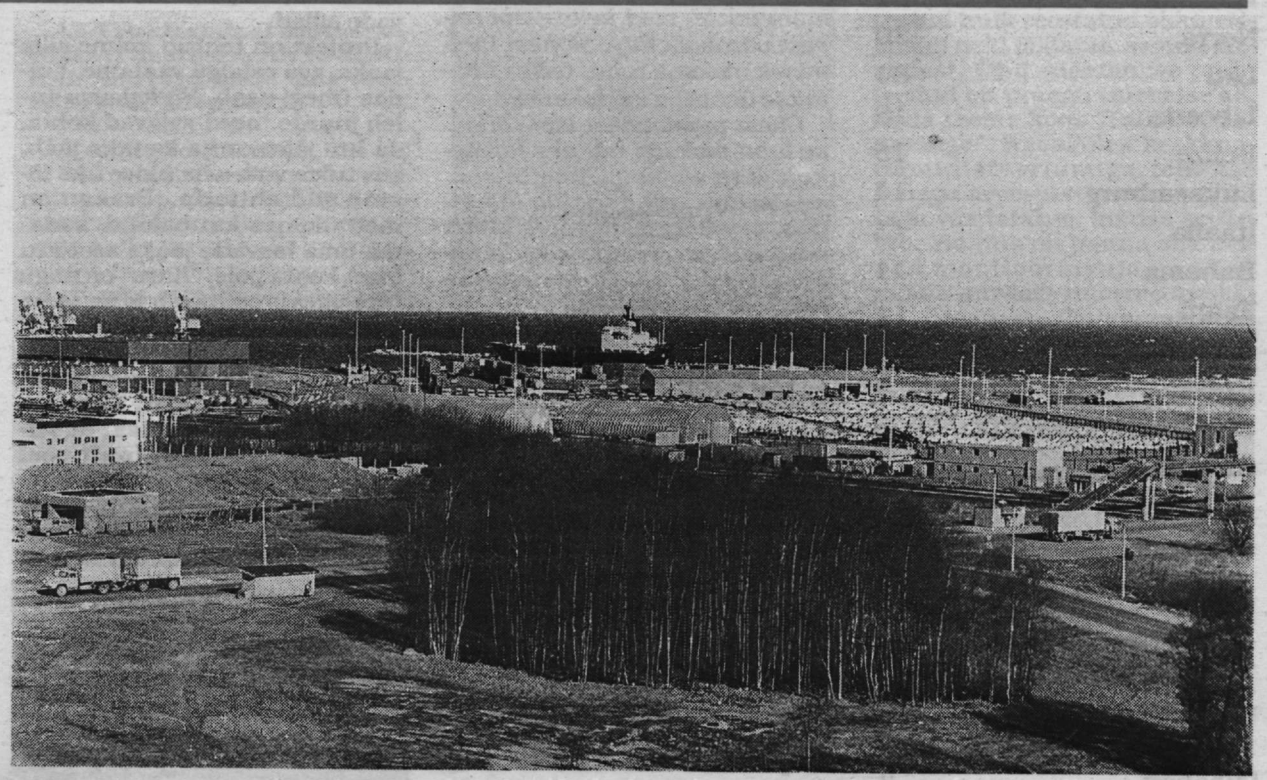
MEREMEES

Ilmub alates 1989. aastast VIII aastakäik

Nr. 5–6 (158–159) Teisipäev, 25. märts 1997 Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Kiirlaevade ajastu algus lk. 4, 12
- 1% "Hansateest" lk. 5
- Substandardne laev II lk. 6
- MEREPÄÄSTJA lk. 7–10
- Suvejutt IX lk. 11
- Pärnu jääst lk. 13
- "Vegast" III lk. 14
- Tragöödia eesti purjelaeval "Johannes" lk. 15



Muugal on enne sadamahoonest laevani jõudmist mitu väravat. On omad tänavadki, aga puudub bussiliin. Lähemalt lk. 2–3.

Eesti lipp mugavuslipuks

"Estonia" ja "Transestonia" jälle kõneks

Eesti Veetransporditöötajate Ametiühingute Föderatsioon sai ITF–i peasekretäri asetäitjalt Mark Dickinsonilt faksi, milles ta informeerib ametiühingut Soome ja Rootsi mereametiühingute ettepanekust. Nad tegid ettepaneku kuulutada Balti riikide lipud mugavuslippudeks seoses sellega, et näiteks Eesti lippu saavad kasutada välislaevaomanikud.

ITF saatis veetransporditöötajate föderatsioonile ka kirja, millele olid alla kirjutanud Soome Meremeeste Liit, Soome Laevamehaanikute Liit ja Soome Laevajuhtide Liit. Kirjutati sellest, et peale seda, kui Eesti deklareeris oma iseseisvust, on Eesti laevastik tublisti kasvanud. Eriti on suurenenud reisiliiklus Eesti ja Soome vahel. Kuid palgad on Eestis 1/10 Soome palkadest. See on loomulikult stiimuliks laevaomanikele tuua oma laevad Eesti lipu alla, et mehitada need odava tööjõuga. Ka "Estonia" toodi Eesti lipu alla, pärast mida selgus, et samal ajal oli laev teises registris Bahama saartel.

Läbirääkimisi Eesti transpordiministeeriumis pidas 1992. aastal ITF-i peasekretäri asetäitja Åke Selander. Eesti kompetentsed organid informeerisid teda tollal, et Eesti pangasüsteem ei võimalda laevaomanikul teisiti laenu võtta. Nüüd on Eesti pangasüsteem korras, aga laevad on ikka teises registris.

Paljud arenenud maad on teinud investeeringuid Eesti laevandusse. Nagu nähtub viimastest uudistest, on ka suur Soome laevaomanik "Silja Line" alustamas kaasopereerimist suure Eesti reisilaevaga.

Kirjas oli ka, et on palju probleeme kompaniiga, mida nimetatakse "Transestonia" ja mis toimib regulaarliinil Soome ja Taani vahel.

Kuna selline topeltregistreerimine toimib praktikas, kuuluvad Balti riikide lipud tüüpiliste odavuslippude hulka.

ITF meremeeste komitee 1992. a. konverentsil Genuas oli arutusel, et Eesti lipp kuulutataks odavuslipuks, kui situatsioon Eestis ei muutu. Oli ka märgitud, et kui Soome või Skandinaaviamaade ametiühingud leiavad mingi probleemi, on neil õigus paluda ITF–i kuulutada Balti riikide lipud odavuslippudeks.

Arvesse võttes ülaltoodud märkusi ja varasemaid resolutsioone, palutakse selles 11. veebruari kirjas **kiiresti kuulutada Eesti lipp mugavuslipuks.**

* * *

Eesti Veetransporditöötajate Ametiühingute Föderatsiooni vastusest ITF–ile Soome kollegide pöördumise asjus võib lugeda:

● Väide, nagu oleks Eesti laevastik viimastel aastatel järsult kasvanud, ei pea paika. Nagu nähtub vastusele lisatud tabelist, on laevastiku kogutonnaaž aastail 1993–1997 hoopis vähenenud.

Mis puudutab reisilaevastikku, siis laevade hulk on tõepoolest suurenenud. See on tingitud Eesti astumisest nn. suletud ühiskonnast demokraatlike riikide perre, mille tulemusel on intensiivistunud inimeste liikumine Eesti ja naabermaade vahel.

● Palgad Eesti lipu all sõitvatel laevadel on reguleeritud tööandjate ja ametiühingute vahel sõlmitud kollektiivlepingutega ja on vastavuses ILO normidega. Lisatud on ka palkade võrdlustabel.

● Mis puudutab seda, et Eesti Vabariik võimaldab laevade topeltregistreerimist, siis selle põhjuseks on vajadus finantseerida Eesti arenevat laevastikku. Eesti Laevaregistri põhimääruse alusel ei ole võimalik laevu pantida. Seetõttu on Eesti laevaomanikud sunnitud registreerima oma laevu väljaspool, kus neid on võimalik pantida selleks, et saada krediiti uute laevade ostuks ja vanade remondiks.

Kui Eesti Vabariik ei võimaldaks topeltregistreerimist, siis tähendaks see Eesti laevastiku ja seega ka meremeeste töökohtade olulist vähenemist. Samas on Eesti pidevalt lähtunud ÜRO 1982. a. mereõiguste konventsiooni (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) art. 91 sätestatud *"genuine link"* doktriinist, mille kohaselt riigi ja tema lipu all sõitvate laevade vahel peab olema reaalne või tegelik side.

* Eesti "Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduses" sätestatud tingimused ei vasta üheski punktis *Rochdale*'i kriteeriumidele.

Ülaltoodust lähtudes tegi veetransporditöötajate föderatsioon ettepaneku küsimus Eesti registrist ITF–i *fair practice committee* kohtumise päevakorrast maha võtta.

Ühtlasi nenditi kahetsusega, et Eesti mereametiühinguid oma kavatsustest informeerimata ja teadlikult valeandmetega opereerides on Soome ametiühingud rikkunud rahvusvahelise suhtluse norme. Eesti mereametiühingud on alati valmis igakülgseks koostööks naabermaade vastavate organisatsioonidega meremeeste heaolu parandamiseks. Samas ei või nad aktsepteerida tegutsemist, mis võib kahjustada Eesti meremeeste huve.

Peale nimetatud tabelite lisati föderatsiooni esimehe Ilja Donovi allakirjutatud kirjale ka "Eesti Merelaevanduse" peajuristi Heiki Lindpere kaaskiri, milles ta selgitas, kui palju on "Eesti Merelaevandusel" laevu, millises registris ja miks nad seal on.

Kuuldavasti oleks Eesti lipu küsimus tulnud arutusele juunis Miamis toimuval ITF–i komitee istungil. Enne seda peaks Eestisse asjaga kohapeal tutvuma tulema kas selleks moodustatav töörühm või ITF–i peasekretäri asetäitja Mark Dickinson ise.

* * *

Eesti Veetransporditöötajate Ametiühingute Föderatsiooni merendussektsiooni esimees **Tarmo Multanen** teatas, et veebruari lõpul käisid Eesti Ametiühingute Keskliidu esimehe **Raivo Paavoga** kohtumas Soome Meremeeste Liidu peasekretär **Per–Erik Nelin** ja ITF–i inspektor Soomes **Simo Nurmis**. Eesti meremehi esindasid **Voldemar Kivistik** Eesti Meremeeste Ametiühingust, **Heino Rüütel** Eesti Lootsiide Ühingust ja **Tarmo Multanen.** Kõneks oli "Transestonia", mille meremeeste palkade pärast Soome seltsimehed jätkuvalt muret tunnevad.

Madli Vitismann

Rochdale'i kriteeriumid

Mugavuslipud

Pole kerge kindlaks määrata lihtsat definitsiooni mugavuslippude kohta, mis tõhusalt hõlmaks nende tähenduse ja tunnused. 1958. a. määratles Euroopa Majandusühenduse meretranspordi komitee neid:

* selliste riikide lippudena, nagu Panama, Liberia, Honduuras ja Kostariika, mille seadused lubavad – ja, tõepoolest, teevad teiste riikide laevaomanikele ja ettevõtetele kergeks nende lippe kasutada. See on vastuolus mereriikide (ja paljude teiste) praktikaga, kus õigus riigilippu kasutada toob kaasa ranged tingimused ja ulatuslikud kohustused.

Omalt poolt oleme kindlaks teinud mugavuslippude ühistunnuseid:

I Registririik lubab kaubalaevade omamist ja/või kontrolli mittekodanikele;

II Pääs registrisse on hõlbus. Laev võib tavaliselt olla registreeritud konsulaadis välismaal. Sama tähtis on, et pole piiratud üleviimist registrist omaniku valikul.

III Laevade tulumaksu kohapeal ei nõuta või on see väike. Registreerimistasu ja aastatasu, mida võetakse tonnaaži järgi, on tavaliselt ainsad maksud. Samuti võib olla antud tagatis või vastuvõetav kokkulepe, mis arvestab tulevikus maksuvabastust.

IV Registririigil on vähe võimu ja riiklikke nõudmisi mistahes ettenähtavas olukorras kogu registreeritud laevastiku jaoks, kuid väga väikeste maksude võtmine suurelt tonnaažilt võib oluliselt mõjutada riigitulu ja maksubilanssi;

V Laevade mehitamine mittekodanikega on vabalt lubatud; ja

VI Registririigil pole ei võimu ega administratiivset mehhanismi, et teha kohustuslikuks milliseid tahes valitsuse või rahvusvahelisi õigusakte.

Üht või mitut neist tunnustest võib märgata paljude mereriikide merenduspoliitikas või –praktikas; need on ainult mugavuslipu riigid, mis tarvitavad neid kõiki ja need on üksnes nemad, kel tegelikult pole võimalust määrata laevastiku maksustamist tulevikus.

Mugavuslipuriikide laevastik, mis hõlmab vähe reisilaevu ja on jaotunud kaunis võrdselt puistlastilaevadeks ja tankeriteks, on suurenenud veidi alla 3 miljonilt tonniselt kogumahutavuselt 1948. a. 33 miljoni tonnise kogumahutavuseni 1968. a. Kokku on see ligikaudu viiendik maailma kaubalaevastikust.

Maailm Muugal

Lipp	Laevu
Soome	555
Eesti	495
Venemaa	295
Saksamaa	94
Rootsi	85
Malta	61
Küpros	42
Panama	40
Suurbritannia	37
Hollandi	31
Norra	30
Läti	30
Libeeria	18
Belize	15
Luksemburg	14
Itaalia	13
Bahama	11
Taani	11
Poola	10
Kreeka	8
St. Vincent–Grenada	8
Kanada	6
Mjanmar	5
Leedu	3
Marshall	3
Ukraina	3
USA	3
Belgia	2
Hiina	2
Liibanon	2
Portugal	2
Türgi	2
Bangladesh	1
India	1
Jaapan	1
Island	1
Kokku 1996. a.	**1 940**

Muuga sadama sadamakapteni talituse andmeil veeti mullu läbi sadama **7 684 721 t kaupa**: sisse tuli 2 327 987 t, välja läks 5 356 737 t. Sh. vedelat kaupa oli **4 545 516 t**: sisse tuli 671 458 t, välja veeti 3 874 058 t. Sadamas käis ka **1 053 765 reisijat.**

Laevatüüpe Muuga sadamas

Tüüp	Eesti	teised
reisilaevu		340
segalastilaevu	12	180
jõgi–meri–tüüpi	2	244
ro–ro–tüüpi	393	44
metsaveolaevu		1
puistlastilaevu		60
külmutuslaevu	11	32
tankereid	3	472
ore-bulk-oil-tüüpi		7
jäämurdja		1
autoveolaevu		17
puksereid		2
pargaseid	1	45
Kokku 1996. a.	**495**	**1445**

Maahärra muresid

Muuga Sadam on elu juurde saanud. Landlord-tüüpi sadamas on operaatorfirmad ehitanud hooneid ja rajatisi, mida terminaalideks kutsutakse. Igal on oma värav ja oma turvamees. Mõnes väravas aga riigi turvamees – piirivalvur. Nii on spetsialiseerumine ja tööjaotus loonud kohti ja olukordi, mida igaühel üksikult õigus luua. Kriginad aga tekivad seal, kus eri õigused külgepidi koos. Sadamaväravast pääseb külastaja, kes ta ka poleks, edasi mitte otsejoones mere poole, vaid sellest või teisest väravast läbi. Mõnest läbiminek maksab raha, teises nõutakse üht või teist dokumenti.

Ühest terminaalist läbi sõitmise luba maksab näiteks kolmekohalise summa. Ametimees, kes sellele terminaalile töö tagab, arvab aga, et võiks laeva parda ääres vastutasuks laadimispileteid müüa – saaks kulud-tulud tasakaalu.

Eri omanike ja eri järku turvameeste vahele võib kaduma minna isegi meresõiduohutus.

Kuidas praegu sadamas ühelt kailt teisele pääsemisega on? On kirjeldatud olukorda, kui kaimadrused olid ühelt kailt teisele tulekul väravas kinni ja vaid lehvitasid tolle teise kai äärde tulla tahtvale laevale, sest ei saanud sinna otsi vastu võtma minna. Too laev aga pidi tuule tõttu tagasi minema ja uuesti kai äärde tulema hakkama.

AS-i Muuga Sadam sadamakapten REIN RAUDSALU: Oleksin ma varem teadnud, oleksin sellest küll suure kära tõstnud. Mina sõidan kasvõi väravad maha, kui vaja, aga kui mind parajasti pole ja mõni minu mees veab näiteks tekkinud reostuse piiramiseks poome, siis tema ei pruugi olla nii otsustusvõimeline. Mis siis saab? Peab ikkagi olema värav, kust saab kiiresti sisse, kui vaja. Muidu läheb enne kümme minutit, kui tavaväravas jõuab kõik autod eest ära korjata.

Kas keegi tegeleb ka sadama üldise ohutusega?

Väga raske öelda. Kardan, et sellega kas ei taheta või ei osata tegelda.

Kas kai peal on ka juba teie valdkond?

Ei saa ennast nii tähtsaks teha.

Teil on siin igasuguseid abistavaid talitusi tuletõrjest politseini. Kuidas nendega suhted on?

Head – nad on arusaajad olnud. Eks igaüks püüa kokku hoida. Ega teenistused pea olema minu alluvuses, aga nad peavad olema minu korraldada ja juhtida. Sellepärast ongi vaja hakata selle peale mõtlema.

Merereostus, hooldus, igasugune prügivedu, kaide korrashoid – tuleks teha erafirma, kes selle kõigega tegeleks.

Mõte veel selles, et siin sadamas on näiteks mitmesuguseid mitmeotstarbelisi laevu. Meil on dokkereid, kes oskavad juhtida autot, traktorit, kolme sorti laadureid jne. Miks meil ei või olla spetsialistid, kes võivad istuda ükskõik missuguse eriotstarbelise laeva peale ja hakata sellega liikuma. Praktika on näidanud, et üle kahe neid töös ei ole, ja kui tuleb juhus, et on vaja, siis leiame neile juhid ka. Tuleb luua niisugune seltskond, et ühes vahetuses on inimesi kahe laeva jaoks. Millised laevad seekord on vaja võtta, näitab aga konkreetne olukord.

See eeldaks head mugavat kaldabaasi.

Seda meil praegu ei ole. Meie inimesed on ujuvtöökoja peal, mille vist oleme küll lubanud anda merehariduskeskusele. Loodan, et saame ikkagi mingid konteinerid, kus elada sobib.

See on ka lootsikaatrite meeste probleem, nende alused on ainult sõiduks, mitte elamiseks.

Lootsikaatrid on küll tihedalt töös, aga nende seisukoht on äärmiselt ebamugav. Meil tulevad uued, madalamad väikelaevade sillad.

Projekt on tehtud kolme silla jaoks, aga esialgu vaatame, kuidas ühegi saab. Väikelaevu tuleb juurde, need vajavad kohta. Ja kui jäämurdja ka ikka jääb, siis tuleb võib-olla üldse üks tõsine sild ehitada. Praegu on meil üksnes kaubakaid, sadama oma laevade jaoks seetõttu õiget kohta pole. "Karu" on nagu üks vaeslaps, otsib aina vaba kaid.

Viis-kuus aastat tagasi rääkisite Muuga sadama lainemurdja probleemist. Täna sadamasse tulles selgus, et lainemurdja puudub ainult veel viljakai äärest.

Eks me hakkame juba selle lainemurdja taha välja jõudma... Arvan, et kui arvestada neid kogemusi, mis meil on, siis pole põhjust enam muret tunda.

Ainult oleneb, milliseid kaisid hakkame ehitama. Naftakaid on täiesti mõeldavad ilma lainemurdjata. Kui saame ehitada estakaadkaid – naftakaid on tavaliselt estakaadkaid, sest ei pea kandma midagi rasket – ja ehitame samasuunalise kui viljakai, siis saavad laevad seal iga ilmaga seista.

Mingid piirialad jäävad lahti eikellegimaaks.

Nüüd oleme niikaugele jõudnud, et oleme küpsed lepingutesse sisse panema ka operaatorite kohustused kaide suhtes. Nad peavad jälgima ja meile teatama. Algul ei juletud neilt sedagi tahta – nemad on rentnikud ja neile ei tohi mingeid kohustusi panna...

Mis õhureostusse puutub, siis keskkonnakaitsjad arvavad, et kui see jõuab teatava piirini, siis järgmist konkreetset laeva ei tohi enam sisse tuua. Mina küll niisugust riski võtta ei saa, et seda keelaksin.

Kui kaup on kai ja laeva vahel õhus, siis kelle ohutusprobleem see on?

See on lihtsalt kommertsküsimus ja ammu maailmas talutavalt paika pandud. Kui operaator midagi laadib–lossib, siis see jääb tema ja laeva vaheliseks küsimuseks.

Eraldi probleem on muidugi ohtlikud lastid – need on tegelikult kõik vedelkaubad, st. bensiinid, rasked õlid jms. Viimasel ajal on liikuma hakanud kemikaalid. Väga palju sellest tuleb ratastel ja läheb lihtsalt läbi.

Selle üle ei olegi päris õiget kontrolli. Millegipärast ei taha saatjad meile kauba manifesti eraldi välja saata. Kui kaup jääb sadamasse, siis me neid vaatame. Väga palju säärast kaupa jääb tollilattu, kuhu sadamatöötajatel jälle nagu asja ei ole. Aga kui meie ikkagi oleme need, kes peavad kontrollima, siis päris ära keelata ka ei saa. Paraku ei ole vastutajail endil justkui mingit ettekujutust reeglitest, kuidas näiteks üks ohtlik kaup tuleb teisest kaubast separeerida. Või teevad nad näo, et sellest midagi ei tea? Kahtlen väga, et niisuguse asjaga tegeleval isikul ei ole aimugi, et sellised seadused võivad olemas olla.

Seda kõike on kergem korda panna, kui me laeva manifesti juba kätte saame, kust näeme, mis välja läheb ja mis jääb lühiajalisele hoiule. Aga me tahaksime seda juba enne laeva sadamassse tulekut teada, sest saadame need *pommid* ju Eestimaa teedele välja. Kes seda teekonda aga kontrollib? Meie nende autode kõlblikkust selle või teise laadungi vedamiseks ei kontrolli.

Me ei tea siiani veel, kellele päästeametis peaksime teatama, kui meilt ohtlikud lastid maitsi välja lähevad. Ei ole veel jõudnud siin korda majja lüüa. Tarvis oleks, et teatud aeg ette tuleb siia nimekiri: näiteks "Donata" peal on need ja need ohtlikud kaubad. IMO klassifikatsiooni järgi ritta pandud. Saame teada, mis neist siia jääb ja mis ära läheb. Joonistatakse ka *cargo* plaan, et kus iga masin ja konteiner paikneb. Seda võib vaja minna, kui järsku midagi juhtub.

Kui enne laeva tulekut on täpne nimekiri teada, siis jõuame ka päästeametit hoiatada ja anname nö. vastutuse neile. Keegi peab ju teadma, et teedel liiguvad ohtlikud kaubad. Ideaalis peaks olema teada: läks praegu siit välja, sel ja sel ajal loodab sihtkohta jõuda. Tuleb ette ka kaupu, mis koostiselt polegi ohtlikud, kuid nende laadimislossimistehnoloogia võib olla näiteks üleliia tolmune.

Käsile on asi juba võetud.

Vabatsooni tulevik?

See tuleb pigem sadamavärava taha, sest vabatsoonis on lubatud kaubale ka väärtust juurde panna, s.t. seda töödelda või pakkida. See aga eeldaks mingeid tsehhe.

Kas olete oma lootsidega rahul?

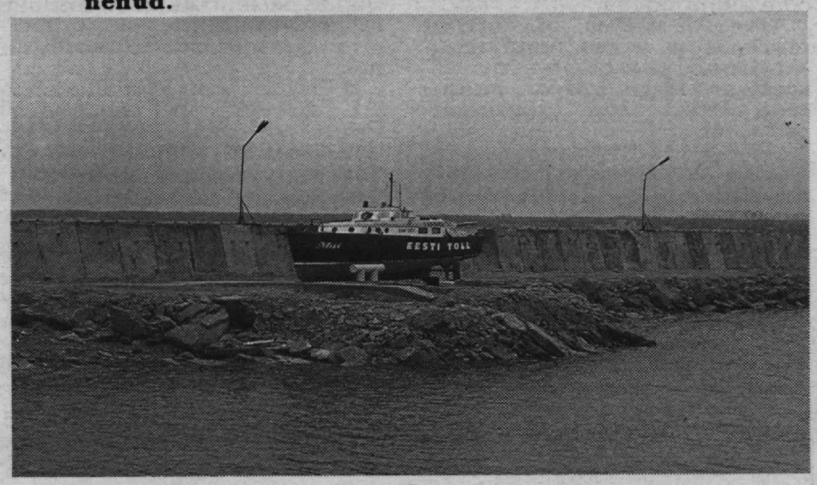
Ei saa kurta. Muidugi, kui me nüüd rohkem hakkaksime teineteisest sõltuma, oleks töö jaoks parem. St., tsentraalse juhtimiskeskuse juhtimise all ei ole juttugi lootside motivatsioonist. Niimoodi neid Muuga sadam ei huvita, ei huvita ka rohkem tööd teha. Kui me aga ise neid laevadele saadaksime, kaoksid ära maksumaksja ülalpeetavad vahelülid.

Õnneks ei ole veel juhtunud, et meil lootse ei jätku. Või kui, siis, tuleb keskusele au anda, on see keskus suutnud neid juurde leida. Aga tunduvalt operatiivsem oleks muidugi, kui meie ja lootside vahel oleks otseside.

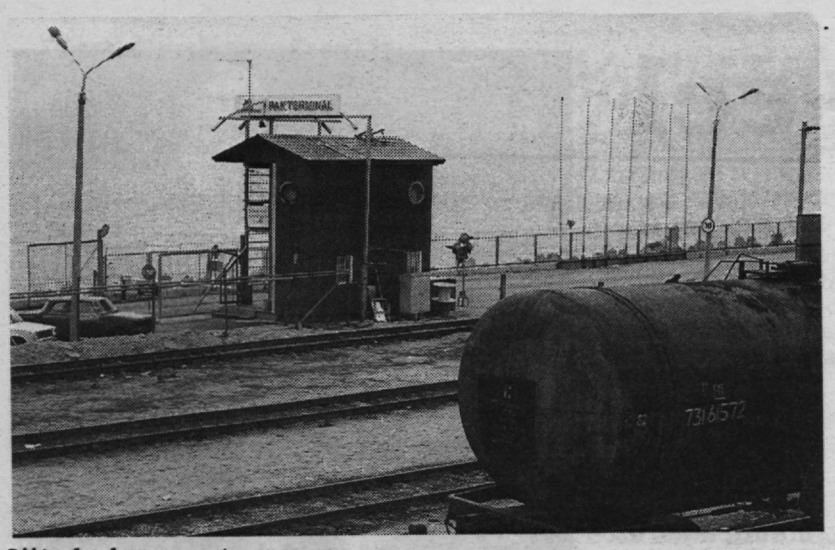
Meil on vähe ümberhaalamisi ja oma lootse seetõttu ei ole, nagu on Kesklinna sadamas.

Mari Vamba
Madli Vitismann

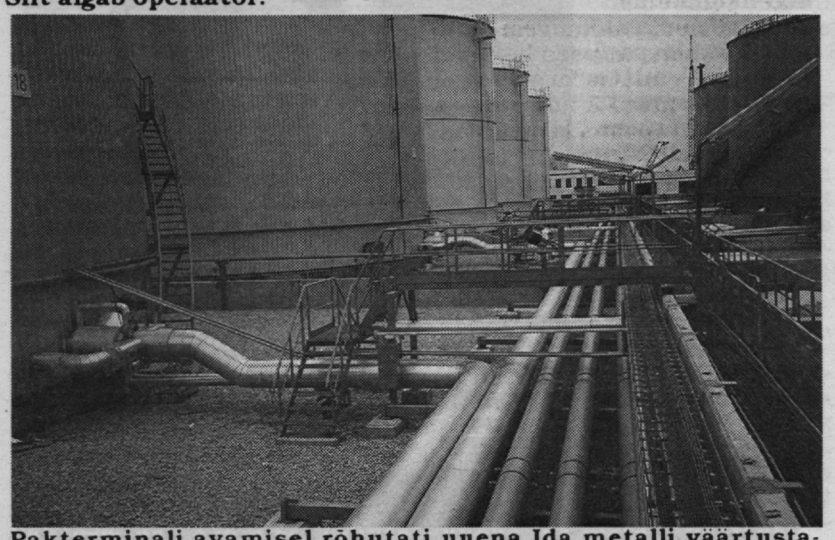
↗ ↘ **Lainemurdja probleem on sadama linnapoolses osas lahenenud.**



↘↗ **Kaubakaide äärde ei mahu hästi ei jäämurdjad ega sadamas töötav väikelaevastik.**



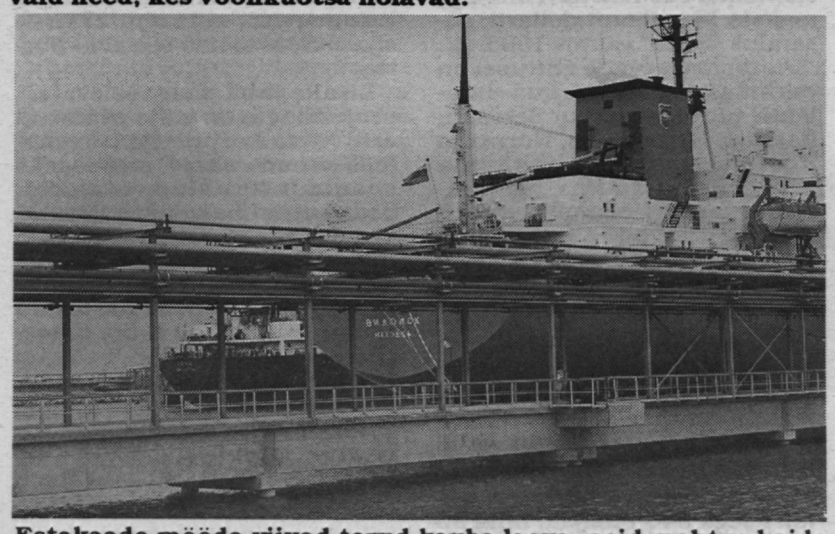
Siit algab operaator.



Pakterminali avamisel rõhutati uuena Ida metalli väärtustamist Lääne tehnoloogiaga.

Kogu territooriumi mööda vonklevad eri värvi ja eri otstarbega torud. Ka tuletõrjeks.

Laadimisjutt tundub teoreetiline, sest kaupa ennast näevad vaid need, kes voolikuotsa hoiavad.



Estakaade mööda viivad torud kauba laeva, neid mahtus kaide äärde korraga mitu – Itaaliast, Venest ja Eestistki.

Kaup voolikus

Kui jaanuaris 1992 tuli külmetavat Tallinna päästev esimene tanker Muugale, oli kütust vedavate autode vahel pori pahkluuni ja laadimist valvas pidevalt tuletõrjeauto.

Kui 24. märtsil 1993 avas Hollandi minister Muugal Pakterminali, arvati seal, et reostusohtlikuks võib osutuda ehk tanker, mitte aga terminaaliosa.

Kui tänavu otsib "Tallinna Sadama" peadirektor sobivat näidet eraoperaatorist, loeb ta peast üles numbrid, mis peavad kinnitama Pakterminali kiireimat käibe kasvu operaatorfirmade seas.

AS-i Pakterminal tootmisdirektori asetäitja ANTS KIRIKAL, kuivõrd olete oma tootmisplatse laiendanud?

1993. aastal olid ainult mõned esimesed mahutid, üks kai ja üks raudtee–estakaad. Järgmine etapp oligi teise raudtee–estakaadi ehitamine ja mahutirida selle juurde. Kolmandas etapis tuleb üks kai juurde, samuti uus estakaad. See etapp jätkub mahutite tegemisega. Siis on see territoorium välja ehitatud.

Vana kaid oleme moderniseerinud ja koostöös sadamaga tugevdanud. Ka tahame merepõhja natuke süvendada, et saaksime vastu võtta vähemalt 40 000–tonniseid tankereid. Suuremaid võtta pole eriti mõtet, sest umbes see ongi paras kauba hulk, mida tahetakse. Ja kui uue kai ääres süvendada, saab sinna võtta 25 000–tonniseid tankereid.

50% meie firma aktsiakapitalist on Hollandi välisosanikult. Teine pool on üksikisikutelt, investeerimisfirmadelt jne. Kuna nõudmine meie teenuste järgi on väga suur, siis omanikud teevad pidevalt investeeringuid. Pole veel seda hetke olnud, mil ehitus poleks jätkunud. Meie omakorda kasutame turusituatsiooni ära ja katsume tulu saada. Käibe kasvutempo on olnud väga kiire: 1995. aasta käive oli 2,2 miljonit tonni, 1996. aastal 3,5 miljonit. Ka 1997. aastal peaks julgelt miljon otsa tulema.

Meie tegeleme transiidiga Idast Läände. Ainult üks väike osa tuleb ka Läänest Itta: kahes väikeses mahutis on õlilisandid, mis tulevad Ameerikast ja lähevad õlitööstuse jaoks Venemaale. Eestisse ei jää peaaegu midagi; varem käis küll siitkaudu kütuseabi. Möödunud aastal tuli meie kaudu ka teatud osa "Neste" bensiini.

Mahutitest läheb kaup torustiku kaudu kai peale ja laeva. Meie operaatorite töö algab raudteevagunitest: teevad luugid lahti, panevad pumbad sisse, pumpavad mahutitesse ja sealt hiljem laevadesse.

Kas mahuteid välja ka rendite?

Ei rendi välja konkreetseid mahuteid, vaid klientidele mingi konkreetse mahu. Vastavalt sellele koostame iga kuu plaanid, kui palju vaguneid nad saavad siia saata, ja lepime kokku tankerite tulemise. Nii see ahel kogu aja käib. Mahutid ise on 10 000– ja 6000–tonnised ning üks 5000–tonnine.

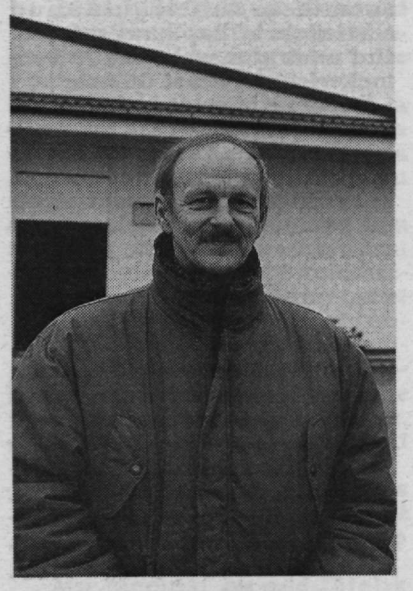
Teie firma käes on niisiis sõlmpunkt vastava kauba töötlemiseks. Kliendid ilmselt tulevad ise, teie neid ei otsi.

Jah, praegu pakkumine ületab nõudmise. Osutame ju ainult ümberlaadimise teenuseid ja kauba vajajaid meie ei otsi. Praegu oleme Baltimaade suurim masuudi ümberlaadimise koht.

Meil on transiitkaup, ja tolliprobleemid meid ei huvita. Meie tehnoloogia ei ole mõeldud jaotuspunktiks – tegeleme nö. ümbervalamisega.

Keskkonnaprobleeme ei teki, sest tehnoloogia on moodne?

Ega masuudi laadimise jaoks olegi maailmas head tehnoloogiat olemas. See on väga halb produkt, sest vajab vedeldamist ja seetõttu on töötlemine tülikas. Meie lahtise auruga ei soojenda ja seetõttu sinna vett sis-



Ants Kirikal.

se ei lähe. Külma masuudi soojusvahetist läbipumpamine võtab palju aega, seetõttu on see talvel üsna tülikas töö.

Kaisid ja mahuteid saate veel juurde ehitada. Aga kuidas on raudteega?

Raudteed oleme kogu aeg juurde ehitanud. Ootetsoonis on uus harutee ja neid tuleb veel juurde. Ka Muuga raudteejaamas oleme ehitanud kolm lisateed, kus saab vaguneid hoida.

Raudtee pool on tõsine probleem, kuna Muuga jaam on kitsavõitu. Siia tulevad ju kõigi Muuga sadama operaatorfirmade kaubad. Naftasaadused, süsi, keemiakaubad, banaanid ja muu seesugune, autodest rääkimata...

Oma laadimisvõimsuste pärast võiksime rohkemgi kaupa töödelda.

Missugune peab olema teie tööliste väljaõpe?

Otse selle ala töölisi ei ole kusagilt võtta. Neil, kes on töötanud teistes sellistes ettevõtetes või naftabaasides, ei ole meie tehnoloogia jaoks tarvilikke kogemusi: mujal tühjendatakse vagunid alt – keeratakse lahti ja lastakse kaup maa–alustesse kogumiskanalitesse välja joosta, kust pumbatakse mahutitesse, pärast soojendatakse osa üles jne. Et meil on aga täiesti teistsugune tehnoloogia, oleme võtnud võimalikult mitmekülgsete kogemustega töömehi – kas on neil siis teadmisi pumpade või torustike kohta – ja kohapeal välja õpetanud. Võtab umbes pool aastat aega, kuni operaator on õppinud kõigis meie süsteemides täielikult orienteeruma. Töötajate leidmisega küll probleeme ei ole.

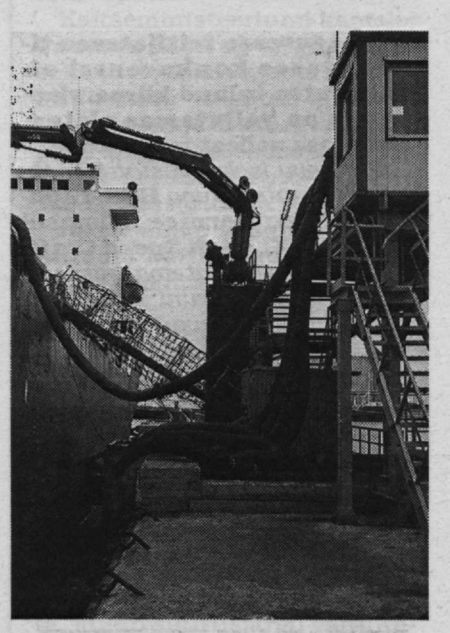
Teie terminaali avamisel rõhutati: tehnoloogia on nii puhas, et terminaalist reostust karta pole, pigem võib seda oodata laevast.

Mis nüüd keskkonnakaitset puudutab, siis raudtee–estakaadidel läheb masuuti ikka maha ka, aga betoonvann on all, ja see korjatakse kõik ära, loodusesse ei jõua midagi. Vihmavee jaoks on meil oma drenaažisüsteemid; sealt juhitakse vesi läbi puhastite, misjärel võib selle merre lasta. Pidevalt võetakse analüüse ja jälgitakse, et kõik oleks normi piires. Puhastussüsteemi oleme pidevalt laiendanud, kuna terminaal on ka laienenud. Just sai üks uus süsteem valmis.

Õhu saastamist aga kahjuks vältida ei saa. Mahuteist tuleb teatud hulk reostatud õhku välja, kui neid täidame, samuti laevadest. Õhu saastamise probleemid on praegu uurimise all. Seda teeme koos "Tallinna Sadamaga". Kooskõlas keskkonnaministeeriumiga tehakse praegu arvestusi reostuse kohta ja vaadatakse, kuidas see levib. Plaanis on panna siia mõned monitooringujaamad, et mõõta suvilate rajoonis tegelikku reostust. Tulemusi analüüsides selgub, kui hea või halb olukord tegelikult on, seejärel saab võtta konkreetseid meetmeid reostuse vähendamiseks.

Muud teed ei ole: kui tahame käivet suurendada, aga õhureostus suureneb üle normi piiri, siis me seda teha ei saa. Aga olemas on tehnilisi võimalusi, mille abil saab ka õhureostust vähendada. "Transoil" on seda teinud, sest neil on asi eriti ohtlik: nad tegelevad bensiiniga. Ka meie tegeleme kuigivõrd bensiiniga, aga meie laadime vagunid mahuteisse tühjaks ja sealt laeva, nemad aga täidavad autosid, ja see saastab rohkem. Meie käest käivad läbi eelkõige kütteõlid, masuudid ja heledad naftaproduktid.

Mari Vamba
Madli Vitismann



Laev jõudis kohale, algab laadimine. Kraana tõstab voolikuotsa laeva.

Laevu Muuga sadamas

veebruaris 1997

BT	251 – 1 000	2
	1001– 2000	17
	2001– 3000	31
	3001– 5000	9
	5001– 7500	35
	7 501 – 10 000	10
	10 001 – 15 000	8
	15 001 – 18 000	9
	18 001 – 24 000	4
	4 001 – 30 000	1
	40 001 – 60 000	26
Kokku		**152**

Laevatüüp	arv	bruto mahutavus
reisilaevu	26	1 206 348
segalastilaevu	17	32 169
jõgi–meri–tüüpi	11	29 515
ro–ro–tüüpi	37	221 569
puistlastilaevu	5	62 805
külmutuslaevu	5	19 128
tankereid	43	417 401
ore-bulk-oil	1	4 059
pargaseid	3	10 955

Suure buumi eel

Tallink oli laiali saatnud kutsed tulla tutvuma nende suurepäraste laevadega, millel eriti suurepärased *á la carte*-restoranid. Aitäh kutsumast! Et kutse seekord mingeid kõverteid pidi liikus, jäi minekuks pea viimne päev, aga märtsi keskel sai sadamatee lõpuks jalge alla võetud ja laeva astutud ka.

Mõttes mõlkumas varsti saabuv uus,

see viisavabadus,

vaatasime seekord natuke ka terminaalis ringi.

D-terminaal, muidu ilus ja puhas, on laeva lahkumise eel paksult rahvast täis. Võid olla lugenud ja kuulnud, milline mõll terminaalis ja laevas käib, aga päris ettekujutust sadamas toimuvast kogemata ei saa. "Kuule, mine ikka ilusti koju," püüab piirivalvur põhjanaabrit veenda. See on nõus küll, aga kuspool see kodu seekord on, mine võta kinni. Kuigi noormees ta passikontrollist läbi suunas, tehti ootamatu otsustavusega tagasipööre siis, kui kõrvalt need kaks toru, mis kindlalt rajal hoidsid, ära lõppesid. Ei muud, kui ametikohustuste täitjad andsid ta laeva üle käest-kätte. Kuigi juhtus ka vastassuunas liikumist kahe sinimundrikandja vahel.

Eesti kodanikuna laeva minna on rahulik, sest selle sildi all tungi polnud. Soomlased, teadagi, on praegu põhikäijad. Ilmselt on just sinna, kus kirjas "Eesti kodanik", suvepoole enam inimesi oodata.

Kena oli, et need, kes **laeval külalisi vastu võtmas** olid, kuulasid kenasti eesti inimese kombel ära, mis teisel öelda, ja ei kippunud ka üheleainsale soomlaste vahele juhtunud eestlasele küllap kindlasti teatud määral sissekulunud soomekeelset tervitust ütlema.

Reedene laev oli üsna täis nii Soome minnes kui ka tagasi tulles. Suures laevas on olemisvõimalusi mitmeid, ainult lastega, kui neid peaks rohkem hakkama reisima, võib ilmselt raskeks minna, sest praegune pallimeri rüblikute tegutsemisindu kuigivõrd rahuldada ei suuda.

Söömise-joomisega

aja viitmiseks on võimalusi mitmeid. *Á la carte* on päeval tühjem, õhtul täiem. See vähi supp ("tulevat õndsa näoga ära helpida") on hea küll, jaanalinnu liha jäi proovimata (mine tea, mis liiva all äkki oma pead hoidnud). Meele teeb rõõmsaks see, et magusasõbrale, kel oh-kuiraske valida, on välja pakutud päästev lahendus – magustoit *á la Tallink*, mis sisaldab natuke mitmelt erinevalt menüürealt. Lisaks on see kõik eriti kunstipäraselt serveeritud. Meeldiv üllatus oli ka spetsiaalne laevavein. *"Côtes du Luberin", Chateau Val-Joanis* aastast 1994 oli *villitud ainult Tallinki laevadele.* Kes end seda kõike nautima unustas, palju muud ei jõudnudki ette võtta. Kuigi igas baaris, kohvikus, ja kuidas neid veel nimetati, käis elav tegevus nii leti ääres kui ka tantsupõrandal ja isegi karaokelaval. (Et nad sellest ka ükskord ei tüdi!)

Laeva pood

on ilmselt üks populaarsemaid paiku. Hoolimata sellest, et meiepoolsed hinnad on tükk maad soodsamad, käib ometi laeval ostmine elavalt. Saadaval on laevavein aastaist 1993–1995, meenutagem, *villitud ainult Tallinki laevadele. Tallinki* kaubamärgiga šokolaadikarpi kaunistavad ex-laevade "Tallink" ja "Vana Tallinn" pildid. Ent saadaval on ka "Kalevi" ilusamaid šokolaadikarpe, muud Eesti kaupa leivast lihani ja "Viru Valgest" "Viru Kangeni". Mõnusad on kohvihinnad, leib aga kallim kui linnapoes. Euroopa Liidu tasemelgi on asutud uurima, mida

maksuvaba kaubanduse lõpetamine 1999. aastal

meremajandusele tähendab. Praegu on soomlaste arvates Euroopa *tax-free*-kaubanduses liikumas üle poole miljardi Soome marga, selle raha arvel on laevapiletite hinnad püsinud suhteliselt madalal. Isegi see, et Ahvenamaa-liinidele mööndakse *tax-free*-kaubanduse jätkumist, ei suuda enam ärivaistuga inimesi maha rahustada.

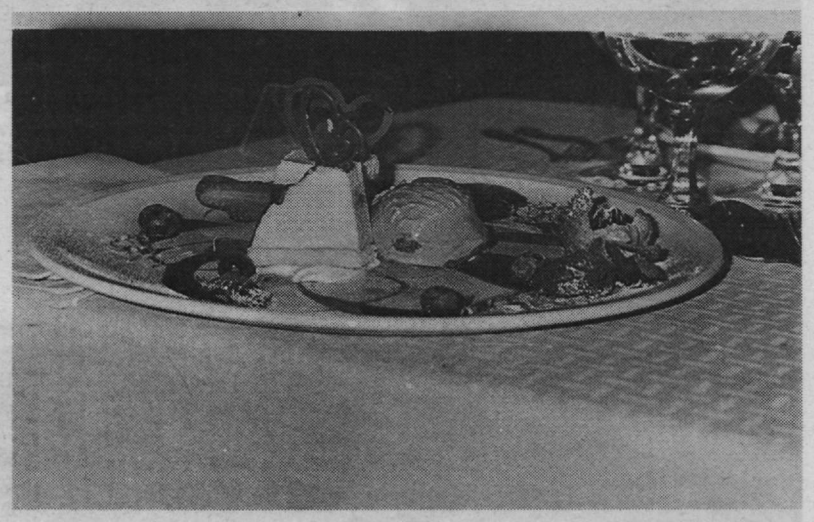
Soomes on loodud laevaomanike, "Finnairi", "Primalco", Laevavarustajate Liidu ning tubaka-, alkoholi-, kosmeetika- ja toiduainetetööstuse esindajate ühendus "Trade and Traffic Finland". See ühendus on seadnud eesmärgiks taotleda, et Euroopa Liidus muudetaks *tax-free*-kaubanduse kaotamise otsus. Kannatavaks pooleks on mitte ainult Soomes, vaid ka näiteks Hispaanias, tööstus ja töötajad, sest tööhõive väheneb.

Kui "Meloodia" praegu, suhteliselt vaiksel ajal, iga päev keskmiselt 800 reisijaga sõidab, on loota (karta?), et suvel võib üsna kuum reisiaeg tulla.

Laevale astujat tervitavad naeratused päikeselaigus.

Reet Naber
Madli Vitismann

Lõuna paiku on Vanasadam värvikirev.



Maiasmoka unistus: mitu magustoitu ühekorraga.

Kiirlaevade ajastu algus

Praegusesse reisijateveo tihenevasse konkurentsi on väga ruttu tulnud kiirparvlaevad ja on vallutamas ulatuslikku osa sellest mereturust.

Kiirlaevu iseloomustatakse tähekombinatsiooniga ***HSS -High-speed Sea Service****, viimasel ajal ka* ***HSC, High Speed Craft****. Lisatakse reisijatemahutavust näitav number, kuni 1500. Tehnikainimesed loevad nende laevade tähendust mereveonduse arengus samaväärseiks "Boeing 747" tulekuga lennundusse.*

Murranguline oli 1995. aasta, siis jõudsid teostuseni mitmed huvitavad konstruktoritöö saavutused. 1995.aastal anti tellijaile üle 7 suurt kiirparvlaeva, 1996. aastal loodeti saada veel 24 ja uusi tellimusi tuleb aina juurde.

Need valminud 7 kiirlaeva näitavad Skandinaavia, Austraalia ja Vahemeremaade konstruktorite oskusi katamaraanide ja kompaktkeredega (*monohull*) kiirlaevade konstrueerimisel. Kaks neist seitsmest katamaraanist projekteeriti kiirusega üle 50 sõlme.

Alates 1990. aastast, kui "InCat" ilmus välja oma esimese 74-meetrise *lainelõikajaga*, on põhilahendust täiustatud ja lihvitud, suurendamaks vastupidavust ning võimaldamaks reisijaile suuremaid mugavusi.

Nii praegused katamaraanide kui ka kompaktkerega kiirlaevade projektid kuuluvad praktiliselt samasse põlvkonda pea kõigi tunnuste poolest: nii mõõtude kui ka konstruktsioonilahenduste, kiiruse ja mahutavuse, propulsiooni ja püstivussüsteemide, autoteki ja pealesõidu planeerimise ning reisijatele loodud tingimuste poolest.

1995. aastal anti kaks Tasmaanias ehitatud 78-meetrist *InCat*-i (need on varem ehitatud üheksa 74-meetrise katamaraani modifikatsioonid) üle tellijatele. Kõik ei ole alati sujunud ladusalt, mis uute lahenduste puhul sagedamini ette tuleb kui vana ja sissetöötatuga. "Condor 11" jooksis 1994. a. katsetuste ajal madalikule ja sellepärast saadi ta Weymouthi-Kanalisaarte liinile hiljem panna. Praegu "Stena Sealynx IV-na" tööd tegev alus ei saanud esimese tellija nõutud kiirust kätte ning sellepärast jättis too laeva ostmata.

Skandinaavia täiustab

Kiirusesõda on käima läinud Skagerraki-Kattegati piirkonnas ja ähvardamas ka Läänemerd. Kiirlaevad ja katamaraanid on juba käigus või plaanitakse käima panna pea kõigile Taani ja Norra, mandri ja Skandinaavia poolsaare vahelistele liinidele.

1988. aastal otsustas Norra valitsus riiklikult toetada programmi, mis oli suunatud pindefekti kasutavate ning tiiburlaevade konstrueerimisele. Esimene tulemus oli 1995. aastal vette lastud kaks **Foil-Cat**-i – need on 35-meetrised tiiburkatamaraanid. Need anti üle Kaug-Ida firmale nimede all "Penha" ja "Barca". Hongkongi veeti nad laeva pardal ja seal pidasid nad katsetusaja auga vastu. Neil katamaraanidel on jõumasinaiks "General Electricu" LM500 turbiinid (8900kW). 30-sõlmelisel kiirusel tõusevad nad tiibadele ning võivad saavutada maksimumkiiruseks 52 sõlme. Istekohti on 402. Et ühe laeva hinnaks kujunes 20 miljonit dollarit, arvavad paljud, et selle Kaug-Ida piirkonna rahva jaoks on see liigne luksus.

Norra "Mjellem & Karlsen", kus ehitati "Kattegat", on väheseid Põhja-Euroopa laevatehaseid, mis on suutnud kiirlaevakonkurentsis vastu pidada.

Teatavat tüüpi kompaktkerega alumiiniumlaevu peetakse skandinaavlaste laevaehitusfilosoofia saavutuseks. Nende suureks eeliseks on see, et neid saab kasutada praegustes tavapärastes terminaalides, sest need ei vaja sildumiseks eriseadeldisi. "Kattegatid" on arvestatud 600 reisijale ning 160 autole, keskosas on läbisõidetaval autotekil ruumi ka bussidele või kõrgematele veokitele.

Oma positsioone on kindlustanud 40-meetrised katamaraanid. Norra "Kværner Fjellstrand" suutis müüa oma kümme 40-meetrist *FlyingCati*, lendavat katamaraani. Selletüübilised alused, millel 250-450 istekohta ja jõuallikaks kaks 4000 kW mootorit, on tõestanud end kui efektiivsed ning paraskulukad alused ja neid on praeguseks tellitud 40.

Eurooplased on oma kiirlaevade ehitamisega vist jälle maha jäänud, 1995.a. said oma kontosse kirjutada vaid kaks valmis laeva. "EN Bazan", Hispaania laevaehitusgigant, andis tellijale üle 96-meetrise fregatitüüpi kompaktkerega kiirlaeva "Alcantara" Palma de Mallorca-Tarragona liinile. See võtab peale kuni 450 reisijat ja 84 autot, ta ekspluatatsioonikiirus on 35 sõlme.

Ida domineerib

Nagu muudki laevaehitusharud, areneb ka kiirlaevaehitus Idas oluliselt kiiremini kui Euroopas. Ka Hiina areneb kiiresti. Hongkongi jaoks lasti Shanghais vette 2 tiiburit PS 30, mis teevad 43 sõlme ning võivad pardale võtta 290 reisijat. Esimene PS-30 tüüpi tiibur "Balsa" sai valmis 1994. a. novembris ja maksis 14 miljonit dollarit, sõsaralus "Praia" valmis 1995. a.

Autoparvlaevade ehitusel on esirinnas Austraalia, kus ehitatakse viit tüüpi laevu. Seevastu Itaalias, Hispaanias, Norras ja Rootsis saadakse hakkama kaht tüüpi laevadega, aga Taani, Jaapani ja Hollandi laevaehitajail on käsil üks projekt.

Katamaraanid meil lähemal

Juba 1988. a. katsetati katamaraani "Vindile" **Visby-Nynäshamni** liinil (Gotlandi ja Rootsi mandriosa vahel). Esimene katse lõppes fiaskoga. Mullu pandi liinile suurem ja võimsam katamaraan "Olivia", 40-sõlmelise kiirusega 540 reisijale ning 96 sõiduautole korraga küüti võimaldav Austraalias ehitatud alus.

"TT Line" katsetas katamaraani "Delphin" **Rostock-Trelleborgi** liinil. Hannu Lovén, endine Hamburgi sadama esindaja Helsinkis, kes nüüd Rostockis töötab, teatas, et reisijatepuudust polnud, kuid sadamal on tekkinud tõsised keskkonnakaitselised probleemid. Sellepärast praegu vähemalt seal kaalutakse tõsiselt, kust leida vahendeid, et negatiivseid kõrvalmõjusid elimineerida.

Juba mitu aastat oleme katamaraane ka **Tallinna** sadamais näinud ning saanud tundma õppida nende häid ja halbu külgi. Kahjuks jäi kunagi "Inreko Laeva" tellitud katamaraan maakera kuklapoolele.

AS Hansatee plaanib sel suvel Soome lahele tulla vähemalt ühe katamaraaniga. See on 40-sõlmelise kiirusega 39-meetrine 1979. aastal Norras ehitatud katamaraan, mil kohti 271 reisijale. Seni töötas see alus Norras.

Lisaks juba olemasolevatele projektidele on välja töötatud eriti kitsa korpusega (*slenderhull*) katamaraanid, mida saaks kasutada kaitstud veealadel. Seda seeriat hakatakse tähistama tähega **K** ning numbriga, mis näitab ära kiiruse. Esimene, jaanuaris 1995 Buquebus'ile Montevideos üle antud "Juan Patricio" oli K-55. Katsetustel saadi kätte 53,8 sõlme. Reisijakohti on sel 294 ja autokohti 53.

Järgmisena sai valmis Korea omanikele juulis üle antud K-50 "Sun Flower" 32 auto ja 769 reisija veoks.

Reet Naber

1 % "Hansateest"

"Eesti Merelaevanduse" juhatuse esimees TOIVO NINNAS, missuguses seisus on praegu teie firma erastamine?

Viis tahtjat esitasid oma plaanid; välja pole veel keegi midagi valinud. See peab olema tehtud vähemalt 6. aprilliks, aga võidakse otsustada ka varem. On isegi üks jutt, et juba nädala pärast valitakse teise vooru minejad välja.

Kas on võimalik, et teist vooru ei tulegi?

Ei usu. Vahest ainult siis, kui pole ühtki väärilist pakkumist.

Ma ei ole teiste plaane muidugi lugenud, ja ega keegi mulle neid ei näitagi. Aga puht-professionaalsest huvist loeksin neid hea meelega, tahaksin küll teada, mismoodi teised arvavad.

Praegu on suur vaikus. Teiseks vooruks ei saa ka kuidagi valmistuda, sest teise vooru tingimusi pole veel olemas. Algse lehekuulutuse põhjal tundub, et seal tuleb jutt juba konkreetsest rahast, maksetingimustest jne.

"Tallinki" ei ole teil ikka veel õnnestunud ära müüa?

Ei veel. Vaatajaid ikka käib. Raske on: 15 meest on peal, raha läheb palkadeks ja kütuse peale, iga päev maksame kaimaksu.

Kui meie erastamisel võitu ei saa, on tõsine asi, ja kui saame, on veel tõsisem. Kohe väga tõsine. Kui ei saa, on tegelikult ka väga tõsine, sest siis toimuvad eesti merenduses päris suured muudatused. Meie võitjaks tulek väga suuri muudatusi ei tooks, sest laevanduse arendamises ei ole meid ka seni takistatud, põhisuund jääks samaks.

Kas saab öelda, et endistest kuueteistkümnest N. Liidu merelaevandusest on Eesti oma kõige kaugemale jõudnud, just kui uusi laevu silmas pidada?

Ei tea, pole niimoodi mõelnud. Enesekiitmine on muidugi tähtis asi, mida ei saa teistele usaldada. Aga sellegipoolest – jätame selle küsimuse praegu lahti...

Kas olete muidu teiste laevanduste eluga kursis?

Leedus läheb praegu päris hästi. Lätis on probleeme: laevandus on ka erastamise all ja erastajad samad mis siin – suured firmad vaatavad ju Balti majandusruumile tervikuna.

Praegu firma vabaneb kõigest liigsest nagu näiteks õppetreeningulaev "Arzamass".

Sellest me ei oleks kavatsenud vabaneda, oleksime ta kindlasti jätnud uuele omanikule. Iseasi, et temast oleks ehk juba varem vabanema pidanud: on ju päästeväljaõpe täielikult riiklik funktsioon. Meie viga, et olime selle "Arzamassi" justkui täiesti ära, rentniku kätte, unustanud. Oleks pidanud temast lahti saama, nagu omal ajal saime praamiliiklusest, meresidesõlmest...

...ajalehest "Eesti Meremees"...

... jah, ajalehest, merepäästest, meremeeste elumajadest (mis küll olid sadama bilansis) – kõigest sellest, mis ei kuulu kommertsfunktsioonidesse.

Kahjuks lõppes "Arzamassiga" niimoodi, et rentnik sattus finantsraskustesse ja tõi laeva korralikust seisukohast ära, uus ja tasuta polnud aga ohutu.

Lisaks olete nüüd vabanenud ka oma osast "Hansatee" 25-miljonilises aasta lõpuks lubatud kasumis.

Oleksime oma osa säilitamiseks operaatorfirmas "Hansatee" laenu võtnud, aga erastamise all oleva ettevõtte juhtimine kuulub erastamisnõukoguga kooskõlastamisele. Praegusel juhul on lausa hea, et "Eesti Merelaevanduse" juhtkond on üks neist, kes tahab teda erastada, sest kui nii ei ole, siis tuleb ette, et erastamisele mineva ettevõtte inimesed suhtuvad lõpupoole oma firmasse juba veidi ... kergekäeliselt; tuleb ette ka millegi mahaparseldamist. Sellepärast on paika pandud reeglistik, mis teeb erastamisele mineva ettevõtte igapäevaelu tunduvalt raskemaks.

Aktsiakapitali laiendamine, aktsiate ost ja müük on ainult erastamisagentuuri pädevuses. Ei meil juhtkonnal ega ka nõukogul ole seda võimalik teha. Meie nõukogu otsus aktsiakapitali laiendamiseks oli olemas, aga see oleks saanud jõustuda vaid erastamisagentuuri nõukogu heakskiidul.

Kui "Hansatee" tahab normaalne firma olla, siis see, et tal on miljardiline käive ja 400 000-line aktsiakapital, ei mahu ühegi maailmas kehtiva reegli alla. See on firmale äärmiselt paha, eriti kui arvestada laevandusäri, kus igal talvel on tunduvalt rohkem kulutusi kui suvel ja reisijaid on ka tunduvalt vähem kui suvel. Ükskõik, kes siia liinile ka ei tuleks, olgu see siis *Silja* või *Viking*, oleksid neil ikka samad probleemid. Talvel on vaja täie rauaga maksta sadamamakse, teha remonti – kulutusi on talvel märgatavalt rohkem kui raha sisse tuleb. Seepärast tekivad rahavoogude probleemid. Kui omakapital on väga väike, siis peab laenuraha olema, see aga nõuab protsentide maksmist. Seepärast ongi firma seisukohast aktsiakapitali juurde vaja.

Aga sellega seoses muutus "Eesti Merelaevanduse" sõnaõigus "Hansatees" nüüd olematuks – 1% aktsiakapitali omanik eriti palju ju kaasa ei räägi.

Igal asjal on kaks otsa. Ka siin. Ühest küljest oli merelaevandusel "Hansatees" muidugi väga suur sõnaõigus. Teisest küljest aga: "Hansatee" on operaator, "Eesti Merelaevandus" on laevaomanik. Aga kui oled ka veel selle firma omanik, kes su laeva opereerib, siis võidakse su käest nõuda kangesti head mõistmist ja arusaamist operaatori probleemidest. Kui sa aga operaatorfirma omanik ei ole, on sul vabamad käed igasuguseks tegutsemiseks.

Ühesõnaga, kui laevaomanik näeb kusagil mõnd tulutoovamat operaatorit, annab ta oma laevad selle kätte?

Jaa, siis on lugu läbi.

Tegelikult peakski igaüks tegelema oma äriga. Kui oled ühtlasi nii laeva- kui operaatorfirma omanik ja operaatoril on raskusi, siis on laevaomanik sunnitud talle vastu tulema, nõus olema oma raha õigel ajal mitte kätte saama jne. Kui aga oled ainult laevaomanik, siis räägid üldarusaadavas keeles: kui teil võimalik ei ole, siis maksab keegi teine.

Nii et mina "Hansateest" loobumist katastroofina ei vaataks. Oleme nii kaua aastaid seal sees olnud, nii palju tööd teinud jne. Jah, see kõik on õige...

Ja olete selle liini sisse sõitnud, mille pealt "Hansatee" praegu oma tulevast kasumit arvestab.

Jah, sisse sõitnud, raha maksnud. Kõik õige. Aga tegelikult parem on nii nagu nüüd.

Näiteks "Donata" on meil rendile võetud. Aga ega "Donata" omanikku ei huvita, kas "Eesti Merelaevandusel" on raha või ei ole: kui raha ei ole, siis me laeva ei saa. Kahe kuu garantiiaja möödudes me nende laeva enam ei kasuta.

Ühesõnaga, praegune variant annab laevaomanikule rohkem manööverdamisvõimalusi.

Nii et kõnealune sõnaõigus "Hansatees" on läinud erastamisagentuuri nõukogu otsusega?

Mitte nende otsusega. Ega erastamisagentuur ei ole kunagi otsustanud, et ta meile laenu võtmiseks luba ei anna. See oleks asjast vale arusaamine. Esimesel korral ei võetud lubamise otsust vastu, ja otsustamine lükati järgmiseks korraks. Ning järgmisel korral ei võetud küsimust päevakorda. Nii et erastamisagentuur ei ole mitte ütelnud: me pole nõus.

Seepeale sai aktsiate märkimise tähtaeg lihtsalt täis. Ühispank ja kes seal veel oli, sai võimaluse. Me elame turumajanduses, kus igaüks peab oma võimalust otsima.

Ja kuidas Tallinn–Helsinki liiklus veealuse tunneli ehitamise plaanide valguses teile paistab?

See tunnel on huvitav asi ja võib-olla ka kunagi tuleb, aga ma ei usu, et meie silmad seda näevad. Maailmas on nii palju asju vaja teha...

Oleks selle taga mõni suurem riik kui Soome oma 5 miljoni elanikuga, kel pealegi ju on traditsiooniline kaubatee läbi Rootsi. Ei ole ka kindel, et tunneli ja Eesti kaudu saaks näiteks Saksamaale kiiremini kohale kui läbi Rootsi. Ehitamine ise ei oleks küll mingi probleem, arvestades kui pagana hästi soomlased kalju sisse ronivad.

Kuidas vaatate praeguses kontekstis ITF-i ettepanekut Eesti lipust mugavuslipp teha?

Mu meelest on see täielik jama.

Aga kuidas meil õnnestub neile seda selgitada?

Eks selle asja taga on meie sõbrad soomlased. Hõimuvelled. Me pakume neile teatud konkurentsi ja seepärast nad meile seda teevad.

Ma ei tea, mida me peaksime selgitama.

Taoline avaldus ise teeb nii palju halba, et kes seda juhtub kuulma, vaatab juba iseenesest Eesti lippu kerge kahtlusega.

Noh, ega Küprose ja teistelegi mugavuslippudele nii halvasti vaadatagi. Nad on avalikult teada, ja praegu on mugavuslippude all kogu maailma laevu koos. Eestis aga pole seadusandlus arenenud veel sellele tasemele, mida sel juhul vaja oleks. Ei usu, et needsamad soomlased oma laevad Eesti lipu alla tooksid.

Mugavuslipu seadused on ühest küljest küll liberaalsed, teisest aga küllaltki hästi paika pandud. Juba see, et meie lipu all peab sõitma Eesti kodanikust kapten, teeb selle lipu mittemugavuslipuks. Meie lipp ei saa praegu puht-juriidiliselt kuidagi mugavuslipp olla. Selleks peaks meresõidukoodeksi täiesti ümber tegema, samuti laevaregistrisse kandmise. Näiteks mingit Norra laeva ei saaks sinna registreerida, kui toda firmat Eestis olemas ei ole jne.

Mari Vamba
Madli Vitismann

TALLINK Pressiteade

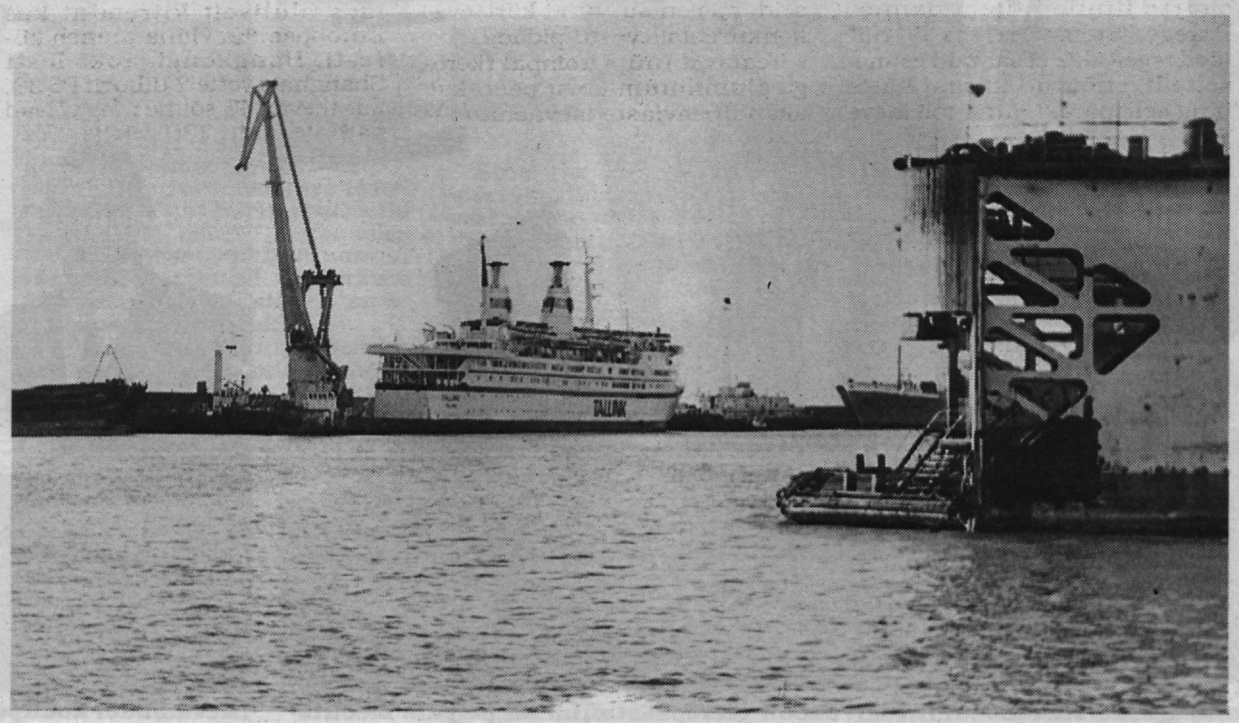
Täna toimunud Hansatee AS juhatuse koosolekul tõdeti, et aktsionärid on kasutanud aktsiate eelisostuõigust osaliselt ja juhatus otsustas temale aktsionäride erakorralise üldkoosoleku poolt antud volituse alusel tühistada mittemärgitud aktsiad.

Hansatee AS aktsiakapital jaguneb peale aktsiakapitali laiendamist järgmiselt:

Inforte AS	67%
Ühisinvesteeringud AS	32%
Eesti Merelaevandus AS	1%

Hansatee AS käive 1996. aastal oli 1 miljard krooni, ja 1997. aasta planeeritav käive on sama. Firma kasum 1996. aastal oli –45 (miinus nelikümmend viis) miljonit krooni, 1997. aasta planeeritav kasum on 25 miljonit Eesti krooni.

12. märts



"Tallink" ootab oma saatust juba kolmandat kuud Vene-Balti sadamas.

Kindlustunnet ei kuskil

27. veebruaril tuli teist korda kokku kaitsejõudude pressiklubi, kõneks seekord kaitsekulud. Et meremehed maksavad makse keskmisest rohkem, peaks riigi rahaga toimuv huvi pakkuma.

Riigikogu riigikaitsekomisjoni liige **Tõnu Kõrda** tutvustas riigieelarve koostamise eelseid arutlusi. Ühtlasi selgus, miks kõneldi mullu kaitsekulutuste kahekordistamisest – võrreldes teiste (arenenud) riikidega on Eesti ka selles valdkonnas mannetu. Pärast N. Liidu kogemust, kui riik Lääne ekspertide hinnanguil umbes 20%-ga rahvuslikust koguproduktist relvastas end surnuks, olevat väga raske riigikogus selgitada, et alla 2% ei tule toime ka stabiilsed riigid, millel on kaitsejõud ammu olemas ja korras ning geograafiline asend tunduvalt parem. NATO liikmeist kulub kaitsele näiteks Belgial 1,6%, Hollandil 2% ja Norral 2,5%, Prantsusmaal aga 3%. Kreekal ja Türgil kulub 4,5% ringis rahvuslikust koguproduktist.

Eesti tänavusest riigieelarvest eraldati kaitsejõududele 736 miljonit krooni, millest 100 miljonit on vana võla (Iisraeli relvaostu) tagasimaksmiseks. Tinglikult lisandub piirivalve 100 miljonit, ent kogusumma on jäänud 0,7–1,2% piiresse rahvuslikust koguproduktist. Kui järgmine riigieelarve näeks ette 2%, peaks see olema vähemalt 1,3 miljardit krooni, seega tänavuse summa kahekordistamine. Kuid ühiskonna toetuseta on Tõnu Kõrda hinnangul võimatu seda raha parlamendis kätte saada.

Kaitseministeeriumi kantsler **Toomas Kitsing** selgitas kaitsejõudude eelarve jaotust. Raha puudumine takistab muuhulgas ajateenijate juurdevõtmist, kuigi kõigis väeosades oleks võimalik selleks ruume juurde saada, kui need ära remontida.

Ajakirjanike küsimused puudutasid kaitseväelaste koolitust, riigikaitseakadeemiat, Iisraeli relvade korrasolekut, laskemoona Eestis tootmise võimalusi, riigikaitseõpetuse algust koolides. Vastates "Meremehe" küsimusele kaitseväelaste elukindlustuse kohta, pidi Toomas Kitsing tõdema, et praegu käsitatakse ainult üksikjuhtumeid. Kõigi kaitseväelaste elukindlustus maksaks kümneid miljoneid, ent juhtumeil, mille puhul praegu tuleb maksta, kulub suurusjärgu võrra vähem kroone. Hoolimata sellest, et seadus näeb ette, et elukindlustus peab olema, ei peeta kindlustunnet nähtavasti kaitsetahet suurendavaks teguriks.

Tõnu Kõrda sõnul jõuab riigikogusse peatselt kaitseväe seaduste pakk ning ta rõhutas, et kaitseväele raha andes ei tegelda üksnes sõjaväega, vaid teataval määral ka ühiskonna korrastamisega.

Millegipärast jagatakse eelarvet tehes aga ikka veel konkreetseid miljoneid, tõstes neid ühelt realt teisele. Viie ja poole aastane riik peaks olema jõudnud enne selgeks teha eelarve proportsioonid, et rahvusliku koguprodukti kasvades saaksid raha juurde kõik eluvaldkonnad vastavalt oma osakaalule.

Madli Vitismann

Võitlus substandardse laevandusega ägeneb

24.–25. märtsini 1998 toimub Pariisi ja Tokio Memorandumi liikmesriikide ministrite konverents, millel on kõrgendatud tähelepanu objektiks substandardne laev.

Esimene katse teha substandardse laeva kasutamine raskeks, sest sellise laeva omanik teenib tulu oma laeva laevapereliikmete ja teiste laevade ohutuse arvel, tehti 1978. aastal Haagi memorandumi allakirjutamisega. Praegu toimib juba neli ühiste laevakontrolli reeglitega töötavat ehk memorandumi ümber ühinenud riikide liitu. Esimene neist on 17 liikmega Pariisi Memorandum, mis arenes välja Haagi memorandumist. Teisena alustas 1. detsembril 1993 tööd Tokio Memorandum, mille liikmed on 18 Aasia – Vaikse ookeani piirkonna mereriiki, sh. Hiina, Austraalia, Venemaa ja Kanada. Järgmine oli Ladina–Ameerika "*Acuerdo de vina del Mar*" ja praegu viimane Kariibi Mere Memorandum. Lisaks nende memorandumite liikmesriikidele on substandardse laeva "hirm" Ameerika Ühendriikide Rannavalve, mis praktiliselt hoiab oma kontrolli all Põhja–Ameerika mõlemad kaldad.

Ministrite konverentsi eesmärk on välja töötada laevakontrolli tingimused, mis väliskaksid substandardse laeva väljumise sadamast merele. Esikohal selles poliitikas nähakse lipuriigi administratsiooni, mis oma iga–aastase või sagedasema laevakontrolliga peab tagama laeva vastavuse rahvusvaheliste konventsioonide nõuetele (*the first line of defence*). Teisele kohale (*the second line of defence*) on asetatud sadamariigi laevakontrolli (*Port State Control*) tegevus. Edasi tulevad ülesanded laevakonstruktoreile ja –ehitajaile.

Lipuriigi administratsiooni ülesanne on täita kohustused, mis on endale võetud, ühinedes vabatahtlikult rahvusvahelise konventsiooniga. Eesti Vabariik on ühinenud pea kõigi tähtsamate merealaste konventsioonidega, seega on võtnud otsese vastutuse Eesti Vabariigi lippu kandvate laevade tehnilise seisukorra eest. Laevakontrolliga tegelevad Eestis veeteede ameti laevakontrolli inspektorid või valitsuse volitusel rahvusvaheliselt tunnustatud klassifikatsiooniühingud.

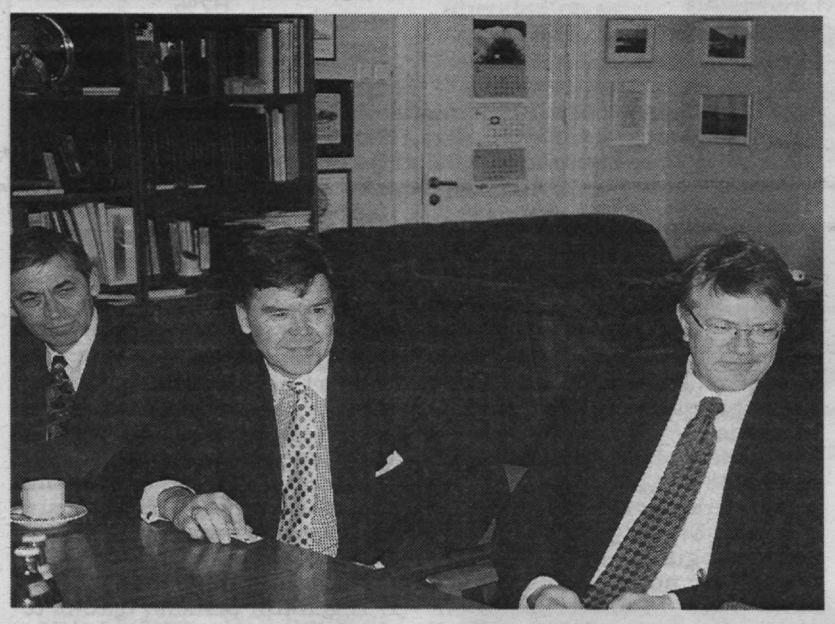
Eesti laevastiku tehnilist seisundit ei saa kuidagi veel heaks pidada. Mullu peeti Eesti aluseid kinni (s.t. tunnistati merekõlbmatuks) välissadamais 20 korral ja Eesti sadamais 145 korral. Kuigi suurem osa kinnipeetuist olid kalapüügilaevad, ei puudunud selles hulgas ka soliidsete laevaomanike alused.

Peamised laevade kinnipidamise põhjused on päästevahendite, tuletõrjeinventari ja üldohutuse halb seisukord. Samuti konventsioonidega ette nähtud teatmike vananemine ning muidugi konventsioonide endi puudumine laeval, kuigi see otseselt nõutav ei ole. Raske on mõistlikult täita selle dokumendi nõudeid, mida käepärast ei ole, aga dokumendid (konventsioonid) kaaluvad mitu kilo ja nende kõigi sisu peas hoida käib kindlasti üle jõu. Samuti puudub paljudel laevaomanikel, rääkimata laevadest, "Eesti Veeteede Ameti Teataja", milles trükitakse regulaarselt teateid käivituvatest rahvusvahelistest ja Eesti õigusaktidest.

Viimasel IMO alamkomitee istungil (FSI 5) tänavu jaanuaris võeti vastu otsus, et lipuriigi sadamas kinnipeetud laevad lähevad administratsioonile kirja plusspunktidena, välissadamas kinni peetud laeva kohta tuleb aga administratsioonil saata IMO–le seletuskiri, mida on merekõlbmatu laeva kasutamise eest ette võetud laevaomanikuga ja kapteniga, kes pani ohtu inimelud ja keskkonna.

Lähitulevikus hakkab Eesti Veeteede Amet ajakirjanduses avalikustama andmeid kinnipeetud laevade, nende omanike ja kaptenite kohta. On viimane aeg lõpetada merekõlbmatute laevade kasutamine sinimustvalge lipu all.

Eesti Veeteede Ameti
meresõiduohutuse teenistuse
juhataja
Vello Muru



4.–5. märtsini olid Eesti Veeteede Ametil külas kolleegid – mereadministratsioonide peadirektorid Rootsist ja Soomest.

Sel fotol on **Kyösti Vesterinen** ja **Anders Lindström** koos neid saatva **Willand Ringborgiga** visiidil Riigi Piirivalveametis.

Reet Naber

Toimetuselt. Eelmises "Meremehes" ilmunud samateemalise artikli "Laevakontrollist 1996. aastal" autor on Eesti Veeteede Ameti meresõiduohutuse teenistuse laevakontrolli osakonna juhataja **Aarne Valgma**. Palume vabandust.

Kas merelõhna on?

6.–8. märtsini olid "Eesti Näituste" ruumid täis äraütlemata rõõmsameelseid ja hakkajaid inimesi. Peeti noorte infomessi "Teeviit '97", ja juba mitmendat korda. Väljas oli üle 100 eksponendi, lisaks I õpilasfirmade laada paarkümmend osavõtjat 7. märtsil.

See mess jääb meelde kui parima õhkkonnaga näitusi, mis nähtud. Enamasti noored noortega suhtlemas, ise sellest kõigest mõnu tundmas. Ei olnud täitumatute unistuste kibedat kõrvalmaiku, nagu tihtipeale turisminäitustel, ei olnud ka nii põhjani asjalikkust kui informaatikamessidel. Rulluiskudel ringituulavad korraldajad aga ei tekitanud üldse tuulepeadetunnet. Kuidas siis meretuuled ka puhusid?

Eesti Merehariduskeskus esines 23 kõrg– ja ülikooli hulgas, kõrvu nii Tallinna Tehnikaülikooli kui ka Eesti Humanitaarinstituudiga. Anti teada, et saab õppida tüürimeheks, laevamehaanikuks, sadamainseneriks, külmutusmehaanikuks, kalanduskonsulendiks, hüdrograafiks, hüdrometeoroloogiks. Mõne eriala kohta oli ka tutvustav materjal. 7. märtsi pealelõunal oli seal vaikne ja rahulik. Tuletorni mudel vaid plinkis kutsuvalt.

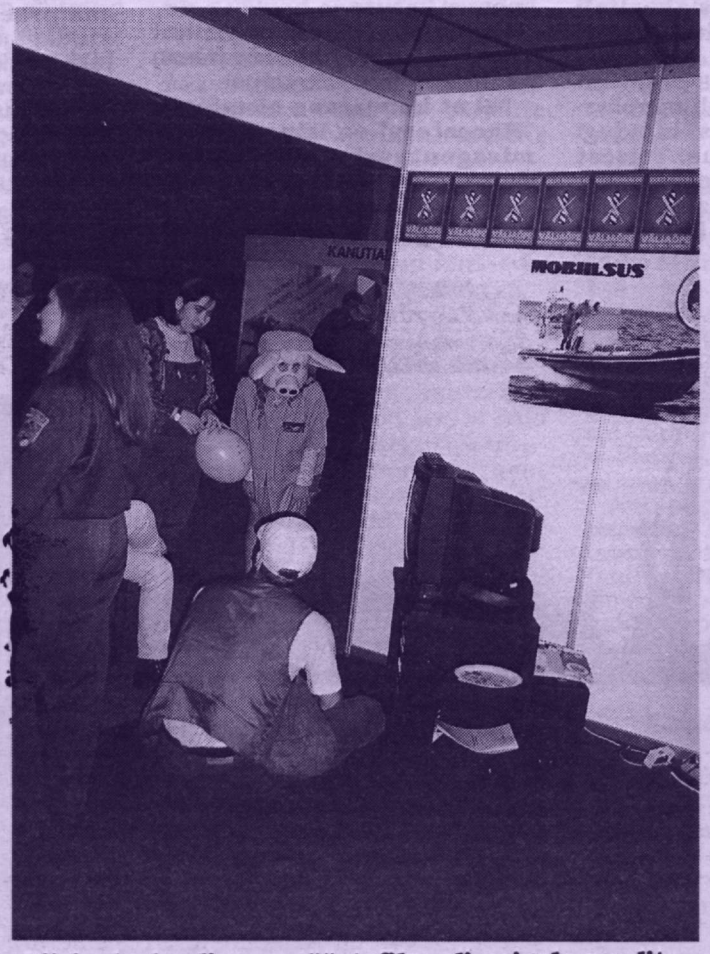
Merenduslikku väljaõpet lubas ka Piirivalvekool. Maapiirivormis neiu oskas põhjalikult ja haaravaltki oma koolist rääkida, parasjagu näidatav päästevideo oli kõitnud mitmeid vaatama jääma. Merepiirivalvuriks püüdlejale lubati, et sõjaväeliste ja piirivalvamisteadmiste ning tavapärase merekoolituse käigus õpetatakse selles koolis ka üldse **laeva ja tema hingeelu tundma!** Ei mõtle ma seda välja, selle olid nad igale huvilisele jagatava infolehe peale ise kirja pannud.

Laevamudeli leidsin õpilasfirmade reast. Sini–valged laevamudelid ja firma "Co(a)stive Lainer". Miks see nimi just selline on valitud, jäi kolme hakkaja noormehe käest küsimata, aga idee iseenesest on küll hea. Nad on nimelt ette valmistanud "Regina Baltica" mudeli tegemiseks A—3 formaadis 17 lehel detailid. Lõika ja kleebi, ja laev ongi olemas.

Noormehed ise õpivad Tondiraba Keskkooli 11. klassis. Praegu püüavad nad teha koostööd E—Liini AS–iga, et nende tööd laeval müüki pandaks. Küsimusele, kust on tulnud huvi Rootsi–liini laeva vastu, vastati, et see on juba "Estonia" huku ajast. Ei olnud andnud rahu küsimus, mis siis ikkagi juhtus, samuti oli tekkinud tahtmine ka teistele meresõiduprobleeme selgitada. Nii sai püüdest laevast arusaamiseks idee mudelit teha. Jääb Andres Kostivile, Ivar Jegersonile ja Mehis Päärnale edasiseks ainult mereasjus jätku soovida.

Reet Naber

Merehariduskeskusel plinkis tuletorn, aga laevamudelit ei olnud. Oli laevamehaanika kadett Tarmo Kalme.



Piirivalvekooli merepäästefilm oli paigale meelitanud isegi muidu ringisebiva Notsu.

Laevamudel koolipoistest ettevõtjate Andres Kostivi ja Ivar Jegersoni käes.

MEREPÄÄSTJA

Nr. 1 (6) Meremehe lisaväljaanne

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Üks märtsinädal lk. 7
- Tagasi päästejaamade juurde lk. 7, 12
- "Arzamass" piiri valvel lk. 8, 10
- "Sea Wind" sõitis karile lk. 9–10

"Arzamass" vahetas omanikku — riigiettevõtte asemel on nüüd riigiamet.

Üks märtsinädal: kaks laeva ja viis inimelu

Merepäästehooaeg kestab pea aasta ringi. Ajal, kui huvilaevad veel sadamais puhkavad, juhtub õnnetusi kutseliste mere– ja kalameestega. Kahelt laevalt evakueerus laevapere – üks laev uppus, teine jäi madalikule. Nädala jooksul hukkus viis inimest.

Meremees üle parda

Kolmapäeva, 5. märtsi hommikul teatas Vene laev "Lembit", et üks meeskonnaliige on kukkunud üle parda. Viimati oli kadunud motoristi nähtud eelmisel õhtul. Tund pärast teate saamist otsingupiirkonda jõudnud piirivalvelaev ja hiljem saabunud teinegi otsisid koos "Lembituga" kogu päeva. Pimeduse saabudes otsing lõpetati, meest ei leitud.

Ei jõutud päästa

Sama 5. märtsi õhtupoolikul teatati kalalaevalt "Uzventis" vanemtüürimehe haigestumisest ja paluti Veere sadamas organiseerida arstiabi. Kuid kolme tunni pärast sildunud "Uzventisel" jäi arstil üle konstateerida vanemtüürimehe surm.

Kapten purjus

Samal 5. märtsi õhtul riivas Paldiski Põhjasadamas ümber pööranud kalalaev "Vita" sadamas seisnud piirivalvelaeva "Torm" ja tekitas selle keresse mõlgi. "Vita" peeti kinni, otsiti sadamakaptenit; teda polnud. Kutsuti politsei kohale ja koostati protokoll. Kapten ja vanemtüürimees viidi Keila haiglasse ekspertiisi, et tuvastada alkoholijoove. Kalalaev jäi seetõttu sadamasse; jooming jätkus. Lõppes sellega, et üks mees kukkus üle parda. "Tormi" mehed nägid ja püüdsid ta välja.

Enesetappp laeval

Samas Paldiski Põhjasadamas kukkus järgmise päeva, 6. märtsi õhtul kalalaevalt "Meelis" merre naine ja uppus. Kalamehed olid daami laevale kutsunud baarist. Vette sattunud naine vajus kohe vee alla ja kerkis pinnale keset sadamat 15–20 minuti pärast. "Tormi" meeskond tõi ta sealt kaldale, kuid elustamiskatsed ei andnud tulemusi. "Meelisel" oli naine öelnud, et hüppab üle parda, kuid keegi ei võtnud seda tõsiselt. Hiljem selgus, et ta oli varemgi püüdnud endalt elu võtta.

Laev läinud, mees samuti

Sama 6. märtsi hilisõhtul hüüdis appi kalalaev "Marily" pärast seda pukseerinud "Avely" hukkumist. Hukkus "Avely" mehaanik.

Sõitis karile

Laupäeval, 8. märtsil sõitis Kopli poolsaare tipus karile pukserifirma PKL pukser "Leiger" (ex "Komsomolets Petrozavoda"). Merevalvekeskuse teatel olnud õnnetus hommikul, kuid keskus sai sellest teada alles õhtul. Hädasignaali ei antud ning abi ei palutud. Tuukrilaev "Nescosub 1" päästnud laevapere juba hommikul.

10–15 m/s puhunud edelatuul polevat lasknud tol päeval enamat teha. Esmaspäeval seisis vesilastis masinaruumiga "Leiger" samas ning laevaomanik otsis võimalusi laeva päästmiseks.

Kalur sattus merre

Esmaspäeva, 10. märtsi hommikul läks Kunda sadama juures ümber kalapaat kahe mehega. Üks meestest ujus välja, teine jäi kadunuks. Paat leiti ligi kolm tundi hiljem 60 m kaugusel rannast.

Madli Vitismann

Otsingud Osmussaare juures

6. märtsi hilisõhtul kaldus käiguta kalalaeva "Marily" pukseerinud samasugune laev "Avely" küljeli ja uppus. Kell 23.50 hüüdis "Marily" 16. kanalil appi ja teatas päästerõngaga mehe kadumisest. Teised mehed pääsesid "Marily" pardale. "Marily" oli Osmussaarest paar miili läänes, saanud "Avely" antud hoobist leki, mootoriruumi tuli vett. Loodetuul oli 13–15 m/s, laine kõrgus 1,5 m, nähtavus hea. Triiv kandis laeva Osmussaare poole. Sündmuskohale suundusid kolm piirivalvelaeva ja kolm kalalaeva. Kaaluti kopteri öösel kasutamise otstarbekust.

"Marily" võeti puksiiri tund pärast õnnetust ning jõudis Dirhami sadamasse tunni ja 20 minutiga. Märjad ja endast väljas mehed viidi koju. Kopter jõudis õnnetuspaigale tunni ja 50 minuti pärast ning otsis prožektorivalgel kolm tundi. Kaks piirivalve– ja kolm kalalaeva otsisid kadunud meest kogu öö, otsingud lõpetati hommikul kell 8. Öösel leiti kinnine päästeparv, päästerõngas, kokkuseotud võrgupoid, poiga päästerõngas, millel poi tuli ei põlenud. Kõik esemed leiti miililaiuselt alalt Osmussaarest läänes. Hukkunu leiti, ümber päästerõngas kirjaga "Avely, Pärnu", Osmussaare läänekalda lõunaosas 9. märtsi hommikul.

Tagasi päästejaamade juurde

Vetelpäästekommentaar

Enne ja pärast vaadeldud märtsinädalat on meri võtnud veel mitme mehe elu, viis neist Pärnu lahe jääpragudes. Talvises meres ei ole vette sattunul kasu ei ettenähtud tunnist kümme minutit varem startinud kopterist ega peaaegu kohe kaugest sadamast välja sõitnud päästelaevast. Kui ta elu on kindlustatud, võib tal kasu olla päästevestist. Sellest on kasu ka siis, kui keegi vette kukkumist märkas ja saab kohe appi tulla.

Palju on lugeda olnud, et suvel on hättasattunuid leidnud ja kaldale aidanud kalurid. Alates sellest, kui kivil istunud väsinud ujuja on "hääletanud" end mööduvale kalapaadile, kuni selleni, et tormis hätta sattunud jahilt on inimesed evakueeritud. Ka otsingul Osmussaare juures osales kolm kalalaeva.

Ent ka hukkunute hulgas oli kalamehi. Uppunud mehaaniku olevat viinud sinna, kust ta leiti, mitte tuul, vaid hoovus. See asjaolu on kohalikele paremini teada kui külalisabilistele. Nii peaks ühendama ühtede püüdlikkuse ja päästetehnoloogia tundmise teiste paigatundmisega – ehk oleks tulemus parem. Kuigi ühe märtsinädala näited öeldu illustreerimiseks ei sobi, oleks Eesti rannikul vaja siiski midagi omaaegsete päästejaamade taolist.

Selleks on ettepanekuid ka kalureil endil:

Kahes naaberkülas puudub täielikult merepääste teenistus. Väikseid kalapaate on selles piirkonnas umbes 30 tk. ja pidevalt arv suureneb. Selleks, et luua rannakülades merepääste teenistus

** peaks olema teatud piirkonnas piirivalve töötaja, kes teeb koostööd kohapealsete inimestega ja kellele saaks ohu korral teatada olukorrast.*

** Loogiline oleks, et kõrgem vetelpääste asutus organiseeriks kohapeal vetelpääste salga, kellel oleks päästevahendid ja kellele saaks ohu korral teatada.*

** Piirivalve koos vetelpäästega organiseeriks kohapeal päästesalga õppused ja saaks arvestada kohapealsete iseärasustega.*

Arvan, kui selline süsteem saaks teoks, oleks väikestes rannakülades vetelpääste ja kord vähegi tagatud.

Või teises külas: *Igapäevatöös kasutame kakuam– ja lappajatüüpi paate, mida on võimalik tänu väikesele süvisele kasutada vajadusel abi andmisel just rannalähedases vees, kuhu suuremad päästelaevad ei pääse. Kahjuks on meie käsutuses olevad sidevahendid füüsiliselt*

(Järg lk. 12)

"Arzamass" piiri valvel

Piirivalveameti mereosakonna ülem JAAN KAPP, 7. märtsil võttis piirivalveamet "Eesti Merelaevanduselt" üle kai ääres uppuma hakanud õppetreeninglaeva "Arzamass", mis seni oli OÜ-le Arzamass välja renditud. Mis kaalutlustel seda tegite?

Et jätkuks meremeeste kindel merepäästealane väljaõpe. Meil endilgi on revisjoniaktis sees, et piirivalve peab tõhustama merepiirivalvurite merepäästealast väljaõpet. Kuidas ja kus seda teha? Loomulik, et kui valitsus on pannud ühele riigiametile inimeste otsimise ja päästmise kohustuse merel, siis peab sel ametil ka olema selleks ettevalmistatud koosseis nii laevadel kui kaldakordonites.

Siiamaani riik sisuliselt garanteeris kursuste läbimise sertifikaati: erafirmad "Arzamass" ja "Korall" ostsid veeteede ametilt vastavad blanketid ja täitsid ära. Aga juba on olnud mõned pretsedendid, kui välislaevadelt on meremehi tagasi saadetud, sest, olgugi et nad olid saanud selle rahvusvaheliselt aktsepteeritava sertifikaadi, ei osutunud nende teadmised tegelikult nõuetele vastavaks. See käib just ühelt nimetatud treeninglaevalt saadud teadmiste kohta.

Riik võib ju ometi mingid funktsioonid kellelegi delegeerida, ei pea ise kõike ära tegema. Ainult kontrollima peab.

Merepäästespetsialist ALEKSANDR USTJUZANINOV: Praegu käib minu teada kontroll, kui õigesti neid sertifikaate on välja antud. Kui riik ei kontrolli, tekib spekuleerimise ja sertifikaadi ostmise võimalus.

JAAN KAPP: Muidugi võib see juhtuda ka siis, kui kogu asi on otse riigi käes. Aga siis on võimalik vastav ametnik üles otsida ja vastutusele võtta. Aktsiaseltsi puhul on asi natuke teistsugune.

Viimastel aastatel on tekkinud palju igasuguseid meresõitjaid – väikelaevadel, kaluriartellides, üksikkalureina.

Ja ennetavat merepäästealast tööd nendega peaaegu ei tehta. Möödunud aastal korraldasime merepäästeõpingute vajaduse kohta väikese uuringu – saatsime laiali paarsada kirja. Need läksid nii suurtele laevafirmadele kui võimalikult ka väikeartellidele ning lausa üksikisikutele. Otsisime neid, ka näiteks kakuamipüüdjaid, kõikvõimalike allikate järgi välja. Saime sadakond vastust – igasuguseid, ka väga ilusaid kirju, näiteks vanadelt rannakaluritelt. Meie tagasihoidliku analüüsi kohaselt vajab õppusi 12 000 Eesti meresõitjat.

Huvi huviks, aga ega väikefirmad ja kaluridki õppe eest tahaks maksta, kui keegi neid õppeks ei kohusta.

Tuleks välja töötada paindlik hinnasüsteem. Selge, et rannakalurid ei jõua suurte laevakompaniidega võrdselt maksta.

Mereosakonna ülema asetäitja JÜRI KREEK: Suure kaubalaeva meremehed ja väikese kalalaeva omad peavad oskama väga erinevaid asju. Praegu on see häda, et kõik nad on lõödud ühe suure programmi alla. Seda peaks natuke diferentseerima ja välja töötama erinevad programmimahud.

Kakuamimehel pole kõike seda vaja mis reisilaeva tüürimehel. Nüüd on Eesti merendus läinud natuke normaalsemaks, aga veel paar aastat tagasi oli kogu merendusväljaõpe suunatud ainult suurtele laevadele ning täielikult ära unustatud, et suurem osa eesti inimesi tegutseb ikkagi ainult Läänemerel ja ranna ääres. Vähehaaval ning väga valusate kogemuste hinnaga hakkab see asi nüüd paika minema.

Kas see on normaalne, et Eestis ei ole ühtki päästelaeva? Meil on tohutu suured jäälõhkujad, mis ei saa minna madalamasse merre kui 5 m. Aga Muhu väinad, saarte ümbrus, sealsed sadamad on ju madalamad. Kogu merendustöö on suunatud ainult Tallinna. Aga Eesti merendus ei ole alguse saanud Tallinnast, vaid igalt poolt ranna äärest. Seal hakkasid mehed kuunareid ehitama, ja nii me läksime suurele merele. Aga nüüd oleme mineviku unustanud.

Nüüd on selgunud, et "Arzamass" on palju viletsam kui arvasime olevat. Ja uppus veel ära ka. Nüüd kallati tühjaks ja anti teile: palun võtke ja remontige ära.

JAAN KAPP: Päris nii see ei ole, kuigi risk on temaga päris suur. "Eesti Merelaevandus" lubas kindlalt, et hoolimata laeva üleandmisest meid üksi ei jäta. Eks neilgi ole "Arzamassi" vaja.

Osaliselt on nad valmis toetama, osaliselt õppemaksu ette maksma.

Aga kui temaga on kulusid siiski rohkem? Teil pole ju veel aega olnud põhjalikult süveneda ja arvutada.

Eelmisel aastal käis "Arzamassi" tasulistelt kursustelt läbi 1000 meremeest. Üks kursus maksab 1670 krooni. Sadamamaksuks läks 1 miljon. Teine osa läks kindlasti palga peale ja arenduseks tõesti raha ei jäänud.

Meil sadamamaksu oma sadamas maksta ei tule. Koht on laevale ka olemas. Kas istutame padja peale ballastiga ja ettevalmistuspadjaga (aga see vajab uuringuid, seda ei saa teha üleöö) või paneme Balti Laevaremonditehase meiepoolse ujuvdoki ja meie slipi vahele – ahtriga kai, vööriga sadamavärava poole.

Kas merepääste õppekeskuse õigem (odavam) koht poleks kaldal?

JÜRI KREEK: Laevakorpus nagu "Arzamass" – peamasinat tal ju ei ole – vajab tükk maad rohkem hoolt kui seda vajaks kaldale ehitatud samaväärne õppekeskus. Aga kui saab üles kohendatud, siis piisab temast ilmselt *meie aja* lõpuni – veel nii 10–15 aastat. Kui ta siis kord ära läheb, peab meil kaldal vas-

(Järg lk. 10)

5. märtsil oli "Arzamass" taas tublisti kreenis.

Ilm oli ilus, kuid vee väljapumpamisel tekkinud kreeni põhjuseks oletati laeva sisemisi vigastusi.

Ei saanud välistada ka reostusohtu.

Telefonijutt

Miks andsite "Arzamassi" piirivalvele ära, ***AS-i Eesti Merelaevandus juhatuse aseesimees JAAN KALMUS?***

Sest see funktsioon, mida "Arzamass" täidab, on riigi oma. Puhttehniliselt sobib see piirivalvele: merepääste on ju nende valdkond, järelikult ka sellealane väljaõpe. Tulevikus on muidugi otstarbekam ehitada sedalaadi treeningkeskus maale.

Miks just nüüd, erastamise künnisel?

"Eesti Merelaevandus" on "Arzamassil" lihtsalt üks suuremaid tarbijaid, nagu ka raadiokeskuses või navigatsioonikambris. Kuni laev oli ja sellega probleeme polnud, oli ta inertsist meie käes edasi.

Üleandmisettepanek oleks tehtud paari kuu pärast, enne erastamist – päästeõpe on ikkagi riigi funktsioon. Riik ei saa jätta seda eraettevõttele. Omal ajal (80-ndatel) tekkis see *Mirnmorfloti* nõudest, et kõigil merelaevandustel peab selline laev olema.

Kas on üldse otstarbekas nüüd veel "Arzamassi" remontida?

Kui keegi teda ei taasta ja teist treeningkeskust ei ole, jääb üksnes konkurentsita erafirma "Korall", kelle käest võib seda teenust osta.

Maal sellist keskust ehitada maksaks vähemalt 6–7 miljonit, selle laeva taastamine aga 500–600 000. Üle anname sellises olekus nagu on. Päästetööd olid meie arvel, selleks kulus – lõppsummat veel ei tea – umbes 200–300 000.

Dokkimine ja augu parandus maksab veel 300 000 krooni. Peale dokkimist teeme taastamismaksumuse vähempakkumise koos meie spetsialistidega.

Räägitakse miljonitest, aga "Tallinkile" kulus pärast karilesõitu 10 miljoni ringis – ikkagi reisilaev. Reaalselt hinnates peaks "Arzamassi" dokkimisele ja keevitusele kuluma üle poole miljoni. Kui lisada see, mis juba on kulunud, saab ikkagi hakkama vähema kui miljoni kroonigа.

Praegu selle laeva funktsiooni taastada on odavam kui uut keskust ehitada.

Kas ei või juhtuda, et piirivalve taastab "Arzamassi" ja loodab "Eesti Merelaevanduse" meremeeste koolitusega teenida, teie aga viite meremehed päästeõppustele Turkusse?

Hinnavahe Turkuga on siiski väga suur. "Korallile" on meil aga kvaliteedialaseid pretensioone, "Arzamass" oli parem. Kui riik ei ole võimeline seda funktsiooni täitma, siis "Eesti Merelaevandus" seisab valiku ees, kas saada ebakvaliteetset teenust "Korallilt" või maksta palju Turkus.

Kas täiendõpe ei peaks olema hoopis merehariduskeskuse funktsioon?

Eesti Merehariduskeskusel pole selleks vahendeid.

7. märts

Helistas **Madli Vitismann**

Reederikommentaar

AS-i Eesti Merelaevandus nõukogu otsustas oma 28. veebruari koosolekul tasuta võõrandada Riigi Piirivalveametile õppetreeninglaeva "Arzamass" selle praeguses seisukorras.

"Eesti Merelaevanduse" nõukogu otsuse aluseks oli piirivalveameti vastavasisuline taotlus, mille eesmärk oli säilitada ja taastada õppelaev "Arzamass"" merepäästealase õppekeskusena. Samas toodi ära ka piirivalvurite koolitus- ja treeninguvajadus.

Sellega vabanes "Eesti Merelaevandus" objektist, mis ei olnud otseseoses ettevõtte funktsioonidega ning õppetreeninglaev anti üle riiklikule struktuurile, mis vastutab Eestis merepäästealase väljaõppe eest.

AS-i Eesti Merelaevandus juhtkond plaanib jätkata oma meremeeste väljaõpet "Arzamassil", milleks on kavas sõlmida pärast õppe-treeninglaeva remonti pikaajaline leping.

5. märtsil saadi "Eesti Merelaevanduse" nõukogu otsuse alusel tehtud taotlusele tuginev Eesti Erastamisagentuuri otsus.

Ostu-müügileping kirjutati alla ja õppe-treeninglaev anti piirivalveametile ametlikult üle 7. märtsil. 8. märtsil pukseeriti laev Balti Laevaremonditehasesse. Lähiajal tehakse laevakere defektoskoopia, seejärel määratakse kindlaks vajaliku remondi maht.

Pärast lepingu allakirjutamist kannab kõik järgnenud/järgnevad kulutused laeva uus omanik.

AS-i Eesti Merelaevandus avalikkussuhete osakonna juhataja
Tiit Roosileht

ainult 1 küsimus

Eesti Merehariduskeskuse rektor PEETER VEEGEN, ***miks Eesti Merehariduskeskus ei tahtnud "Arzamassi"?***

Pole pakutudki. Algul pakuti meile laeval olevat varustust – õppe- ja päästevahendeid, seejärel enam sedagi mitte. Et tahame endale niikuinii valmendi teha, siis oleksid need meile ära kulunud.

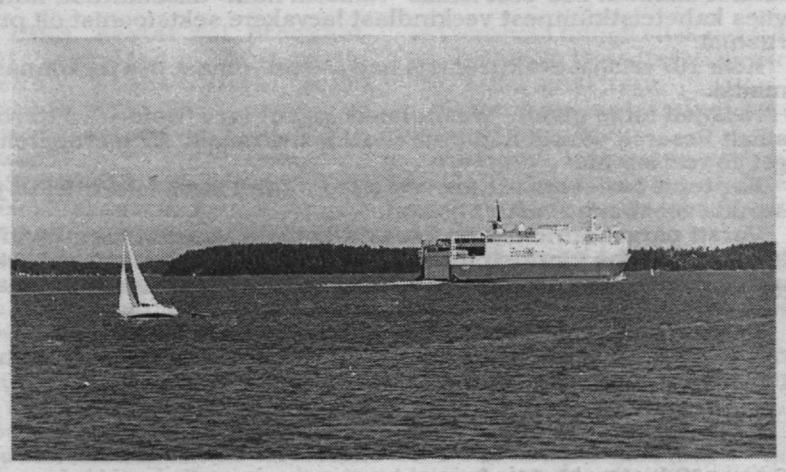
Kuna tahame niikuinii Miinisadamasse kolida, seal on aga "Korall", siis oleks meil päästevarustust seal vaja olnud. "Korall" ei peaks igavesti eravaldusse jääma – on ka võimalik, et teeme ühise ettevõtte ja koolitame nii kadette kui ka meremehi.

Väljaõppefunktsioon on nii või teisiti riigi oma, aga seda tööd saab teha ka kaldal. Kui me ükskord Miinisadamas ehitama hakkame, siis teeme ka valmendi. "Koralli" vajame mitte üksnes trenažööriks, vaid ka näiteks laboratoorsete tööde jaoks ja pole võimatu, et seal saavad koha ka Noorte Mereklubi ringid.

Eesti Merehariduskeskus leiab, et sinna sobiks nii kadettide koolitus kui ka töötavate meremeeste täienduskoolitus. See ei peaks piirivalveameti kohustus olema, sest üks asi on eriväljaõpe inimeste päästmiseks merel, teine asi aga laevameeste oskus päästa end ja ka näiteks reisijaid.

Madli Vitismann

M/1 "Sea Wind"



pikkus	154,4 m
laius	21,5 m
süvis	4,8 m
jääklass	1B
max kiirus	18 sõlme
brt	15 879
nto	4 843
reisijaid	260
kajuteid	98
sõidu- ja veoautosid	80/40
raudteevaguneid	26

Rootsi lipu all Turku–Stockholmi liinil sõitev "Sea Wind" on kombineeritud reisi-, ro-ro- ja rongiveolaev. Ehitatud 1971. a. Taanis Hälsingöri Laevatehases, pikendatud 1984. a. Norras Fosenis.

SeaWind Line Pressiteade

5. märtsi hommikul kell 5.42 sõitis m/l "Sea Wind" karile Mjölkö juures Mjölkö tuletorni lähedal Saxarfjärdenis Stockholmi saarestikus. Karilesõidul said rebendi vööritankid, sh. täitus veega vöörikruviruum. Kapten tegutses välkkiirelt. Ta otsustas juhtida laeva ühte savipõhjaga abajasse, et ära hoida edaspidiseid võimalikke vigastusi. Kui õnnetus juhtus, oli laev teel Turkust Stockholmi. Õnnetuse põhjus pole veel selgeks tehtud. Mingit tehnilist viga ei võidud tuvastada, kõige järgi otsustades on põhjus sõltuv inimtegurist. Rootsi avariikomisjon on asja üle võtnud.

Laeval oli õnnetushetkel 107 reisijat, 20 raudteevagunit, 36 treilerit, 34 sõiduautot, 3 furgoonautot ja üks haagissuvila.

Reisijad evakueeriti kohe kella 7.30-ks "Waxholmsbolageti" laevaga "Solöga". "Sea Wind" kasutas üht oma päästepaatidest tõstukina, et tõsta reisijaid laevalt laevale. Evakueerimine kulges rahulikult, ühegi vahejuhtumita. Reisijad sõidutati bussidega Ytterö sillalt hotelli "Ariadne".

6. märtsil sõitis "Sea Wind" oma masinaga Stockholmi, kus lossiti autod ja raudteevagunid. Sama päeva pärastlõunal sõitis "Sea Wind" Turku Laevaremonditehasesse, kus ta remonditakse. Selleks kulub neli nädalat.

Ole Engblom

5. märtsil kell 8.15. Paremal "Nord Neptunus".

Seletamatu õnnetus

"Sea Wind". Kõrge veetase ja täielik vaikus, kui laev läks Furusundi laevateel karile.

Furusundi laevatee on kolmapäeva hommikul peegelsile ja lai. Ja sügav. Veetase on ligi meeter üle normi. Siiski sattus kauba- ja reisilaev "Sea Wind" kursilt välja ja läks Mjölköle Waxholmist kirdes.

"Seletamatu. Meil on praegu ainult oletusi õnnetuse põhjuse kohta," ütleb Benkt Norén meresõiduametist. Nüüd on avariikomisjoni ülesanne üritada vastust leida.

Reederikontoris "SeaWind Line" Turkus teatab operatiivjuht Mats Rosin, et ei saa osutada mingile laeva tehnilisele rikkele. "Me ei välista loomulikult midagi ja kuigi me pole päris kindlad, võib õnnetus olla sõltunud inimtegurist," ütleb Mats Rosin. Laev on dubleeritud juhtimisega, kuid kurssi tuleb muuta käsitsi, konstateerib ta.

"Sea Wind" oli teel Turkust Frihamni, kui merepäästekeskus sai häiresignaali. Häire tuli kell kolmveerand kuus hommikul. Anti häire ümbruskonna laevadele ja kopterile Bergas.

Õnnetuse kohal oli nähtavus hea. Oma kohalt laevateel hakkas laev mingil põhjusel tugevasti kõrvale tüürpoodi kalduma. Hoogu ei

Järg lk. 10

Kaubalaev "Sea Wind" läks Stockholmi saarestikus karile

Pressiteade

Kell 5.45 sai merepäästekeskus Stockholmi "SeaWind Line AB-le" kuuluvalt kaubalaevalt "Sea Wind" häiresignaali, et laev sõitis karile Mjölkö juures, umbes viis miili (9 km) Waxholmist kirdes. Pardal on 134 inimest. Laevalt teatati lekist mitmes tankis. Merepäästekeskus andis häire selles piirkonnas olevaile laevadele ja Berga päästekopterile. Ilm on rahulik ja nähtavus hea.

Kell 6.44 alustas "Waxholmbolageti" "Solöga" 107 reisija evakueerimist. Veel on pardal laevapere, 27 inimest.

Laeva asend on nüüd stabiilne ja pardalolijail pole midagi karta. Üksi inimene vigastada ei saanud.

Laev, mille vigastatud tankidest lekib kütust, seisab esialgu õnnetuspaigal.

5. märts, kell 8.36

Rootsi Meresõiduameti Stockholmi merepäästekeskus

Raadiomärkmikust

Kohe pärast hädasignaali kell **5.45** anti üldhäire 16. kanalil. Oli tuulevaikne, nähtavus hea. Teatati ka lootsijaama.

5.51 teatas "Sea Wind", et paneb laeva madalikule. Reostusohust informeeriti rannavalvet. 30 minuti pärast lubasid kohal olla "Nord Neptunus" ja "Solöga". Turkus lubati päästekopter valmis panna.

5.58 Saarestiku autopraam "Oxdjupsfärja" lubas 25 minuti pärast kohale jõuda.

6.00 helistas päästeoperatsiooni juht õnnetuspaigal, et sõidab taksoga Waxholmi ja sealt taksopaadiga õnnetuspaigale. "Duncker" lubab kohale jõuda 45 minuti pärast. Politseile on teatatud. "Solöga" teatas, et võtab pardale kuni 230 inimest. Merevalve on teatanud, et nende miiniveeskja "Arkösund" on seal lähedal.

6.11 on häire antud Berga suurele kopterile.

6.15 teatas "Sea Wind", et vaja on õlipoome.

6.18 politsei ja SOS (maapealne häirekeskus) organiseerivad kogunemispaiga Ytterby bryggal ja bussid reisijate veoks. "Brandbåt 769" valmistub välja sõitma.

6.44 "Solöga" on kohal ja võtab reisijad peale. "Oxdjupsfärja" saadeti tagasi. Tuli meresõiduameti inspektor.

6.46 tõusis kopter Bergast õhku, läheb Huddingest läbi, et võtta peale meditsiinipersonal.

7.03 Õnnetuspaiga päästejuht võtab Waxholmis taksopaadi. Turkusse öeldi, et abi pole tarvis.

7.04 on kopter Huddingest personali peale võtnud.

7.05 on kaks patrulli Täby politseist Ytterby bryggas kohal.

7.12 Kopter on "Sea Windil", seal tahetakse tuukrit.

7.44 "Solöga" on 107 reisijaga teel Ytterby bryggale. "Sea Wind" tahab, et bussid viiksid reisijad Stockholmi, hotelli "Ariadne" Värtahamnis.

7.45 Berga kopter saadeti tagasi. "Nord Neptunus" anti vabaks.

8.04 "Solöga" jõudis Ytterby bryggale.

8.10 Õnnetuspaiga päästejuht on kohal. Teatas, et kõik on rahulik, reisijad on maha läinud, kütust on veidi merepinnal, "Solögat" pole rohkem vaja.

8.35 Päästeoperatsiooni lõpp.

10.45 teatas meresõiduameti inspektor, et laev seisab karil, vesi on rongitekini. Masin käis ja hoidis laeva madalikul paigal. Kaks pukserit on teel laeva juurde. Enne ei juleta tuukreid alla saata, kui on selge, et laev seisab kindlalt paigal.

13.20 Õnnetuspaiga päästejuhi teatel hoidsid pukserid "Sea Windi" maa poole, et see ei libiseks madalikult ära ning tuukrid said alla minna.

Päästekommentaar

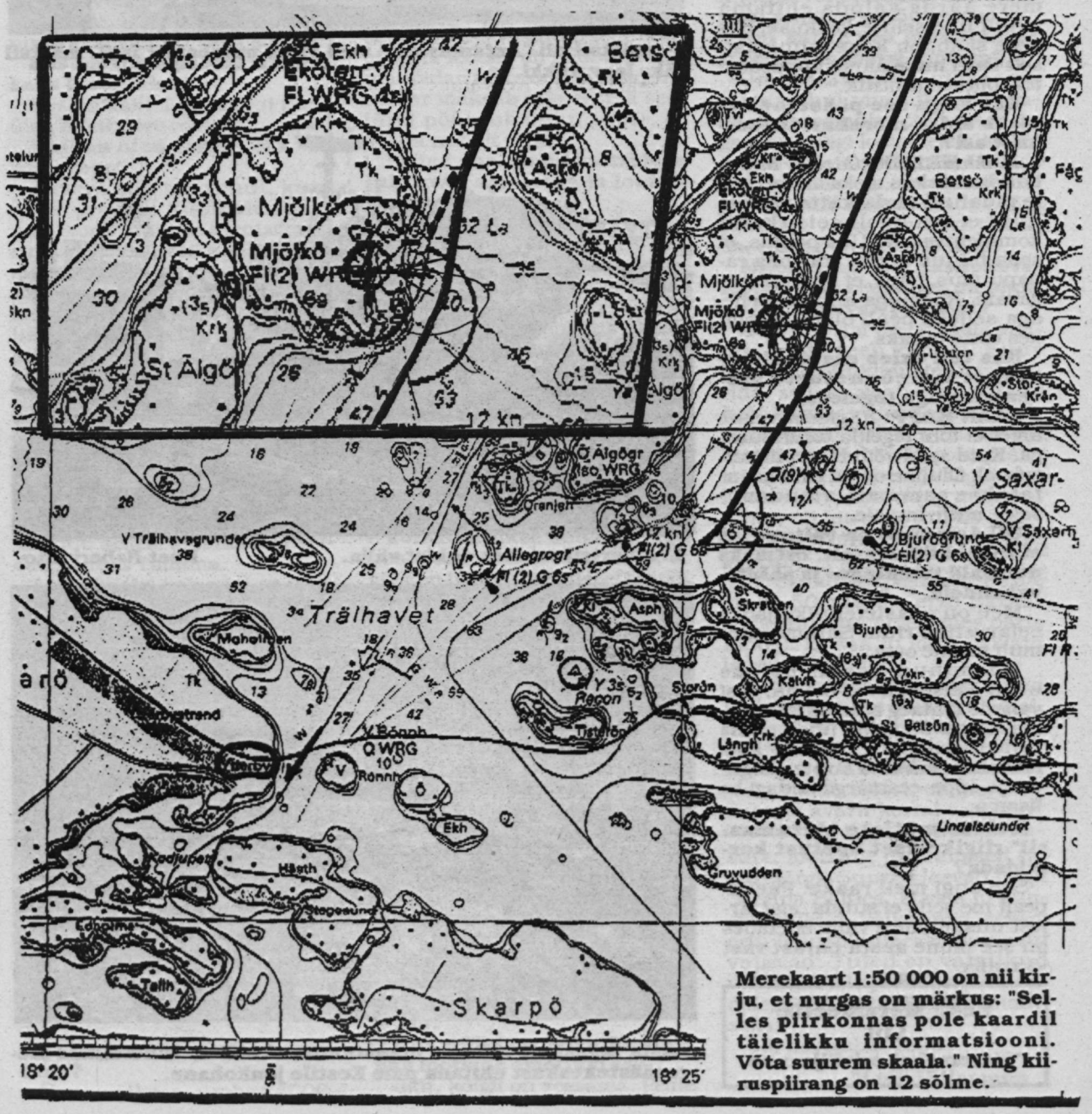
Stockholmi loots, päästeoperatsiooni juht õnnetuspaigal BENNY PETTERSSON:

Juhtunu põhjuse kohta on vara midagi öelda, uurimine käib. Mind äratati teatega varahommikul, sõitsin kohale, aga selleks ajaks, kui pärale jõudsin, olid reisijad evakueeritud. Nad anti "Solögale" "Sea Windi" oma päästepaatidega, nii et keegi märjaks ei saanud.

Keegi ei teadnud siis, kui ohtlik on laeva olukord. Kapten Åke Wallin tegi õige otsuse, et juhuks, kui laev peaks uppuma, on parem madalikul olla. Reostusohu vältimiseks pumbati kütust tankides ümber. Masinaruum oli kuiv, seal kõik funktsioneeris. Telliti tuukrid, sest pidi kerevigastused üle vaatama – oli vaja otsustada, kas laev ujub, kui ta lahti tõmmata.

7. märts

Madli Vitismann



Merekaart 1:50 000 on nii kirju, et nurgas on märkus: "Selles piirkonnas pole kaardil täielikku informatsiooni. Võta suurem skaala." Ning kiiruspiirang on 12 sõlme.

"Arzamass"...

(Algus lk. 8)

tav keskus valmis olema. Kõige suurem häbi on see, kui Eesti riik ükskord ütleb: kulla meremehed, minge nüüd Turku ja õppige seal päästmist ning laevahuku vastu võitlemist. Ning sellele kulutatav raha läheb kõik riigist välja. Aga see on ka ometi üks majanduse osa.

JAAN KAPP: Kord meil lõigati juba sellise keskuse saamise võimalused ära. Tahtsime koos Norraga meile siia kaldale ehitada tänapäevase merepääste treeningkeskuse, mida üheski Balti mere äärses riigis ei ole. See oleks 80 miljonit EEK-i maksma läinud ning 60% sellest oleks olnud Norra firmad nõus tagastamatult investeerima. Kompaniide kõrgel tasemel nõukogu otsustas selle ära. Krundilt võeti juba pinnaseproovegi, et kas kannatab selle töö välja. Samuti tegime panoraamfotod. Nad olid valmis ka kogu kompleksi valmis ehitama; need kulud oleks tulnud 10 aastaga tagasi maksta. Nad viisid asja ka juba oma valitsusse. Oldi valmis Norra peaministri külaskäigu aegu sümboolset nurgakivi panema.

Tolleaegne siseminister Märt Rask aktsepteeris meie mõtet. Järgmises etapis see projekt enam toetust ei leidnud.

Nii see plaan sahtlisse jäi. Võib-olla saab seda kunagi elustada, aga õige hetk on mööda lastud.

Mis huvi norralastel seda õppekeskust ehitada oli?

Huvi oli otsene. See firmade kett uurib meres naftat. Selge, et niisugused firmad ei tule ilusate silmade eest midagi tegema. Nemad tahtsid ka naftapuurtornide mehi koolitada ning kaalusid koguni osa oma Norra naftapuurtornide tööliste siin koolitamist. Neile oleks see tulnud märksa odavam, sest hinnavahe kahe maa vahel on ju tohutu. Küllap töötas neil terve ökonomistide-majandusmeeste rühm selle küsimuse kallal, enne kui investeerida otsustasid.

Nad ütlesid kohe, et on Balti mere äärde valmis ehitama ainult ühe sellise keskuse. Kes selle saab, on kohe automaatselt Balti mere äärse merepäästekoolituse juhtriik.

Kas kogu see päästeõpe ei oleks üldse merehariduskeskuse asi?

JÜRI KREEK: Oleks. Mereharidusskeskus oleks ammu selle pidanud enda kätte võtma. Kuid ei tea kooli seisukohti kommenteerida. Üks põhjus, et seda tehtud ei ole, võib olla rahapuudus, teine, et ilma on mugavam. Rõõmuga annaks neile, aga selleks peab olema keegi, kes võtta tahaks.

Kas teil tuleb eraldi allüksus, et mereõnnetuste preventsiooniga tegeleda?

JAAN KAPP: Riigieelarveline amet ei tohi tegelda tulundusega. Kuid seda võib teha piirivalvekool. Oluline on, et tulu kasutatakse sama ala arendamiseks, mitte mujale.

OÜ Arzamass on väitnud, et ei teeni küllaldaselt, ostmaks uuemaid treeningu- ja päästevahendeid.

Meil on päästetehnika jaoks eelarveline rida. Samm-sammult saame osta.

Möödunud aastal pidime uued päästeparved ostma, sest vanade tähtaeg hakkas läbi saama. Ostes 30 tükki ühelt saksa firmalt saime 31. tasuta – kõik on valmis müüma suures koguses ja õppe-eesmärgil midagi ka lisama.

Kuidas mõtlete "Arzamassil" riigikeelset õpetust korraldada?

See ongi meil raske. Päevapealt me seda ei suuda, aga järjest uusi inimesi välja õpetades on see mõne aasta pärast vast võimalik.

Kas hakkate ka kõige laiemale publikule ohutust propageerima?

Jah, muidugi. Nüüd saab uue "Laeva asjaõigusseadusega" selgeks, et ka paat on *laev*, ja järelikult võtab veeteede amet ka väikelaevad enda peale. Saab hakata süsteemselt nõudeid välja kirjutama ja nende täitmist kontrollima. Veeteede ameti asi on ohutuse eest vastutada. Meie asi on sisuliselt tagajärgede likvideerimine – otsing ja pääste.

Möödunud aastal kontrollisime püügihooajal harrastuskalameestel päästevahendite olemasolu pardal ja seda, kas päästevestid on seljas. Kel polnud seljas, tegime algul lihtsalt märkuse, kel polnud üldse olemas, neil palusime kaldale minna. Sügisel alustasime ka protokollide koostamisega. Päästevestide kasutamine tuleb muuta elulaadiks, ja koos veeteede ametiga loodame ka selleni jõuda.

1995. aasta kevadel, kui alustasime, tahtsime saada selget ülevaadet, kui palju ja kui tihedalt on maakondades kõiksugu väikesi paate ja laevu. Väikelaevade inspektsioonist me seda teada ei saanud. Nüüd hakkab see lastehaigus, et üks ametkond kardab teist tema leiba ära võtvat, juba üle minema. Aga tol korral raiskasime palju oma teenistusohvitseride aega, et nimetatud ülevaadet saada. Nad käisid lautrid ja sadamapunktid läbi, olid väikelaevade ülevaatuse juures.

Kelle jaoks toimuvad kord aastas suured õppused?

Oleneb, kellega ja kus teeme. Ühed on rahvusvahelise koostöö raames. Sel suvel tuleb õppus ka Väinameres siseriikliku koostööna. Koos Inglise päästekopteriga teeme sellise õppuse, et "Koplirand" või "Kloogarand" läheb reisijatega Aegnale, kaks meest on seal lõbusas tujus nagu ka tegelikult võib olla, ja kukuvad üle parda. Kopterid kutsutakse välja. Seal vaatame ka inglaste töömeetodeid.

Teine variant on, et sama laeva pardal on naine, kel on nõrk süda, ja meie siis proovime, kuidas on tollelt väikealuselt võimalik kopteriga haige inimene maha võtta.

Piirkondlikke õppusi on veelgi – päästeameti maakonnaorganisatsioonide, mereinspektsiooni ja veeteede ametiga.

Kuidas edeneb veeteede ameti käskkirja täitmine, mis kohustab teid ühisõppusteks reisilaevadega?

Koostöövalmidus on suur. Meie poole on pöördunud näiteks "Moonsund Shipping", "Saarte Liinid", "Inreko". Nad on ka konkreetseid päästeõppusi välja pakkunud. Ükski siin sõitev laevakompanii pole öelnud, et ei taha õppustel osaleda. Koostööplaanide koostamine ja läbiviimine vajab muidugi kogemust, praktikat ja lihvi. Aga alguse kohta on see väga hea.

Mari Vamba
Madli Vitismann

7. märtsil oli "Arzamassist" vesi välja pumbatud ja 8. märtsil läks laev dokki.

17. märtsil sai laev dokist välja. **Reet Naberi foto**

Aasta tagasi oli valitsus otsustanud, et sellele tühermaale merepäästekeskust ehitada pole Eestile jõukohane.

Eesti Meremeeste Liit
"Meremehe" eriväljaanne

Seletamatu...

Algus lk. 9

saanud seejärel kuidagi muidu pidama kui "Sea Windi" Mjölkö neemele tüürides.

Karilesõit rebis mitu suurt auku laeva vööri. Ükski inimene vigastada ei saanud. See-eest lekkis "väiksem hulk" diiselkütust, kuna viies kaheteistkümnest veekindlast laevakere sektsioonist oli purustusi.

Kõik 107 reisijat evakueeriti ja nad sõitsid viimase osa teekonnast maitsi.

Reisijad aitas maale "Waxholmsbolageti" laev "Solöga". Ytterby sillalt Resarölt sõitsid nad ühte Stockholmi hotelli. 27 laevapereliiget jäi veel laevale.

Kaptenil õnnestus vältida vett sisse võtnud laeva lahtitulekut ja suruda see vööriga vastu Mjölköd.

Varsti pärast õnnetust on tuukrid kohal, et uurida "Sea Windi" kruvi. Otsekohe ülestõstmist ei peeta kolmapäeval eriti aktuaalseks. Muuhulgas seetõttu, et mitte põhjustada suuremat kütusereostust.

Benkt Noréni sõnul meresõiduametist on "Sea Windi" süvis 5–6 m. Madalikud väljaspool laevateed Mjölkö tule juures on mõne meetri sügavusel täiesti vee all.

Fakte "Sea Windi" kohta

* "Sea Windi" omanik on Rootsi ettevõte AS SeaWind Line, mis on Soome "Silja Line'i" tütarfirma.
* 154 m pikkune laev pandi Turku–Stockholmi liinile 1989. a. See võtab peale nii sõidukid kui ka rongi ning 200 reisijat (kapteni andmeil 260 – M.V.).
* Tegevdirektor Sören Lindmani sõnul polnud laev kunagi varem karile sõitnud ega muus õnnetuses osalenud.
* 1. veebruaril 1996 lekkis siiski ühest kaubavagunist kaaliumhüdroksiidi ajal, kui laev oli Värtahamnis.
* "Sea Windil" toodi 1994. a. sügisel koju 28 "Estonia"-katastroofi ohvrit.

"Dagens Nyheter", 6. märts

Thorbjörn Spängs

"Sea Wind" sõitis oma masina jõul

"Sea Wind" sõitis neljapäeva hommikul avariipaigast põhja pool Vaxholmi oma masina jõul Värtahamni. Laev sai karile sõites ulatuslikke vigastusi. Muuhulgas kuuemeetrise kererebendi.

Karilesõidu põhjus oli neljapäeval endiselt teadmata. Avariikomisjoni uurimine on alanud. "Me oleme kuulanud vahitüürimeest ja lootstüürimeest, kes olid karile sattumise ajal sillas. Nad ei ole maininud midagi tehniliste probleemide kohta," ütleb Sven-Erik Sigfridsson avariikomisjonist.

"Dagens Nyheter", 7. märts

"Sea Wind" Värtahamni

Neljapäeva varahommikul suutis karile sõitnud "Sea Wind" oma masinaga Värtahamni sõita. Nüüd hakkab ta pukseri abil Turkusse remonti sõitma. Reeder arvab, et laev on liinil nelja nädala pärast. Reisijad, kes on plaaninud sõita "Sea Windil" enne seda, saavad tellimust ümber vormistamata "Silja Line'i" laevadele.

Aastate jooksul on mitu laeva saarestiku kitsastel laevateedel madalikule sattunud. Üleeile juhtus see Mjölkö tule juures, Furusundi laevatee kõrval, kuid nii sel kui ka Sandhamni laevateel, mis viib Stockholmi lõuna poolt, on olnud korduvalt karilesõite.

Kas on alternatiivseid laevateid või on laevad Stockholmi saarestiku jaoks üldse liiga suured?

"Kindlasti on nad suured, kuid tavaliselt nad sõidavad. Saarestikus on alati risk laevateelt välja sõita ja me teeme oma parima, et tagada maksimaalne ohutus," ütleb Lennart Alberg, meresõiduameti laevainspektor.

Ta räägib, et meresõiduamet ja mitmed reederid on ohutuse suurendamiseks varem koostööd tehes vältinud tülikaid sõite Sandhamni kaudu. Oli ettepanek ehitada uus laevatee Sandhamnist põhja pool ja välja Rödkobbsfjärdi poole. Kuid siis on hädavajalik selles piirkonnas kaljusid lõhata. See äratas protesti inimestes, kes arvasid, et see mõjub negatiivselt keskkonnale.

"Kui võrrelda näiteks Nacka Strandiga, siis lõhati seal palju rohkem kaljusid, kuid mis puudutab saarestikku, siis me justkui tahaksime kirikut lammutada. Määratu reaktsioon. Kuid kui seda ettepanekut kuulda võetaks, oleks karilesõidu risk väiksem ja erosioonkahjustused Furusundi laevateel jääksid tunduvalt väiksemaks," ütleb Lennart Alberg.

"Svenska Dagbladet", 7. märts

Marielle Anteskog
Tõlkinud **Madli Vitismann**

Jüri Lemberi fotod õnnetuspaigast.

"Orion II" müüdud

Soome meremeeste ametiühingu ning "Kera OY" pingutused on vilja kandnud. Kõmuline alus "Orion II" on maha müüdud. See viimasel ajal pärast Haminast põgenemist Küprosel, Maltal, Lätis ja meilgi liikunud vana reisilaev müüdi aasta algul Taisse. Oksjon peeti Visbys, laeva eest saadi 556 000 Soome marka. Ostjaks oli Tampere allveefotograaf Jari Prateep Na Talag, kes viimased kümme aastat on Tais elanud. "Kera OY-le" oli "Orion Risteilyt OY" võlgu vähemalt 2 miljonit marka.

Tais Phuketis ehitatakse laev ümber sukeldujate tugibaasiks.

Reet Naber

Sügis 1996

Kuningas otsustas

1993. aastal sai Stockholmi lootsijaam 300-aastaseks. Stockholmi loots DORJE HELLGREN, millal sai Rootsis lootsindus riiklikuks?

See on alati riiklik olnud, kõik need 300 aastat. Kui paljud laevad olid madalikule läinud, otsustas kuningas, et neid tuleb saarestikust läbi lootsida. Esmajoones sõjalaevu, seejärel laienes see ka kaubalaevadele.

Kas keegi seda erastada pole tahtnud?

Enne sõda on olnud *mustad* lootsid – need olidki eralootsid. 5–6 aastat tagasi oli eralootsindus arutluse all, aga enamik lootse on selle vastu. Praegu küll eralootsindust ei tule.

Eesti lootsid seevastu eelistaksid eralootsindust.

Nojah, kogu Baltikum ju püüab kõigest väest vana nõukogude süsteemi vastu olla – teha kommertsiaalset erabisnist. Ka Hollandis ja Saksamaal on eralootsid, kuid riik peab olema neid tunnustanud. Peamine on ju, et riik otsustab igal juhul. Mees ei saa ka lootsiks, kui riik nii ei otsusta, eraviisiline on vaid selle töö teostus. Kui teostus privatiseeritakse, saab see olla riigi korraldus. Esmalt peavad riigil olema korralikud ettekirjutused, seejärel on võimalik privatiseerida.

Aga kui keegi privatiseeriks lootsinduse siin, Stockholmi saarestikus, oleks see parem või ei?

Tõenäoliselt kontrolliks riik seda samal viisil kui teeb seda nüüd. Seetõttu pole kliendil, s.t. laeval mingit vahet. Erinevus oleks meie jaoks – kui töötame rohkem, siis ka saame rohkem. Praegu pole sel erilist tähtsust, kas töötan rohkem, saan ikka sama palju kui seni.

Mul on litsents kõigi Stockholmist lähtuvate laevateede jaoks, miinimumnõue lootsiks saamiseks on Sandhamni laevatee ja üks laevatee veel. See, kel on miinimumnõue täidetud, teenib sama palju kui mina. Siis mõtlen vahel – kui see oleks eraettevõte, siis teeniksin mina rohkem. Teisest küljest, see, kes täna töötab miinimumnõuetega, peab jõudma töötada kogu palga eest. See ei ole küll nii suur asi, et mängiks mingit suuremat osa.

Tallinnas on asi teisiti: lootsidel on tööpäeva jooksul lühemad otsad, aga palju erinevaid laevu ühel päeval. Milline on siinne tööaeg?

Eile näiteks tulin ma koju kell 23, siis peavad vahepeal töötama teised lootsid, enne kui ma võin jälle lootsida – jäin seega nimekirja lõppu. Kuid minul ainsana on Gustavsbergi laevatee litsents, ja seetõttu pean n.ö. väljaspool järjekorda täna jälle lootsima minema, kuigi meil on ühesuurune palk. Kui meil oleksid kõigil ühesugused litsentsid, oleks täna läinud keegi teine. Või saaksid lootsid valida, kas töötada palju ja teenida palju või töötada veidi vähem ja ka teenida vähem raha. Täna saab valida, kas töötada vähem või teenida veidi rohkem raha.

Sa oled tööl ka täna, laupäeval. Millal sa siis vaba oled?

Töötan seitse päeva järjest, kella 00–st kuni 24–ni. Seejärel olen seitse päeva vaba. Nendel seitsmel tööpäeval lootsin ilma mingi eritasuta. Oma vabadel päevadel, kui lootse ei jätku või on vaja eri litsentsiga lootsi, makstakse mulle välja iga tund. Kolleeg Jorma teeb näiteks palju ületunde, sest tal pole mingit firmat. Mul on aga väike firma, kus töötan oma vabadel nädalatel. Oma lisaraha teenin seal. Peaaegu kõik Stockholmi lootsid teenivad mingil viisil palgalisa, kellel on kosultatsioonifirma, kellel mõni muu.

Kas sul on lootsimisel oma ettevõttest abi?

Vastupidi, lootsimine aitab ettevõtet – leian niiviisi kliente, sest teen deviatsioonimõõtmisi.

Eesti lootsid tahaksid saada märksa rohkem palka. Sama palju, nagu nende kolleegid ümber Läänemere.

Siis peaksid nad tahtma Soome lootside palka, mitte Rootsi oma. Ent lootsid on ju alati egotsentrilised.

See peabki vist nii olema, sest nad töötavad üksi, nad müüvad, võib öelda, iseennast ja nad tahavad end müüa nii, et kõigil vanadel kogenud kaptenitel oleks see töö võimalik ja tasuv.

See on väga hea, kui loots on ise enne kapten olnud.

Kas ei pea olema?

Ei. Tal peab olema kaptenidiplom, kuid ta ei pea olema kaptenina töötanud. Paljud lootsid ütlevad, et kapten ei saa millestki aru. Kui nad on varem ise kaptenina töötanud, siis nad teavad, kas kapten saab millestki aru.

Kas on ka lootse, kes kunagi ei tee ületunde?

Jaa. On neid, kel on lapsed ja kes teevad alati ületunde, aga on ka neid, kel pole perekonda ja kes kunagi ületunde ei tee. Meil on neid kaks, kes kunagi ületunde ei tee, aga miks, seda ma ei tea.

Ka mina teen palju ületunde, aga ma ei saa öelda, et ainult raha pärast. Mulle meeldib väga lootsida.

Mitte ometi niipalju, et sa lootsiksid kõik 365 päeva aastas?

Tasuta küll mitte, mul on perekond.

Kas sa ära ei väsi?

Ei. Leian, et see on huvitav. Eriti halva ilmaga – siis arvavad kaptenid tavaliselt, et peavad ise lootsima.

Kas kaptenid saavad lootsi valida või soovi(ta)da?

Ei. Saavad selle, kes saadetakse.

Millised on Rootsi lootside astmed?

Neid on kaks – loots ja meisterloots. See viimane on küll pigem tiitel, mis antakse selle asemel, et raha maksta. Kuid palk tõuseb iga kahe lootsina töötatud aasta järel – nii on ametiühing meile välja võidelnud tasu suurema kogemuse eest. Kuid pädevuse erinevus palgas ei kajastu. Võib sõita oma miinimumnõude – kahe litsentsiga – hulga aastaid ja saada iga kahe aasta järel suurenevat palka. Kuid noorel lootsil, kel on kõik võimalikud litsentsid, on palju väiksem palk. Samas võib öelda, et see ongi kapitalism – saab see, kes toob tööandjale rohkem raha. Kui loots on kaua töötanud ja seega riigile rohkem raha toonud, saab ta ka ise rohkem.

Miks ei saa loots, kes tahaks, töötada kõik 365 päeva?

Nii palju pole lihtsalt tööd. Kui on lootse, kel see on tööaeg, siis teisi lihtsalt ei kutsuta. Kui aga korralisi lootse ei jätku, siis peab keegi ületunde tegema. Nädalane tööaeg on 140 tundi, kuid seda ei tee me peaaegu kunagi täis, pigem umbes 80–90%. Kui alustaks näiteks uus laevaliin, siis kuluks ehk üle 100% tööajast. Just tänavu suvel oli nii palju laevu, et kõik pidid kõvasti töötama. Võis juhtuda, et tuli töötada 18–20 tundi, siis veidi magada ja jälle tööle. Peab endal olema vastutustunnet öelda endale stopp! ma ei või enam töötada – selle kohta seadusesätet pole. Kui tunnen, et olen väsinud ja enam ei jaksa, ütlen ära: *"No more!"*. Kuid tunnen ennast ja tean, et võin vajaduse korral ka 35 tundi järjest töötada. Kui inimene on positiivselt meelestatud, kui töö talle meeldib, siis jõuab ta tunduvalt rohkem.

Dorje Hellgren lemmiktööl.

Kuidas teie tööaega kokku arvestatakse?

Lootsiplatsist lootsiplatsini. Seda võib arvestada ka fiktiivselt, näiteks siis, kui tulen kodunt, arvestatakse tööaega sellest peale, kui ma oleksin pidanud lootsijaamast välja sõitma.

Kas nii tuleb päevas üks või kaks lootsimist?

Keskeltläbi 1,3 – mõni päev üks, mõni päev rohkem.

Kuidas oled rahul oma varustusega?

Suveni olin ma rahul, kuid mitte praegu. Nüüd olen saanud Sandhamni uue lootsikaatri, mis on liiga väike ja halva ilmaga seetõttu mitte päris ohutu. Eelistaksin sellele üht tõelist lootsikaatrit, see väike võiks olla lisaks. Kapellskärist üles on pikk tee ja kui arvestada aega selle väikese järgi, ei jõua kaatrit vahetada. Vana suur raske lootsikaater tegi 9 sõlme, see väike aga 30 sõlme. Kui arvestada aega, siis tahaks muidugi seda väikest ja kiiret. Ilusa ilmaga pole tal midagi viga, aga halva ilmaga võib juhtuda, et loots keeldub sellele astumast ja sõidab näiteks Tallinna.

Lootsikaatri personal on väga tubli. Oma hariduse kohta saavad nad korralikku palka, umbes 20–30% vähem kui mina. Vanal lootsikaatril said aga mehed samapalju palka kui lootsid. Palga kohta Rootsis üldse võib võrdluseks öelda niipalju, et praegu on tänaval kaupluste vahet seerimas palju ostujõulist rahvast. Kui meil oleks nagu Saksamaal, et ma saaksin 3–4 korda rohkem, niipalju, kui mu haridus/väljaõpe väärt on, siis poleks tänavail nii palju rahvast sisseoste tegemas, aga mina saaksin küll rohkem palka. See on ka põhjus, miks ma aktsepteerin suhteliselt madalamat palka – et see pole nii suur kui näiteks Saksamaal või Hollandis.

Kellega on su palk ühesuurune?

Üsna väikese, umbes 4000–tonnise laeva kapteniga. Rootsis teenib kapten rohkem kui loots – ta on ju kollektiivi juht. Kaptenidiplomiga tüürimees saab aga vähem kui loots. Kui tulin merelt ära, langes mu palk 40% – siis kui sain kaptenist lootsiks.

Kes saavad maal sama suurt palka kui sina praegu?

Insenerid vist. Arstid saavad palju rohkem. Õpetajad veidi vähem. Samapalju saab vahest omavalitsusjuht. Või ajakirjanik.

Kuidas sa hindad oma töö intensiivsust ja vastutusrikkust?

Vastutus on suur, aga seda on raske rahas mõõta.

Meil ütlevad lootsid, et laev maksb nii palju, et neil on suur materiaalne vastutus.

Haiglas on aga vastutus inimeste eest, see on ju palju tähtsam. Vastutust on võimalik endale võtta sellel, kes seda tahab teha. Ei saa võtta vastutust sellepärast, et selle eest palju makstakse. Tahan öelda, et vastutust tuleb võtta rõõmuga, mitte selleks, et sellega raha teenida.

Olete te kuidagi kindlustatud?

Oleme, läbi ametiühingu.

Niisiis ei too mingi intsident kaasa materiaalset vastutust?

Esiteks ütleb Rootsis seadus, et reeder vastutab meie eest. Ta vastutab selle vea eest, mille kapten, loots või keegi teine on teinud.

Kuid see on reederi jaoks raske tingimus. Võib–olla on teil mõni loots, kes sageli vigu teeb.

See on teine asi. Meresõiduamet peab pidama kompetentseid lootse ja vastutab selle eest, et tema lootsid on pädevad. Kui ma sõidan näiteks silla otsa, siis reeder maksab silla eest ja seejärel pöördub minu poole, et saada minult raha.

Paljud õnnetused lootsidega juhtuvad aga laeva ja lootsikaatri vahel.

Selleks on isikukindlustus ametiühingu vahendusel. See on kohustuslik, meie aga maksame ametiühingumaksu. See on kollektiivne leping. Konkreetne kindlustushüvitis sõltub vanusest – noorema mehe perekonnale makstakse surma korral rohkem – aga ma ei tea, kui palju just.

Kuidas on lootside tervisega, eriti sellega, mida peetakse kutsehaigusteks, nagu näiteks radikuliit?

Meil on arstikontroll üle aasta – kontrollitakse sõdant, verd jms. Sain viimati isegi kiita, et kõik on hästi. Lootsidel ei tohiks muidu halbade töötingimuste üle põhjust olla kurta, võib olla vaid liiguvad vähe – seisavad palju paigal ja sõidavad autoga. Olen pannud tähele, et nooremad lootsid sõidavad sagedamini taksoga, vanemad aga bussiga ja käivad jala. Lootsid tavaliselt haigeks ei jää. Seda juhtub väga harva, et loots mingi haigestumise pärast töölt puudub.

On ka teie ametiühing 100–aastane?

Meil oli varem kaks omavahel konkureerivat ametiühingut – see oli enne, kui mina alustasin. Oli vaja korraldada streik, ja siis streikis vaid üks ametiühing.

Ja teine tegi sel ajal ületunde?

Jaa.

Kas nüüd on kogu Rootsis üks lootside ametiühing?

Jah, kõigil on seesama. Peale sotsiaalprobleeemide tegeldakse palju ka ohutusega. Nii üldisema meresõiduohutuse kui ka lootside ohutusega. Näiteks et tööandja ostaks päästevestid. Ent tegeldakse ka pensionieaga – on seegi ju ohutusprobleem.

Missugusesse suuremasse ametiühinguliitu lootsid kuuluvad? Kas on *akademikerid*?

Jaa, lootside ametiühing kuulub *SACO*–sse (*Sveriges Akademikernas Centralorganisation*, spetsialistide amtiühinguliit).

Kuid teie tööandja on ju riik. Kuidas on võimalik võidelda riigi kui tööandjaga?

Veidi siiski. Meil on ju üks tööandja kõigil lootsidel.

Kas kõik lootsid on selle ametiühingu liikmed?

Usun, et kõik.

Kuidas saab uus inimene lootsiks? Eestis tahetakse, et seda saaks otsustada ka lootside ühing.

Ametiühinguliikmeks saab see, kes on juba lootsina tööd saanud. Kes alles konkureerib ametikohale, pole veel ametiühinguliige.

Nii et kui loots kuskil lootsina ei sobi, siis Rootsis ta enam lootsina ei tööta?

Just.

Ta ei saa leida näiteks mingit sadamat, kus ta sadamalootsina tööd saaks?

Enam mitte. Varem olid kommunaallootsid ka.

Kuidas lootsid end täiendavad?

Meil on igal aastal kursus uue tehnika ja tööpsühholoogia tutvustamiseks, see on väga tähtis.

Kas arutatakse ka madalikulesõite?

Neid avalikult ei arutata. Kõik teavad, aga keegi neist ei räägi.

Kuidas saab mees oma esimese litsentsi?

Igal laevateel tuleb praktikandina teha 50 läbisõitu, lisaks natuke teooriat. Eksamil tuleb täita kontuurkaart ja teha praktiline väljasõit. Tuleb pidada ka päevikut – kui 50 praktikasõidu jooksul on vähe väljasõite halva ilmaga, või pimedas, siis tuleb sõita rohkem kui 50 korda.

Kui suure osa lootsitasust moodustab lootsi töötasu?

Umbes 25–30%, väiksema laeva puhul muutub selle osakaal suuremaks. 20 aastat tagasi makstigi lootsidele tükitöötasu. Rootsis on lootsitasu koos tuletornitasuga, nendevahelist jaotust võib muuta seadus. Kui tuled ära võtta, siis võiks ju öelda, et kõik on lootside raha.

Miks vajab laev tänapäeval lootsi? Kas seejuures on oluline ka järelevalve aspekt?

Esimene asi on, et loots vaatab, mida teeb kapten. Suur laev ei saa ju kitsustes navigeerida, selleks peab olema loots, kel on vastav ametioskus. Halvemal juhul võib laev madalikule sattuda. Kui lootsi pole, peaks laev olema väiksem ja aeglasem. Lootse on eriti vaja mõlemal juhul, nii kiiretele kui ka suurtele laevadele. See on ohutusaspekt.

Järelevalve aspekt laevade üle on ca 50 aastat, eriti pärast sõda. Ent ma pole selles päris kindel. Ei saa ju loots valvata laevajuhtide üle.

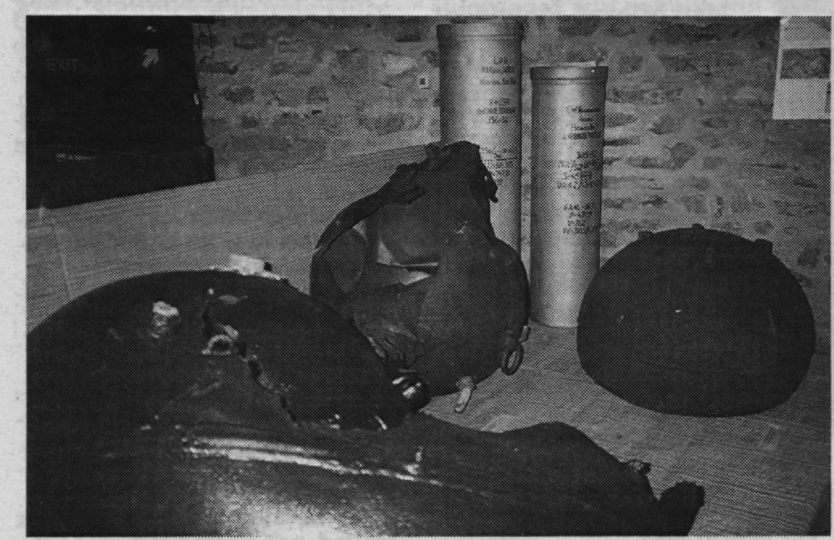
Ent laevateede järelevalve on küll, kuigi mitte olulisel määral. Sõites läbi saarestiku, teatan ma muidugi, kui laevateel on midagi korrast ära. Kui loots ei teata rikkis tulest, on meresõiduamet avarii korral vastutav. Lootsid ise tulesid suurt ei kasuta, lootsime ju peamiselt radari järgi. Suured laevad nagu "Regina Baltica" ei vaja ju mingeid tulesid. Väiksemad laevad, eriti lõbusõidulaevad seevastu vajavad. Tuled on vajalikud väiksematele ja radarita laevadele, need on ju üksnes hoiatuseks.

30. november 1996

Madli Vitismann

Pommid muuseumis

Eduard Hunt ja merevägi — Roland Leit Saksa mereväe esindajaga.



Atraktiivseimad eksponaadid on puhastatud ja värvitud.

5. märtsil avati Meremuuseumis näitus pealkirjaga "Eesti veed – polügon läbi aegade", mille peakoostaja on värske III klassi Valgetähe ordeni kavaler **Vladimir Koppelmann**, abilisteks teised muuseumi töötajad. Üks neist, **Tiit Einberg**, ütles avamisel, et näituse eesmärk on laiemalegi üldsusele teadvustada: Eesti veed on tahtmatult läbi aegade olnud polügooniks Venemaale ja teistelegi võõrriikidele. Näitusel saab aimu, kust see algas ja kuhu välja jõudis ning kuidas Eesti riik on kogu aeg pidanud neid tagajärgi likvideerima. Ühtlasi tänas kõneleja abi eest näituse koostamisel Eesti Merejõudude staapi, päästeametit, kaitseministeeriumi ja piirivalveametit, kelle esindajaid avamisel ka päris arvukalt kohal oli.

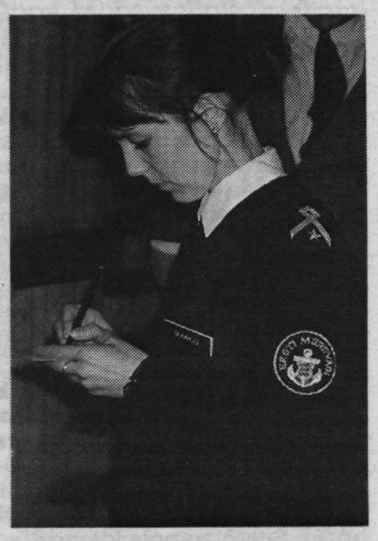
Igaühel oma järelduste tegemiseks on näitusel materjali küllaga. Nii päriselt kui pildi peal on väljas igat masti ja igasuguse suurusega lõhkekehi või mis neist järele jäänud: väiksemakasvulistele pea rinnuni ulatuvaid miinikorpuse osi, suurtükikuule, mürske, kartetše jne., osa neist koguni 18. sajandist pärit.

On ka palju arvandmeid: miinide tõttu kantud kaotuste kohta, lõhkamata leitud ja Eesti vastavate ametite poolt lõhatud laskemoona kohta jne., jne. Fotosid ja andmeid on Rootsi merejõudude abist pommide avastamisel ning kahjutustamisel. Kõnekat materjali on viimati Vene sõjaväe lahkumisel mahajäänu ja mahajäetu kohta. Osmussaar, Naissaar...

Piirivalve — Ants Toomepuu ja Tiit Kõuts — ning Vladimir Koppelmann.

Muidugi on materjali ka Meremuuseumi laeva "Mare" abiga Tallinna laevateelt avastatud pomme täis vrakist ning nende pommide kahjutuks tegemisest tänavu suvel. Hirmus kahju ainult, et näituse avamisel demonstreeritud videofilmi kogu sellest ohtlikust ja huvitavast tööst hilisematele näitusekülastajatele enam näidata ei saa.

Mari Vamba



Tagasi päästejaamade juurde

(Algus lk. 7)

ja moraalselt vananenud, uute muretsemiseks puudub aga meil raha. Kutsetööst tulenevalt tunnevad just rannakalurid oma kalastuspiirkonna rannikut ja merd kõige paremini, mis on kiire abi andmise üks eeldusi.

Ent kalureil on ka pühapäevasõitjate kohta oma arvamus: *Nüüd, kui Vabariigi kaldapiir on vaba ja merelepääs kõigile lahti, on tekkinud palju selliseid merelkäijaid, kes kas ei tea või ei oska näha merel peituvaid ohte. Oleme näinud selliseid aluseid, et ajab kutselisel kalamehel küll ihukarvad püsti! Oleks tõesti vaja tõsist koostööd ja mõistvat suhtumist mõlemalt poolt, et sellisele korralagedusele lõpp teha. Oleme iga valitsuse ajal piirivalvega koostööd teinud ja aitame jõu ja nõuga ka Eesti Piirivalvet.*

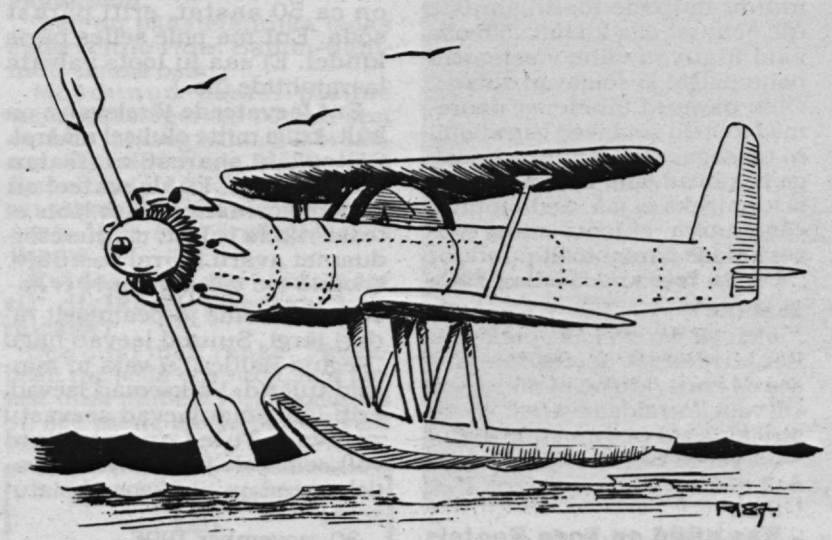
Kolmas arvab: *Mingil tasandil on koostöö piirivalveametiga kindlasti võimalik. Kõik võimud on siiani kasutanud rannaäärseid elanikke nii või teisiti koostööks piirivalvega. Selle vastu ei ole kellelgi midagi olnud, kui just ei hakata nõudma midagi üle mõistuse ja võimaluste käivat.*

Oma seniseid teadmisi aga hinnatakse ebapiisavaiks: *Pean teile ausalt tunnistama, et minu kalameheks oleku ajal (1955. aastast) ei ole rannakalameestega mingeid õppusi läbi viidud ja ei tea ka mina meestele õpetada. Peale ühe, uppund kummi-Manni elustamise, neid õppusi viidi läbi päris sageli.*

Palju kurdetakse päästevahendite kallidust, ent sellegi vastu võiks rohtu leida: *Et meremehed soetaksid oma laevadele* ***uusi*** *ja* ***kvaliteetseid*** *päästevahendeid, tuleks nende hind viia mõistlikkuse piiridesse – sellisel moel aitaks ka riik otseselt kaasa inimelude ohutuse tagamiseks merel.*

Enne nõ. amatööride kaasamist peaksid oma koostöö koordineerima kõik riigi eri ametkonnad, kel oma laevastik. Hea oleks ka teada, keda ja kuidas saab kohapeal kaasata ning kuidas teda (neid) kätte saada. Kalurite lahkest abipakkumisest võib aru saada, et see mõte pole neile sugugi võõras.

Madli Vitismann



Roman Matkiewiczi karikatuur (1992).

"Stena" tungib peale

Kiirlaevade ajastu algus

Möödunud aasta 16. veebruaril vahetas Lysekili sadamas Rootsis (kus olid kergemad jääolud kui firma peakontori asukohas Göteborgis) "Stena Explorer" Soome lipu Briti oma vastu. Laev ehitati Soomes ja jõudis kodusadamasse läbi raskuste.

Laeva vettelaskmise ajaks oli Soomes kõva talv ja teda vabasse vette aitamas Soome riigijäälõhkujad "Fennica" ja "Voima", Alfons Håkansi puksiirjäälõhkuja "Zeus" ning pukserid "Kraft" ja "Esko". 14. veebruaril jõudis laev Ristna meridiaanil vabasse vette ja sai iseseisvalt oma teekonda jätkata. Alumiiniumlaevad jääoludesse ei sobi.

Seda sündmust loetakse laevandusringkondades kindlaks märgiks, et "Stena Line" on üle minemas kiirlaevadele, HSS-tehnoloogiale, plaanides käiku panna HSS 1500 ja HSS 900, *Stena Lynx*-tüüpi katamaraanid ning saavutada 1997. aastal, et nende liinidel oleks rohkem kiirlaevu kui teistel Inglise ja Skandinaavia operaatoritel kokku.

"Stena Line" on võimas laevanduskontsern, millel mullu oli 34 laeva, neist 16 kontserni omanduses, kaks osaomanduses ja 16 liisitud. 1995. a. opereeris "Stena Line" 16 liinil, kusjuures ta reisijate arv vähenes 1994. aastaga võrreldes. Ainult Iiri mere liinidel oli märgatav reisliikluse tõusutendents. Lisaks uute laevade tellimisele investeeris kompanii 1995. .a üle miljardi Rootsi krooni (iigi 2 miljardit Eesti krooni) sadamarajatistesse Hollandis, Suurbritanniast treilerparvlaeva "Stena Searider" muretsemiseks ning uute laevade tellimiseks Norrast ja Hollandist.

Stena uurija

"Stena Line'i" laevatehaselt "Finnyards" tellitud 126,6-meetrine HSS 1500 **"Stena Explorer"** on ilmselt maailma suurim alumiiniumalus. (Samast Rauma tehasest oli "Stena Line" tellinud veel kaks HSS-i, kuid nende kättesaamisega on firmal olnud väga palju vaeva, sest tehas sattus majanduslikesse raskustesse ja vaid tänu Soome riigi toetusele on praeguseks pankrotist pääsenud.) "Stena Exploreri" laius on 40 m, kõrgus 27,5 m, süvis 4,5 m, dedveittonnaa¤ 20 000, reisijakohti 1500, sõiduautodele 375 (või 100 sõidu- ja 50 veoautot). Kiirus on 40 sõlme. Laev läks maksma 750 miljonit Rootsi krooni, koos kõigi investeeringutega 900.

Asi on selles, et uuetüübilise laeva sildumisel on ära jäetud otsad ja sildumisel kasutatakse nn. *linkspan*–ühendust. Sõit sillale on spetsiaalsel ahtrirambil või kallakühendusel, mis tõuseb ja laskub vastavalt tõusumõõnavee tasemele. Alus kinnitatakse metallkinnitusega. Nii selle esimese kui ka järgmiste HSS-laevade jaoks valmistab "Finnyards" sadamatesse vajalikud *linkspanid*. "Stena Explorer" hakkas tööle Iiri merel liinil Holyhead-Dun Laoghaire. Uue laevaga on ülesõit senisest poole kiirem, tund ja kolmveerand. Laadimiseks-lossimiseks on ette nähtud vaid 20 minutit, sest lisaks ahtrile on rambid ka külgedel.

Reisijatetekk on 4000 m^2 ja see on jaotatud kolme ossa. Keskel on teenindusruumid, igas konteiner päästevahenditega, ning kauplused ja restoranid.

Laeva dokumentatsioon on patenteeritud, sest erinevalt tavapärasest oli konstrueerimine omaniku, mitte laevaehitaja käes.

Korpus on konstrueeritud nõgus, veeliinilt eriti sale, täävide laius vaid paar sentimeetrit. Allpool veeliini on laevakere konstrueeritud pontoonidena ning need kindlustavad piisava kandevõime. Ka kindlustab konstruktsioon väiksema lainetakistuse kui tavalistel parvlaevadel. "Stena Explorer" on konstrueeritud nii, et kui ka mõlemad korpused peaksid veega täituma, peaks laev ujuvile jääma ning autotekk ca 2 meetrit üle veepinna ulatuma. Kui veega peaks täituma üks korpus, läheb laev kreeni 15°. Päästmise organiseerimiseks on 4 päästejaama, kaks kummaski poordis ning päästeparvedesse arvatakse inimesed jõudvat 18 minutiga.

Kummaski korpuses on kaks turbiinmootorit, üks suurem ja üks väiksem. Suuremad on samad, mis on kasutusel "Boeing 747-l", väiksemad SAAB-i sõjalennukeil "Gripen". Laeva sild sarnaneb väga palju lennukikabiiniga. Sillal navigeeritakse ja jälgitakse masinaruumi tööd, vahis on kapten, tüürimees ja peamehaanik. Kõik navigatsiooniseadmed on mitte ainult dubleeritud, vaid kolmekordsed.

Reet Naber

Kiirlaev Eesti lipu all

23. märtsil sildus Vanasadamas "Hansatee" katamaraan. 35,84 m pikkuse ja 9,44 m laiuse "Sleipneri" maksimumsüvis on 4 m, kiiruseks lubatavat 40 sõlme. Kuuldavasti saab 270 reisija ringis mahutav laev Tallinn–Helsinki liinil nime "Tallink–Express I".

Madli Vitismann

28. veebruari hommikupoolik. Pärnu Kesklinna sadam. 5. kail seisab jõejäämurdja "Kapitan Moškin". Vaikne ja rahulik. Ei soovi enam vett. Ootab vaid kütust, et õhtul kella kaheksa paiku lahele minna, viimaseid laevu sisse ja välja tooma. Töölepinguaeg on täis saanud ja rendirahad otsas. Tervelt viis miljonit, nagu räägitakse.

Ajame laeva kapteni **Anatoli Kazakovi** kajutis pisut juttu. Tomskist, Siberimaalt pärit laevajuht näib vast kurbki. Töötaks veel, palk oli neil siin suurem kui näiteks Kroonlinnas või Peterburis, ent tänapäevases turumajanduses või misasjas ei olene midagi kaptenist, "kus ta tahaks". Kapten on reederi, bossi teener ja käealune.

Pärnu Sadama asedirektorist Riho Printsist räägib laevajuht ainult head. Kui nii, siis nii.

"Kapitan Moškinist" enesest: pikkus 77 m, laius 16,5 m, maksimumsüvis 3 m, masinate koguvõimsus 6650 hj., meeskonnas 24 inimest: 2/3 siberlasi, 1/3 piiterlasi. Ehitatud kümme aastat tagasi "Wärtsilä" laevatehases Soomes, enne N. Liidu lagunemist ühe viimasena kaheksalaevalisest jõejäämurdjate tellimusseeriast. (Sõsarlaev "Kapitan Demidov" oli meil mullu, kuid neid kaht ei anna omavahel võrrelda.) Kapten ja peamehaanik on laeval alates esimesest sõidust, paljud meeskonnaliikmed samuti. Tänu heale läbisaamisele laevakotermaniga näeb alus välja vast kolmeaastane ja puhtamat vene jäälõhkujat, mis eales Pärnus olnud, annab otsida.

Kiri Pärnust

"Kapitan Moškin" lahkus

Jaanuaris tõi jäämurdja Pärnu sadamakaidele ja viis siit minema ühtekokku 47 alust, veebruaris 31. Need mõlemad on rekordarvud, möödunud aasta kahel esimesel kuul oli siin vaid kolmteist laeva ja siis järgnes kahekuine seisak. Ise käis sadamas vett võtmas 9 korral. Need olid ühtlasi ka meeskonna vähesed puhkusetunnid maal.

Eriti hulluks läks asi veebruaris, kui pidevad vesikaarte tuuled jääd lahes, Kihnu ja Sorgu taga liigutama hakkasid, sulalume ja vihmaga selle jälle hunnikusse kokku lükkasid, nii et ühtekokku moodustus mingisugune kapsasupp, millest ei ühest ega teisest otsast jagu ei saa. Siis, jah, oli "Moškinil" endalgi tegemist. Pärnu ja Liivi laht on ju talviti seesugune. Paras külm ja ainult mõnepalline tuul olnuks tuhat korda parem.

28. veebruari pealelõunal andis ka "Rudolfit", endist lootsivedajat reidile, ankruplatsile, asendanud pukser "Arm" otsad ja sõitis Liepajasse oma pargase järele. "Rudolf" on taas oma masinaga remondis ja ei teata veel kindlalt, misasja tast üldse saab. On üks õnnetu ost Soomemaalt.

Problemaatiline märtsikuu on ees. Kui palju puidu, saematerjali, briketi ja turba tarnijad kahel talvekuul tulu või kulu said, teavad nad ise. Tegelikult ju toetati neid riigi poolt maksumaksjate 5 miljoniga. Põllumehed oleksid vast sellisegi toetuse eest oi kui tänulikud olnud. Võiks küsida, kas jätkub nüüd Pärnu sadama tarnijail niipalju ärioidu ja raha, et i s e vast mõneks märtsinädalakski teine jäälõhkuja rentida. Aprill, kui vee peal kõik klaaruma peaks, pole kaugel. Muidu võib navigatsioon märtsiks tõesti katkeda ja kaup tuleb vedada Tallinna sadamatesse. Valik on nende.

Otto Taul

Õnnitleme!

Otto Taul – 70

Ümmargust sünnipäeva tähistab meie Pärnu kirjasaatja 8. aprillil.

"Meremees"

Viimasel veebruaripäeval Pärnu sadamas. **Henn Soodla foto**

Peotäis pealkirju

"Pärnu sadam sai jäämurdmiseks raha"

"Eesti Päevaleht", 30. detsember: Anti 2,5 miljonit, vaja oleks 5–6 miljonit. Veeteede ameti meresõiduohutuse talituse juhataja Vello Muru peab Pärnu sadama aastaringset jäävaba hoidmist maksumaksja raha raiskamiseks.

"Pärnu sadamat hakkab lahti hoidma Peterburi jäämurdja"

"Postimees", 3. jaanuar: Kulub ca 5,5 miljonit krooni, mida eksportöörid keelduvad maksmast.

"Jäälõhkumine jääb sadamate endi hooleks"

"Äripäev", 6. jaanuar: AS Pärnu Sadam on *oma jõududega* rentinud Peterburist "Kapitan Moškini", kuid *riigi eraldatud* 2,5 miljoni kroonigа saab sadamat jäävabana hoida umbes poolteist kuud.

Eesti Raadio, 9. jaanuar: Saaremaa sadamad on jääs peale Veere. Jää paksus ulatub 20 cm-ni. Laevad püüavad Saaremaalt lahkuda, et mitte jääda kevadeni jäävangi.

"Reisilaevad jätavad kaubalaevad ootele"

"Sõnumileht", 10. jaanuar: Pärnu lahes ulatub jää paksus ETA andmetel kohati kuni poole meetrini ja vaba vee piir asub sadamast 15 kuni 20 miili kaugusel. Peterburi ja Kroonlinna sadamad on kindlas jäävangis ning prognoositakse kogu Läänemere kinnikülmumist.

"Jäämurdja aitab vaid viit Eesti sadamat"

"Postimees", 11. jaanuar: Kunda sadamat ei hoita lahti, sest Kunda pole nii aktiivne olnud kui Pärnu.

"Aktuaalne Kaamera", 11. jaanuar: Väinamerel lõpetati laevaliiklus, hakati rajama jääteed – jää paksus on 10–30 cm.

"Pärnu sadam võib jääda jäävangi"

"Äripäev", 27. jaanuar: Pärnu sadama asedirektori Riho Printsi sõnul lõpeb raha esialgsest plaanist kiiremini, kuna jäälõhkuja kütus on sel aastal erinevalt eelmistest maksustatud aktsiisiga. Ainuüksi jaanuaris Pärnus käinud laevad on tasunud otse riigikassasse jää-, lootsi- ja majakamaksudena 700 000 krooni. *Jäälõhkuja rentimine on seega olnud riigile hea investeering.* Eesti oma jäämurdjad seisavad tegevusetult Tallinnas, Pärnus on aga jaanuaris käinud 30 laeva.

"Pärnu võitleb jäävaba sadama eest"

"Sõnumileht", 28. jaanuar: Maavalitsus otsustas küsida valitsuselt raha juurde, et hoida sadam lahti 20. veebruarini.

"Pärnu sadam maadleb raskustega"

"Äripäev", 27. jaanuar: Pärnu sadama direktori Peeter Volkovi sõnul tõuseb sadama käive kolme–nelja aastaga kuni ühe miljoni tonnini aastas, kui Pärnu sadamal õnnestub lahendada jäämurdmise probleem.

"Pärnu sadamal on rekordkuu"

"Äripäev" – ETA, 3. veebruar: Pärnu Sadama asedirektori Mati Printsi sõnul veeti Pärnu sadama kaudu jaanuaris 60 000 tonni kaupa, *mis on rohkem kui mistahes eelneval kuul, kaasa arvatud suvisel kõrghooajal.* Sadam võib juurdesaadud rahaga tööd jätkata märtsi alguseni.

"Kapitan Moškin jääb talveks Pärnusse"

"Sõnumileht", 10. veebruar: AS-i Pärnu Sadam tegevdirektor Peeter Volkov ei osanud öelda, kui kauaks kolmest miljonist jätkub. "Kapitan Moškin" on parem kui "Karu", sest toob laeva otse kaini. Aga kütust võtab aktsiisimaksu tõttu Salacgrivast, muidu lõpeks jää murdmiseks eraldatud raha veelgi kiiremini.

"Pärnu sadamale võib tekkida konkurent"

"Sõnumileht", 13. veebruar: Pärnumaa ärimehed on tulnud välja ideega ehitada kaubasadamaks Munalaiu sadam, mille eelis Pärnu sadamaga võrreldes on sealse sadama kaks kuud pikem navigatsiooniaeg.

"Jäämurdmine Pärnu sadamas lõpeb 4. märtsil"

"Äripäev"–BNS, 3. märts: Laevaliiklus peaks taastuma märtsi lõpul. Pärnu Sadamas on tänavu käinud 70 laeva ning sadamat on läbinud 140 000 tonni kaupu.

"Pärnu sadam jäi jäävangi"

"Postimees", 6. märts: "Kahe kuuga võttis Pärnu sadam vastu 75 kaubalaeva ja lisaks kasutasid laevateed paarkümmend kalalaeva." "Terve möödunud aasta jooksul veeti Pärnu sadama kaudu 400 000 tonni kaupa, ent ainuüksi selle aasta jaanuaris ja veebruaris oli kaubakäive 150 000 tonni, mis on kõigi talvede rekord. Mitmesuguste otseste ja kaudsete maksudena teenis riik Pärnu sadama laevatatavana hoidmise pealt ligi 10 miljonit krooni." "Riik eraldas Pärnu sadama jäävabana hoidmiseks 5,5 miljonit krooni. Jäämurdja rendi lepingu pikendamist peetakse liiga suurte kulutuste tõttu ebaotstarbekaks."

"Pärnu sadam pääses jäävangist"

Eesti Raadio, 12. märts: "Kapitan Moškin" viis ühe kaubaja ühe kalalaeva vabasse vette. Jäävall on lagunenud, aga jääpiir on Kihnu saare taga.

Ajakirjanduskommentaar

Mis maksab PR?

Tänapäeval on moodi läinud, et ühed teevad tööd, teised aga hoolitsevad selle eest, et esimeste tublidus ka välja paistaks. Ja kui polegi nii väga tublid, võib avalikkusega hästi suhtlev abiline neid ikkagi tublidena paista lasta.

Mullu talvel suhtles Pärnu sadam avalikkusega amatööri kombel. Siis, kui jää oli kõige kõvem ja kõik juba teadsid, et jää on kõva, sirutati "Äripäevas" üle kahe külje 10 cm kõrgune pealkiri: "Eesti sadamates on regionaalpoliitiline jää" koos murelike Pärnu sadama juhtide piltidega. Aga mullusest jääst see läbi saada ei aidanud. Veelgi enam, vastuseks "Eesti Päevalehes" ilmunud repliik "Jää Pärnu sadamas on looduslik" lasi suurest murelikust pealkirjast veidi õhku välja.

Tänavu valmistusid Pärnu sadama juhid talveks hoolikamalt. Juba varakult tuletati meelde, et talvel tuleb jää ja Pärnu sadam võib seisma jääda, kui riigilt abi ei saa. Täpsemini, kui riik oma jäälõhkumise kohust ei täida. Ja terve talve käisid läbi kõigi lehtede uudisteagentuuride ja ajalehtede uudistetoimetuste sõnumid selle kohta, et Pärnusse tuli esimene, teine jne. laev, järgmine võib aga tulemata jääda, kui raha ei saa.

Samal ajal kasutati osavasti muid *lobby*võimalusi, ka otsustajate vastuolusid. Ning raha tuligi. Et see võis enne kevadet lõppeda, tuletati ka kogu aeg meelde, kuni saadigi juurde. Ent kitsi keskvalitsus on siiski süüdi selleski, et märtsi algul, kui jäämurdmisrahad otsas, on Pärnus ikka veel jää. Kuigi varjus on kümme plusskraadi ja päikese käes veelgi enam.

Just see peakski näitama, et jää Pärnu sadamas on tõepoolest looduslik. Võib-olla seal polegi õige talvesadama koht ja õigus on neil, kes parema sadamakoha järele ringi vaatavad. 13. veebruari "Sõnumilehest" oli lugeda: *"Pärnumaa ärimehed on tulnud välja ideega ehitada kaubasadamaks Munalaiu sadam, mille eelis Pärnu sadamaga võrreldes on sealse sadama kaks kuud pikem navigatsiooniaeg."* Just kaks kuud oligi see aeg, mille vältel Pärnu sadam, saanud tervele riigile terveks talveks mõeldud jäämurderahast pool, jõudis vastu võtta keskeltläbi ühe laeva päevas.

Tänavune "Äripäeva" lugu, mida ilmestavad optimistlike sadamajuhtide pildid, kannab pealkirja "Pärnu sadam maadleb raskustega". Sellest on lugeda, et siis, *kui Pärnu sadamal õnnestub lahendada jäämurdmise probleem* (!), võib sadama käive edaspidi tõusta kuni miljoni tonnini aastas. Jäämurdmise probleemil on paraku kaks lahendust. Esimene, et jääd ei tule. Ja teine, et merevedu tasub end ära, nii et on võimalik jäämurdmise eest maksta. Võib aru saada, et Pärnu sadam ei jõua endale sobivat jäämurdjat osta. Paraku ei sobi Eesti jäämurdjad sinna süvise poolest. Aga kui sadam ei jaksa jäämurdja ekspluatatsioonikulusidki kinni maksta (loe: kütust osta), siis on raske aru saada, miks peaks maksumaksja raha tagama erasadama omanikele just nii suure tulu, kui nad loodavad saada. Kuigi tähelepanek, et laevakütuse aktsiisimaksu ei kasutata laevateede ehitamiseks, on õige.

Et PR-talitusse tasub investeerida, on Pärnu näitel kõigile näha. Tubli abiline aastapalgaks kuluks 50 000–100 000 krooni, aga tänavu osavasti peetud avalikkussuhted võivad tuleval aastal rohkemgi sisse tuua kui 5,5 miljonit krooni jäämurderaha. Kevadepoolsed jääjutud koos Pärnu sadama saavutuste loeteluga sellele just viitavadki. Ja pea lähebki meelest, et karmil talvel tuleb Pärnusse laevu tuua ükshaaval ning peaaegu riigipiirilt.

Madli Vitismann

"Vegast" ja tema ümber toimunust aastail 1992 – 1996

(Algus üle-eelmises "Meremehes")

1996. aasta kevadel jätkusid tööd kahes põhisuunas: transport ja selle teostamiseks tarvilikud ettevalmistused ning üleandmislepingule eelnevad mitmeplaanilised asjaajamised. Laeva transportimiseks püüti saada veel mitmeid pakkumisi, sest eelpool mainitud Raimo Rajewski oma polnud just kõige soodsamast hinnaklassist. Kuna tegemist on üsnagi ebastandardse ja mitmeid riske sisaldava ettevõtmisega, oli aga asjasthuvitatute ring küllaltki kitsas. Arvestatavaid ettepanekuid laekus Soomest vaid kahelt firmalt, millest nüüdseks on üks siiski sõelale pidama jäänud. "Vega" äraviimiseks on pakutud variante alates ahtri kinniehitamisest, et seejärel kogu aukudest räsitud korpus katta plastikuga, misjärel oleks laeva võimalik pukseerida, ja lõpetades ujuvdoki kasutamisega. Igal variandil oleksid kindlasti oma plussid ja miinused, ent praeguseks on siiski otsustatud, et transport toimub spetsiaalsel praamil ning laev jääb nendele samadele, kokku üheksale 10 tonni raskustele ellingu-vankritele, millel ta juba üle kümne aasta on seisnud. Sest on ju üsna selge, et mida rohkem õnnestub laeva mädanikust vaevatud korpust igasugustest kantimistest ja kallutamistest hoida, seda väiksemaks muutub riskifaktor.

Transpordist ja sellega kaasnevatest teistestki probleemidest tuleb allpool veel juttu, seepärast pöörduks praegu tagasi mitme põhimõttelist laadi asja juurde. Pietarsaaris loodud "Vega" Fond sai lõpliku kinnituse eluõigusele 3. juunil 1996, kui Soome sihtasutuste registrisse tehti vastav ametlik sissekanne ning fondi kuueliikmeline juhatus pidas 26. juunil sealse linnavalitsuse ruumides oma esimese koosoleku. Kuigi lahendamata proobleeme oli veel mitu, otsustati siiski tegutseda selles vaimus, et laeva transport toimuks hiljemalt sügisel. Eeldused selleks olid siis juba põhimõtteliselt olemas. Pealegi hakkas ka Meretehas jälle teatavaid kannatamatuse märke ilmutama, nõudes oma 20. juuni kirjas tungivalt, et laeva juures alustataks kas transportimiseks vajalikke ettevalmistustöid või võetaks vastu otsus laeva ellingul lammutamiseks.

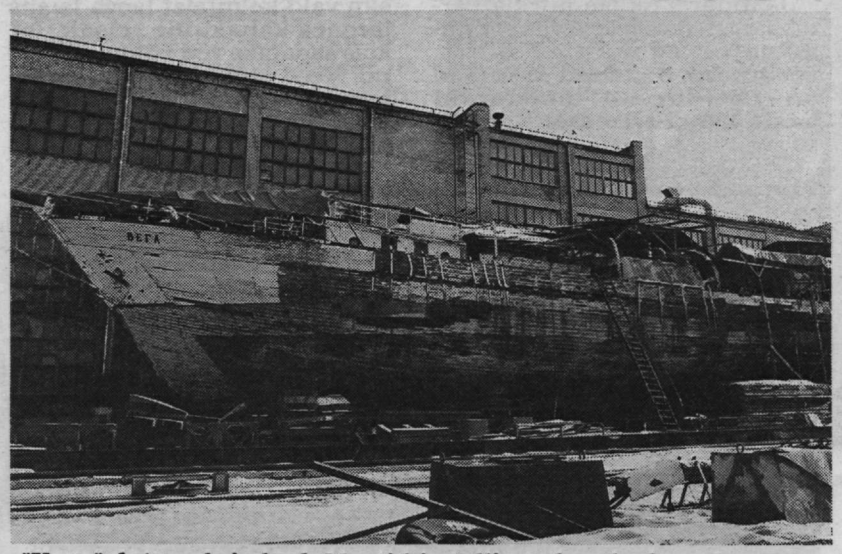
Meremuusem oli põhimõttelises kokkuleppes soomlastega võtnud siinsed tööd laeva juures enda kanda. Kõige vastutusrikkam oli kindlasti mastide demonteerimine. Kui aasta tagasi oleksime selle tööga peamiselt oma jõududega hakkama saanud (toetudes endisele pootsmanile ja praegusele filiaali juhatajale Lev Lantšovile), siis nüüdseks välistas ta järsult halvenenud tervis igasuguse mastides kõikumise. Niisiis tuli see töö koos muudega tellida, ja otse loomulikult nõudis see ka raha. Suvi on raha küsimiseks aga väga halb aeg, sest otsustajad on tunduvalt meeldivamate asjatoimetustega hõivatud.

Augustis viibisid paaril korral Tallinnas ka Rauma firma *Merisukellus OY* esindajad, et teha transpordioperatsiooni jaoks tarvilikke mõõtmisi. Kuu lõpuks jõudsid Soomest kohale ka kaks 20-jalast merekonteinerit igasuguse "Vegaga" kaasaskäiva irdmaterjali mahutamiseks.

10. septembril esitas muuseum Meretehasele tellimuse, mis sisaldas mastide mahavõtmist, lahtivõetud ahtri kindlustamist, tellingute ja varikatuse demonteerimist. Samal ajal astuti ka esimesed sammud kultuuriministeeriumilt raha saamiseks nimetatud tööde tarvis. Samuti esitati soomlaste ettevalmistatud lõplik üleandmislepingu tekst, mis edaspidi teatavaid probleeme tekitas, sest nii juriidiline traditsioon kui ka mõnede mõistete kasutamine on kahel pool Soome lahte siiski erinev.

25. septembril viibis Tallinnas *Yleisradio* võttegrupp, kes oli võtnud nõuks kogu transpordioperatsiooni Soome televisioonis kajastada ning hiljem kogu lugu ka dokumentaalfilmiks kokku panna. Õieti oli tegu Soome TV rootsikeelsete saadete toimetusega, kes oma iganädalastes "Rannikukanali" saadetes ka "Vega" minevikku ja olevikku hakkasid kajastama.

Meretehasel võttis hinnapakkumise tegemine Meremuuseumi tellimuse põhjal ligi kuu aega, sest saabus see alles 2. oktoobril ning täpsem kalkulatsioon valmis veel hoopiski 15. oktoobriks. Vahepeal, 6. oktoobril jõudis muuseumi ka *Merisukellus OY* koostatud transportimise kirjeldus koos arvutuste ja eskiisplaanidega. Varasematega võrreldes oli oluline erinevus selles, et tavakohase slipitee ja sellel liikuva vankri asmel nähti ette hoopiski paarkümmend aastat tagasi otse üle kai asetatud paarisrelsside kasutamist. Põhjenduseks oli, et slipikanali kitsus (15 m) ei võimaldaks kasutada laiemat ja suurema kandejõuga praami, mis oleks turvalisem ja tagaks suurema stabiilsuse. Sellest lahendusest said aga alguse uued probleemid, sest ehkki Meretehase tehniline juhtkond suhtus sellesse alternatiivsesse plaani teatud poolehoiuga, teatati mõne aja pärast, et kõnealuse kai konstruktsioon nii rasket (ligi 550 tonni) koormat mitte mingil juhul ei kannata. Kuna eelkõneldu on ka veel praegu, artikli kirjutamise hetkel, probleemiks, mis lahendust ootab, jätaks selle detailsema käsitluse mõne järgmise kirjatöö teemaks.



"Vega" detsembri algul. Mastid ja tellingud on kadunud.

"Vega" mastide mahavõtjad isa ja poeg Povljutšenkod.

"Jacobstads Wappen" ja Pietarsaari elling, kus on alustatud juba kai ehitamist "Vega" vastuvõtuks.

11. oktoobril viibis "Vegal" Eesti Televisiooni võttegrupp, mille tulemusena ka laiem üldsus sai mingi ettekujutuse laeva katastroofilisest olukorrast ja võimalikest lahendusteedest. Usutavasti jõudis kohale ka sõnum, et tegemist on küll laeva loovutamisega, ent eelkõige siiski muidu paratamatule mädanemisele määratud purjelaeva päästmisega.

Nüüd sõltus vägagi palju kultuuriministeeriumist, sest ilma mingi rahata polnud enam võimalik midagi teha. Pealegi oli Meretehase jäik nõudmine vähemalt 40% tasu ettemaksmine. Pärast mõnigat tehasepoolset viivitust jõudsime niikaugele, et 31. oktoobril kirjutati Meremuuseumi ja Meretehase vaheline leping siiski alla. Raha veel ei olnud, ent see-eest oli ministeeriumi üsna kindel lubadus, et esimesel võimalusel ettemaksusumma leitakse. Samal ajal oli aga põhiprobleem lahendamata: üleandmislepingu vorm ja allakirjutamise aeg olid ikka veel lahtised. Siit polnud võimalik ilma Vabariigi Valitsuse otsuseta edasi liikuda.

6. novembriks jõudis lõpuks ka kultuuriministeeriumi koostatud võõrandamise eelnõu Toompeale ja 29. novembril võeti valitsuse istungil vastu otsus, mis lubas kultuuriministeeriumil "Vega" Pietarsaaris loodud "Vega" Fondile võõrandada. Nädala pärast kirjutas peaminister ka ametlikult otsusele alla.

Nüüd jäi veel lepingu tekst täpsemalt formuleerida ja tõlkida ning määrata allakirjutamise koht ja aeg. Valitsuse otsus oli andnud rohelise tee ka rahaeraldusele ja 20. novembriks oli Meretehase nõutud 40% kogusummast neile üle kantud ning mastide mahavõtmisega võis alustada. Meie õnneks töötab Meretehases endine "Krusensterni" 46-aastane pootsmann Aleksandr Povljutšenko, kes koos pojaga selle töö ette võttis.

Urmas Dresen

Piirivalvekaater pöörati õigeks

Jääklassi kuuluva piirivalvekaatri ehitus Balti Laevaremonditehases läheb edukalt. Äsja lõppes üks tähtsamaid tööjärke – laeva korpuse ehitamine.

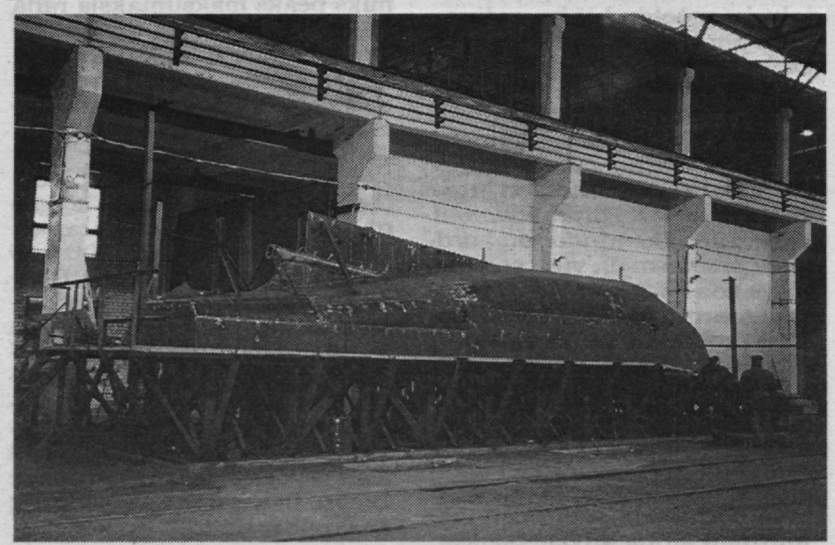
Korpus tehti uue harjumatu tehnoloogia järgi, kiil ülespidi. Täielikult valmis ehitatud ja üle kontrollitud, pöörati nüüd korpus õigesse asendisse, kiil alla. Seda tehti kahe võimsa kraana abil. Operatsioon õnnestus igati.

Nüüd on lähim ülesanne peamasinate ja teiste seadmete vundamentide montaaž ning peaaegu valmis roolikambri paikapanek.

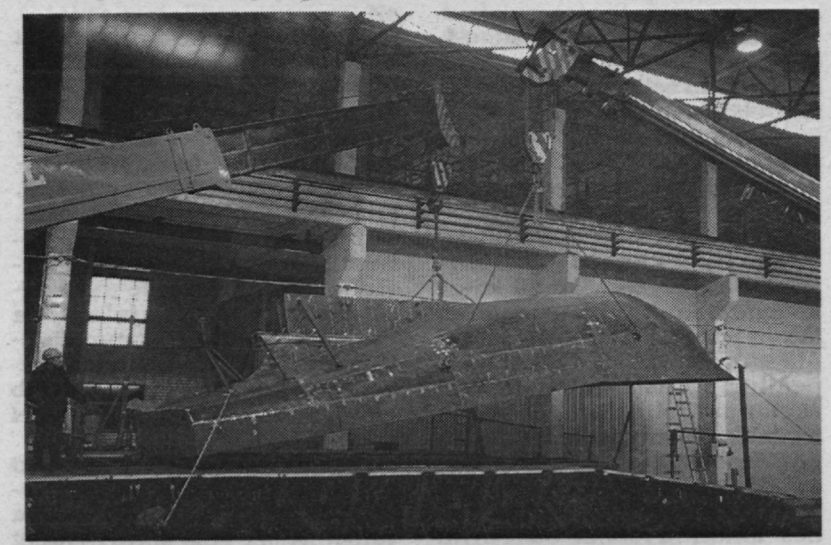
Korpuse valmimine avas tööjärje tehase kõigi allüksuste ja alltöövõtjate jaoks. Et väikesel alusel üksteist segama ei hakataks, kavatsetakse tööd teha kahes – kolmes vahetuses. Esimesest ehituspäevast peale jälgivad tellijad tähelepanelikult tööde käiku. Nende esindajad on samahästi kui iga päev kohal ning on veendunud, et nende kaater tuleb vähemalt sama hea kui selle Soome prototüüp.

Erilise huviga vaatas korpuse ümberpööramist äsja uue aluse komandöriks määratud Arno Kosk. Nii algas ta esimene tööpäev uues ametis.

Georgi Dudtšenko



17. märtsiks oli kaatri kere valmis.



Ümber pöörati kahe kraanaga.

Reet Naberi fotod

Kiri Austraaliast

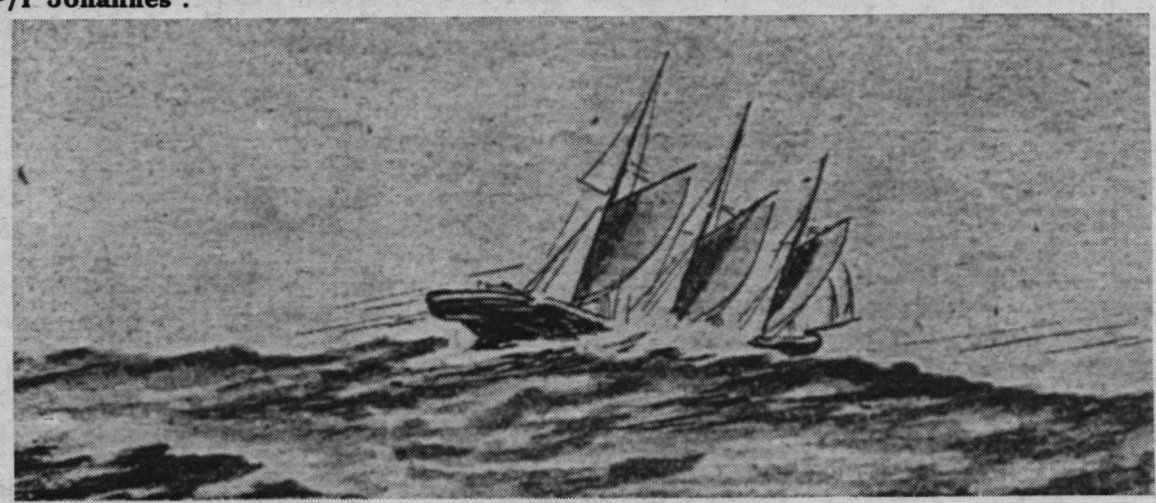
Saadan siinjuures mitme allika alusel koostatud töö tragöödiast, mis juhtus 110 aastat tagasi Heinaste purjekal "Johannes". Olen olnud koos mehaanik Edmund Otsaga teie lehe tellija-lugeja juba kaua.

Mina sündisin Hiiumaal Kärdlas 1910. aastal. Alg- ja keskhariduse sain Kärdlas. 1930–1934 õppisin Kuressaares kapten J. Teäri eramerekoolis. 1930. aastast alates sõitsin mitmes kompaniis tüürimehena. 1949. a. asusin Austraaliasse, Sydneysse. Jätkasin teenistust laevadel kuni 1975. aastani.

Ajakirjandusega tegelesin juba enne Teist maailmasõda nn. külakirjasaatjana "Vabale Maale" ja "Päevalehele". Olen kaastööd teinud kohalikule "Meie Kodule", hiidlaste "Hiiumaale", Toronto "Meie Elule" ja "Vabale Eestlasele". Käesolev on esimene kaastöö "Meremehele".

Evald Kask

P/l "Johannes".



Tragöödia eesti purjekal "Johannes" 1887. a.

On kolme liiki inimesi: need, kes on elus, need, kes on surnud, ja need, kes on merel.
Kreeka filosoof Anacharis, 600 a. e. Kr.

Hiljuti vanu pabereid korraldades sattus mulle pihku 40 aasta tagune Rootsi kaubalaevastiku juhtkonna ajakiri "Nautisk Tidskrift", mida lehitsedes leidsin artikli "Draama merel, mis juhtus vene purjekal 70 aastat tagasi". Autor tundmatu C. K. Lugedes selgus, et see oli sündmus, millest olin kunagi kuulnud vanematelt meremeestelt. Ka kapten E. Past oli sellest kirjutanud oma viimase raamatu "Maalt ja merelt" (Toronto, 1985) ühes peatükis. Mõlemad autorid täiendasid üksteist.

Oktoobris 1887 Riiast tulnud Taani aurik "Morsø" oli puidulaadungiga teel Kopenhaagenisse. Rootsi kagutipu Sandhammari lähedale jõudes nägi sillale tulnud kapten kolmemastilist purjekat, mille sõidukurss ja purjede asend oli väga ebatavaline. Lähenedes selgus, et tekil ei olnud ühtegi meest ja ka rooliratas oli valveta. Taani kapten saatis paadi tüürimehe ja viie madrusega tundmata purjeka juurde. Selgus, et purjekas "Johannes" kandis Vene lippu ja kodusadam oli Hainesch – Heinaste, Eesti edelanurk Riia lahe kaldal.

Tekile roninud meestele avanes jube vaade: kõikjal vereplekid, peamasti juures istus selle külge seotud verine tugev noormees – laevapoiss Jaan Umb Kihnust. Pisut kaugemal lamas vereloigus meelemärkuseta tüürimees Juhan Nuk (Nukk). Taanlased viisid verised mehed oma laevale sidumiseks ja võtsid purjelaeva "Johannes" sleppi. Kopenhaagenisse jõudes anti mehed ja laev üle vastavatele ametnikele. Mehed paigutati haiglasse.

Juurdlust alustanud Taani politseinikele selgus pea, et noormees Jaan Umb rääkis ainult oma Kihnu murret, kuid tüürimees Juhan Nuk (Nukk) lisaks eesti keelele ka pisut saksa keelt. Toodi sadamas seisvalt Vene laevalt tõlk, kuid sellest ei olnud mingit abi. Hiljem leiti eestlasest kapten, kes meeste jutud taanlastele tõlkis. Taani kohus mõistis Jaan Umbi õigeks ja ta anti ühes tüürimees J. Nukaga üle Vene politseile. Mehed viidi Peterburi.

Sündmus äratas suurt tähelepanu kogu Põhja-Euroopa ajakirjanduses. Eriti olid Umbist huvitatud kohalikud naised, kes saatsid talle maiustusi, vägijooke, kingipakke ja armastuskirju. Kaashaiged haiglas kadestasid Umbi. Umb ise oli huvitatud ühest haiglaõest, kuid ta püüded sellele läheneda ei andnud tulemusi. (Ajakirjanduse ja naiste huvi Umbi vastu oli väga sarnane sellega, mida palju hiljem, 1927. aastal, osutati Rootsis ja Eestis seoses eesti Tallinn–Stockholmi liinilaeva "Kalevipoeg" II tüürimehe A. S. mõrvalooga laeval. Ohvri Vally Tenchio laip leiti Stockholmi saarestikus. Kohus toimus Tallinnas, kus süüdistatu, II tüürimees A. S. vabastati vanglast pärast 9-kuist eeluurimisaega.)

J. Umbi ja J. Nuka Peterburi saabudes algas sealses kohtus väga üksikasjalik juurdlus purjelaeval "Johannes" juhtunu asjus. Selgus, et 20-aastane Jaan Umb Kihnust oli munsterdanud oktoobris 1887 Riias Heinaste meestele kuuluvale purjelaevale "Johannes". Laeva väljumise eelpäeval oli laevapoiss J. Umb ette teatamata laevalt lahkunud. Leiti, et kadunud oli ka pakk purjekangast ja mõned meeskonnaliikmeile kuuluvad riideesemed. Kahtlus langes loata lahkunud J. Umbile. Otsimist alustati sadamas viibival Kihnu kivilaeval, kust mees ja puuduvad esemed leitigi.

Peale sadamast lahkumist algas "Johannesel" omakohus ja karistamine. J. Umb ei tunnistanud end süüdi. Kapten alustas karistamist trossiotsaga mehe katmata seljal. Väsides andis kapten trossiotsa tüürimehele üle ja hiljem jätkasid madrused. Lõpuks tunnistas mees süüdistuse õigeks, kuid karistamine jätkus siiski mitmesugusel kujul. On tänapäevalgi veel üldteada, et töökohtades ja sõjaväes kiusatakse mõnikord nooremaid kaasteenijaid. Hiljuti oli skandaal USA ja Austraalia kõrgemais sõjakooles.

Vahelduseks hoopidele lohistati Umbi mõnikord ka trossi otsas laeva järel. Protokollides ei nimetata vanasti tarvitatud karistust – kiilhaalimist. Umbi üheks karistuseks oli vähendatud toiduhulk, mida asendasid meeskonna laualt antavad toidujäänused. Lõpuks tuli Umb otsusele, et lahenduseks oleks surm. Ühel päeval hüppas Umb üle parda, kuid tõmmati laevale tagasi. Samal õhtul nägi ta, et tüürimees Nuk põimis inglastele hästituntud üheksasabalist kassi. Umb aimas halba, kuid midagi ei juhtunud.

6. oktoobri ööl kohtas Umb kaptenit tekil. Kapten käskis Umbi talle järgneda. Seltsis paki lähedale jõudes nägi ta, et kapten kummardas trossiotsa võtmiseks, et vist jälle Umbi karistada. Umb haaras kiiresti tekilt kaika ja löi sellega kaptenile pähe. Mees vajus vaikselt tekile. Umb heitis laiba üle parda. Olukorda kaaludes otsustas Umb, et peab kogu meeskonna tapma ja enne lahkumist laeva süütama. Nüüd hiilis Umb pimeduses vaikselt pakil oleva vahimehe juurde ja surmas selle ühe hoobiga. Laiba viskas üle parda. Edasi lähenes Umb ahtris roolimehele ja löi sellele kaikaga pähe ning lükkas laiba üle parda.

Järgmiseks ohvriks valis ta tüürimehe, kes magas oma kajutis. Tekilt leitud kirvest kaasa võttes läks Umb vaikselt lukustamata kajutisse. Lamava mehe asendit kois mitte teades löi ta kirvega arvatava pea asemel hoopis jalga. Tüürimees hüppas koist. Järgnes lööming kirve ja rusikatega. Umb arvas, et tüürimees on surnud ja lahkus ust lukustades kajutist.

Madruste ruhvi juurde jõudes nägi Umb üht madrust trepikongis just tekile tulemas. Mees oli vist juhtimiseta laeva taglase ebaharilikke hääli kuuldes ärganud ja tahtis selgitada olukorda tekil. Üks Umbi kirvelöök surmas mehe. Järgnev mees jagas eelmise saatust. Oli veel oma kois magav kokk.

Nüüd oli aeg laeva laipadest puhastamiseks ja paadi vettelaskmiseks. Üliinimliku jõuga õnnestus laevapaadi vettelaskmine, kuid ta unustas põhjakorgi ja paat täitus pooleldi veega. Nüüd tuli tekile kokk, kelle Umb surmas ühe löögiga.

Oli saabunud aeg, et surmata haavatud uimane tüürimees. Ta sidus noa pika puulati otsa ja püüdis läbi laeakna tüürimeest tabada. Pärast mitut torkamist arvas Umb, et on saabunud aeg viimseks sammuks – kõik põletada. Ta tõi lambikapist pudeli petrooleumi ja valas selle tüürimehe laeaknast kajutisse ning valmistas süütamiseks tungla. Siis läks ta kööki, et tuua tuletikke. Vahepeal oli meelemärkuseta tüürimees toibunud ja upitanud end läbi kajuti laeakna välja. Ta jäi ootama Umbi tagasitulekut.

Hommikuhämaruses ootav tüürimees löi Umbi lähenedes talle kaikaga pähe. Umb vajus meelemärkusetult tekile. Tüürimees lohistas uimastatud Umbi peamasti lähedale ja sidus ta selle külge. Sidumise lõpetanud verejooksust nõrgenenud tüürimees vajus tekile, kust taanlased "Morsølt" mõlemad verised mehed leidsid.

Peterburi kohus, olles kõigi üksikasjadega tutvunud, mõistis Jaan Umbi kümneks aastaks Siberisse Sahhalini saarele sunnitööle, pärast vabanemist eluaegsele asumisele Kaug-Idas.

Jaan Umbi edaspidisest saatusest kirjutas oma memuaarides enne I maailmasõda Kaug-Idas krahv Keiserlingi laeval "Oleg" teeninud saarlasest kapten Mender, et ühel päeval talle teadmata palkas I tüürimees laevale madruseks mehe, kelle nimi oli Jaan Umb. "Mina ei oleks seda kurikuulsa nimega meest kunagi palganud. Minu arvamine Umbist osutus õnneks põhjendamatuks. Umb oli kõigiti tubli ja korralik mees nii käitumises kui ka töös. Võin koguni kinnitada, et ta oli parim mees minu tookordses meeskonnas. Tema raske minevik ei olnud temasse mingit nähtavat jälge jätnud. Ta näis koguni olevat palju noorem kui tegelikult oli. Ta oli kõigi poolt lugupeetud mees ja lahkus oma soovil, kuna lootis mingit paremat kohta leida. Hiljem ei kuulnud ma temast enam midagi."

Evald Kask

Merekooli korvpalliturniir

20. veebruaril peeti juba neljandat korda Eesti Vabariigi aastapäevale pühendatud korvpalliturniir Eesti Merehariduskeskuse rändkarikale.

Kell 9 hommikul alustasid noored, 1982.–1983. a. sündinud Lasnamäe Spordikooli "Newo" ja Kristiine spordikooli meeskonnad. Seekord oli võidurõõm lasnamäekate päralt.

Järgmine kohtumine oli Tallinna Sadama veteranide (mängiv treener Peeter Metsar) ja Tallinna Korvpalliklubi "Karla" vahel. Sadam võitis.

Pärast seda läks lahti põhiturniir. Tavaks on olnud, et võistlus käib nelja meeskonna vahel, aga tänavu ei saanud võistkonda kokku Tallinna Tehnikaülikool ning omavaheline paremus sai paika pandud kolme vahel.

Rändkarika võitis jälle Riigikaitseakadeemia meeskond. Teiseks tuli Tartu Ülikool ja külalislahke Merehariduskeskuse võistkond oli kolmas.

Võitjad said ka medalid, iga võistkonna parimale jäi meenutuseks väike "Kihnu Jõnn".

Teet Kolk

Kõrgkoolide võistkonnad sõbralikult koos...

...ja ägedalt vastamisi.

Teet Kolgi fotod

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

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Akvalangist. 12. Polder. 13. Ankrud. 15. Hg. 16. Aav. 17. Amerigo. 18. Red. 19. "Moby ...". 22. Zadar. 24. Orissa. 26. Udmurt. 28. Davos. 29. TC. 30. I,j,k. 32. IV. 34. Iron. 36. Emalaine. 38. Tester. 40. Tont. 41. LN. 42. Esto–. 43. T. Aav. 44. Mood. 46. Rioni. 47. Unta. 49. "... ohe". 50. Okk. 51. Nadi. 52. Order.

ALLA: 1. Aphrodite. 2. Koge. 3. Vladivostok. 4. Adamson. 5. Lev. 6. Arabat. 7. NAM. 8. Gnezdilov. 9. Ikra. 10. Sri ... 11. Tugarin–lohe. 14. Dort. 20. Osseetia. 21. Yucatani. 23. Du. 25. "Ra". 27. Mjanmar. 31. Kit. 33. Vender. 35. Resik. 37. M. Raud. 39. Tonn... 45. Ood. 46. Ro–. 48. TO.

«Meremehe» tellimine

Kodumaale

Sidejaoskonda kuni 15. kuupäevani antud aastatellimust hakatakse täitma järgmise kuu algusest. Hind 75 krooni.

Välismaale

Neile, kes soovivad «Meremeest» tellida oma välismaal elavatele sõpradele, on aastatellimuse hind Põhjamaadesse 300 krooni, mujale 350 krooni. Neil, kes tasuvad tellimishinna välismaal, palub toimetus lisada 100 krooni pangakulude katteks.

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

Eesti Veeteede Ameti hüdrograafia ja navigatsioonimärgistuse teenistus teatab, et on ilmunud

Eesti lootsiraamat

(Tallinna ja Muuga laht)

Müügil tööpäeviti kell 8–17 Lasnamäe 48, tuba 122. Hind 120 krooni.

TALLINNA SADAM * ADMIRALITEEDI BASSEIN
ADMIRAL
KLUBI
AURULAEV * STEAMSHIP

Ainulaadne restoran vanal aurulaeval

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

Kes meil käivad

24. märtsil seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas

"Barbara L" (Libeeria) – laadib metalli
"Volgo – Balt 226" (Vene) – laadib väetist
"Volgo – Balt 206" (Vene) – laadib metsa
"Kalana" (Eesti) – laadib ja lossib konteinereid
"Bremer Saturn" (Norra) – lossib kipsplaate
"Borsfleth" (Saksa) – lossib suhkrut

Muuga sadamas

"Comarque" (Malta) – laadib naftat
"Mamakatsaria" (Malta) – laadib naftat
"Eckriver" (Rootsi) – laadib naftat
"Magnus E" (Antigua) – laadib turvast
"Baltiiski 48" (Vene) – laadib turvast
"Sea Pink" (Belize) – laadib metsa
"Sormovski 3060" (Vene) – lossib vilja
"Sormovski 3051" (Vene) – lossib vilja
"McKinley" (Panama) – lossib külmutatud liha
"Volgo – Balt 227" (Vene) – laadib väetist
"Viirelaid" (Eesti) – lossib ja laadib konteinereid
"Inženieris Netšiporenko" (Läti) – lossib ja laadib tehnikat

Kopli sadamas

"Ob" (Vene) – laadib metalli
"Žiznja" (Vene) – laadib metalli
"Muša" (Vene) – laadib väetist
"Ohta" (Vene) – laadib naftaprodukte
"Rodger" (Vene) – laadib naftaprodukte

Paldiski sadamas

"Bratsk" (Vene) – laadib metsa
"Nahhodka" (Vene) – laadib metalli

«Meremehe» ilmumist rahastavad:

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

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 24. märtsil

Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" – Savonas
"ALEKSANDER ABERG" – Portlandis
"PAUL KERES" – Sepetiba Bays
"KRISTJAN PALUSALU" – teel Casablancast Kwangyangi
"GUSTAV SULE" – teel Casablancast Roueni
"ALEKSANDER KOLMPERE" – Nadoris
"HAAPSALU" – teel Peterburist New Orleansi
"VILJANDI" – teel Houstonist Peterburi
"RAKVERE" – Helsinkis
"NARVA" – Houstonis
"VALGA" –Kaliningradis
"SAKALA" – teel Cadizist Pointe-à-Pitre'sse
"SOMPA" – Salvadoris
"KEHRA" – teel Rouenist Abidjani
"KUIVASTU" – teel Bandjulist Doualasse
"KUUSALU" – Abidjanis
"RAKKE" – Dublinis
"VALKLA" – Antwerpenis
"PIHTLA" – Owendos
"NAISSAAR" – Alžiiris
"VAINDLO" – Middlesbrough's
"KASSARI" – Gdanskis
"MUHU" – teel Calais'st Potisse
"ABRUKA" – Muuga sadamas
"VILSANDI" – teel Kotkast Euroopasse
"MUUGA" – teel Helsinkist Felixstowe'sse
"VIRTSU" – teel Antwerpenist Stockholmi
"KALANA" – Vanasadamas
"DIRHAMI" – teel Stockholmist Antwerpenisse
"KAPTEN KONGA – teel Antwerpenist Vanasadamasse
"KAPTEN VOOLENS" – Drammenis
"MEHAANIK KRULL" – Tower Wharfis
"VIIRELAID" – Muuga sadamas
"SUURLAID" – Københavnis
"MOHNI" – Zaandamis
"SOODLA" – Santanderis
"KLOOGA" – teel Hansweertist Peterburi
"TRANSESTONIA" – Århusis
"DONATA" – Muuga sadamas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub aprillis

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

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

«Printall»
Tellimuse nr. 1248
Toimetaja MADLI VITISMANN

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR