

Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

MEREMEES

Nr. 21-22 (174-175)

Teisipäev, 18. oktoober 1997

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Riigieelarve eelnõust lk. 2
- ☛ Uutest ja vanadest laevadest lk. 3, 4, 5, 6, 8
- ☛ Laevade liinileseadmisest lk. 5, 6, 7, 9, 15
- ☛ Meremeeste ühinguist lk. 10
- ☛ Eesti Piirivalve— 75 lk. 12, 13, 14
- ☛ Suvejutt XVI lk. 15
- ☛ Telli «Meremees»! lk. 16



Samal ajal kui "Leholat" õnnistati, käis kibe laadimine. Lähemalt lk. 4.

Tiit Orava foto

Vabatsoon Muuga sadamas

1. novembrist hakkas Muuga sadamas kehtima vabatsoonirežiim, kuid see on alles eeldus vabasadamana tekkeks edaspidi.

Otsekohe Muuga sadamas veel midagi ei muutu, kuid piltlikult võib edaspidist kirjeldada nii, et piiri- ja tollikontroll lähevad teineteisest paarsada meetrit kaugemale. Piiriületuses midagi ei muutu, piirivalve kontrollib endiselt riigist väljujaid ja riiki saabujaid eraldatud sadamaosas või otse laeval. Ka sadamaväravad jäävad sinna, kus olid, ainult tollikontroll lahutatakse piirikontrollist ja hakkab edaspidi paiknema sadamavärvast.

Muuga sadamakapteni **Rein Raudsalu** sõnul ei ole konkreetsete ümberpaigutusteni veel jõutud. Tehtud on vaid põhimõtteline otsus, kuid uus asi on ametiisikuile endilegi veel keeruline. Ees seisab hulk nõupidamisi, et eri ametkondade huvid ja koostöö läbi arutada.

Vabatsoon annab võimalusi

Territoorium, millel midagi teha võiks, on sadama oma, kuid selle sees paikneb raudtee ala, mida sadam igast küljest piirab. Vabatsoonirežiim lubab kaupa tuua tollimaksuta, sellele sadama territooriumil lisaväärtust anda ja seejärel juba suurema hinnaga jälle välja viia. Tõenäolisim on kaupade pakendamine ja markeerimine, näiteks hulgpakendist väikepakenditeks. Eestisse kauba sissetoaja peab makse tasuma alles siis, kui kaup tolliterritooriumilt lahkub, mitte aga kohe, kui kaup laevaga saabub.

Teede- ja sideministeeriumi asekancleri **Viktor Palmeti** sõnul võib uus režiim anda võimalusi koguni näiteks Vene autotehastele. Kui seni võis Muuga sadama kogumisplatsile saata vaid neid "Ladasiid", mille saaja oli eelnevalt teada, siis nüüd on võimalik autod esmalt Muugale saata ja alles siis hakata kaubasaajat otsima või autosid ühelt saajalt teisele ümber deklareerida.

Praegu veel sadamas kaupadele lisaväärtust ei anta. Vabatsoonirežiim on alles eeldus, et ettevõtjad saaksid hakata sedalaadi kavatsusi teoks tegema. Kui toll Muuga sadama pääslad nõuete järgi ümber kohendab, hakatakse kaupade sisse- ja väljavormistamist toimetama tollipiiril.

AS-i Muuga Sadam juhatuse esimehe **Anatoli Kanajevi** sõnul ei ole samuti kiireid muutusi oodata.

Reisilaevade jaoks ei muutu midagi: "Cinderellalt" reisijaid maale ei tule, "Finnjeti" omad aga läbivad terminaals kontrolli nagu seni.

Madli Vitismann

"Vana Tallinn" vahetab omanikku

"Tallinki Infolehes" teatas peajurist Taivo Kivistik 31. oktoobril, et 30. oktoobril kirjutasid AS-i Hansatee Grupp ja Mandalika Shipping Company esindajad pärast kuu aega kestnud läbirääkimisi alla reisiparvlaeva "Vana Tallinn" ostu-müügilepingule ja sellega kaasnevale dokumentidele.

Laeva hind on 15 miljonit dollarit. Vastavalt lepingule antakse laev "Hansatee Grupi" käsutusse 31. detsembril ning jääb esialgu sõitma senise nime all. Pärast veebruaris-märtsis plaanitud remonti on võimalik ka nime muutmise. "Hansatee Grupp" võtab tööle 180 "Vanal Tallinnal" töötajat.

Esimene laev pärast erastamist

"Lehola" piduliku vastuvõtu päeval andis esimese lühida pressikonverentsi Eesti ajakirjanikele "Eesti Merelaevanduse" juhatuse esimees **Felix Tschudi**. Ta lubas edaspidi ajakirjandusega regulaarselt suhelda. Senise kohta ütles aga, et enne, kui midagi on ära tehtud, polnud pressiga millestki rääkida. Kiiresti ja nõtkelt tõlkis räägitut "Eesti Merelaevanduse" nõukogu esimees **Olev Schults**.

Kaks kuud struktuurile

Felix Tschudi tutvustas põgusalt firma uut, septembri algusest ametis olevat juhatust, mis koosneb seitsmest liikmest. Töövaldkonnad jagunevad nende vahel järgmiselt: **Ulf Hagen** "Tschudi & Eitzenist" on vastutav firma nii kommerts- kui ka tehnikaala opereerimise eest, **Sergei Debel** on finantsdirektor, **Jaan Kalmus** kommertsdirektor ja **Toomas Hüüdma** tehnikadirektor. Puuduva administratiivdirektori kohta täidab seni Jaan Kalmus. **Len Jardine** "Stanton Capitalist" pole just direktor, vaid vastutab üldisemate finantsküsimuste eest ja **Indra Kaunis** on juriidilise osakonna juhataja. Felix Tschudi ise on juhatuse esimees ning arvab, et juhatuse selline koosseis on hästi valitud - see on Eesti laevandus- ja ärioskuste hea kombinatsioon Norra laevandus- ja Ameerika ärioskustega.

Seni on juhatusel kõige rohkem aega kulunud firma uue struktuuri loomisele ja ümberkorraldamisele. Tähtsaimaks struktuuri ümberkorralduste juures on tehnikaküsimused, sh. ohutuse ja ISM koodeksi standardi järgimine. Reisilaevadel on ISM koodeksi sertifikaat, selle saamiseks oli tähtaeg 1.

juuli 1996. Praegu tegeldakse kaubalaevade ettevalmistamisega sertifikaadi saamiseks: puistlastilaevadel (ja tankeritel) on tähtaeg 1. juuli 1998. "See on meil fookuses ja me jätame hulga kompaniisid seljataha," lubas Felix Tschudi. "Eriti Läänemere piirkonnas on ohutusnõuded tähtsal kohal."

Teistes "Eesti Merelaevanduse" osakondades tahetakse suurendada osakonnajuhatajate vastutust, st. mõistlikult decentraliseerida firma juhtimist. Nii pikalt tegeldi struktuuriküsimustega seetõttu, et seda peeti väga oluliseks. Sel alusel saab "Eesti Merelaevandus" olla moodne ja konkurentsivõimeline laevafirma, mis oleks olulisel kohal piirkonna majanduses.

Laevadest

Laevapereta rendile võetud "Baltic Kristina" sõidab praegu ro-ro-laevana Stockholmist ja Tallinna vahet. Pärast remonti opereeritakse seda reisilaevana, kuid mitte tingimata samal liinil - sinna vajatakse suuremat laeva. Juhtkonna otsus ongi pöörata reisilaevandusele suuremat tähelepanu.

Uuesti käivitati vahepeal seiskunud laevaehitusprogramm Kaliningradis. Uus mitme-funktsiooniline laev loodetakse kätte saada tuleva aasta esimestel kuudel. Tuleb siiski tunnistada, et Vene laevatehastega on piisavalt probleeme.

Rahast

"Eesti Merelaevanduse" 9 kuu käive oli 1,21 miljardit krooni, lisaks E-Liini AS-i 403 miljoni kroonine käive.

Erastamisleping kohustab ettevõtetesse investeerima kuni 3,2 miljardit krooni, minimaalne kohustus on 800 miljonit. Erastamiseks sisse pandud 700

miljonit on suur raha, see näitab omanike vastutust ja kohustust selle firma ees. Praegu on investeringutesse paigutatud 25-30 miljonit dollarit.

Investeeringute tahetakse koolituse, nii keeleõppesse kui ka laevaohvitseridele ja laevandustöötajatele kutsealaselt vajalikku õppesse.

Tulevikuplaanidest

Tütarettevõtte "Euroopa-liinid" 5. aastapäeva tähistati Antwerpenis. Külalisi ja partnereid oli üle 100, mis kinnitab, et "Eesti Merelaevanduse" konteinervedu on edukas. Konteinervedu kavatsetakse hoogustada, pöörates suuremat tähelepanu Lähis-Idale.

Juhtkonna ja omanike veendumus on, et firmal hakkab väga hästi minema. Transiidist räägivad kõik, aga "Eesti Merelaevandusel" on võimalik selles aktiivselt osaleda nii ro-ro- ja konteinerveo kui ka Läänemere ja Põhjamere kaubaveo ning reisilaevanduse kaudu. Laevandusteenused vajavad suuremat tähelepanu.

"Eesti Merelaevanduse" juhtkonnal on kolm strateegilist seisukohta:

- arendada "Eesti Merelaevandus" väikeste kuludega kvaliteetteenindajaks, mis on väga oluline kõrge hinnatasemega piirkonnas;

- saavutada kriitiline turuosa niššides, milles "Eesti Merelaevandus" praegu opereerib - seda on võimalik saavutada koostöös partneritega,

- klient on kuningas - turg nõuab kvaliteetset teenust.

Felix Tschudi arvas oma kolmekuise Eestis töötamise kogemuse põhjal, et need eesmärgid on saavutatavad.

Madli Vitismann

Rahandusministeerium

Riigieelarve eelnõu 1998

Tallinn, september 1997
309 lk.

Sissejuhatus

Järgmise aasta riigieelarve tulude poolel nähakse ette senise maksupoliitika jätkamist, mille eesmärgiks on säilitada maksukoormuse madal tase ja kehtiv maksusüsteem.

Tulumaksu tasumäärad jäävad praegusele tasemele. Jätkatakse aktsiisidest laekumiste osakaalu tõstmist ja otseste maksude osakaalu vähendamist ning investeringute soodustamist.

1998. aasta riigieelarve kulude poolel jätkatakse poliitikat, mille põhisuunaks on vahendite säästlik ja otstarbekas kasutamine.

Pingelise riigieelarve tingimustes on kavandatud eraldada keskmisest enam vahendeid regionaalarengule, riigi kaitsevõime ja sisekorra tugevdamisele, eurointegreerimisele ning Tolliameti ja Maksuameti töö tõhustamiseks.

Riigi prioriteedid

Summa, mis on plaanitud riigi tuludeks ja jaotatud riigi kuludeks, on

14 459 000 000 krooni.

Järgnevalt on suuruse järgi reastatud tegevusalade kaupa kulud, mis ulatuvad üle 1 protsendi riigieelarvest:

Kulud tegevusalade järgi

Tegevusala	Osakaal
Haridus	16,2%
Sotsiaalhoolekanne	16,2%
Korraldus	10,2%
Transport ja side	9,6%
Riigivalitsemise	8,4%
Eraldised valla- ja linnaeelarvetele	7,0%
Riigikaitse	5,7%
Kultuur ja kunst	5,2%
Õiguskaitse	4,3%
Põllu-, metsa- ja kalamajandus	3,3%
Muud majandusharud	2,1%
Laenu tagastamine ja intresside tasumine	2,1%
Tervishoid	2,0%
Teadus	1,9%
Keskonnahoid	1,4%

Riigi tulud

Riigi ligi 14,5 miljardist tulukroonist ligi 13,5 miljardit tuleb maksudest, sh. pool käibemaksust. Järgnevad aktsiisid ligi 2,8 miljardiga ning üksikisiku tulumaks ligi 2,7 miljardiga. Ettevõtte tulumaksu on plaanitud 1,16 miljardit, peaaegu sama palju on ka mootorkütuseaktsiisi.

Riigilõiv peab sisse tooma 441,9 miljonit, tulu varadelt 200,8 miljonit ning finantstulud (pangaintressid) 25 miljonit krooni.

Osas "Segatulud" on suurim tuletorni-, lootsi- ja jäämurdetasu - 190 miljonit krooni. Samasse liiki kuulub ka meresidesõlme teenuste tasu 2,5 miljonit.

Seletuseks on lisatud, et füüsilise isiku tulumaksu prognoositakse 588 000 inimeselt, kelle palgafond arvatavalt olevat 27,34 miljardit krooni. Jagamistehe annaks siis Eesti keskmiseks palgaks 3875 krooni. 11,4% igaühe maksustatavast tulust laekub riigieelarvesse ja 14,56% omavalitsusüksusele.

Maksustatavaks käibeks on kavandatud 37,37 miljardit krooni.

Tuletorni-, lootsi- ja jäämurdetasu on plaanitud 7 miljonit krooni rohkem kui tänava ning see jaguneb:

- tuletornitasu	61 000 000
- lootsitasu	98 000 000
- jäämurdetasu	31 000 000

Tolliteenuste tasu on kavandatud 3 miljonit krooni.

Omanikutulu kui tululiiki enam ei ole, aga aktsiate dividende kavatakse riik teenida 30 miljonit ning riigivara müügi eest 6,3 miljonit krooni.

Maksukoormus kujuneb tuleval aastal 35,7% ehk 0,6% rohkem kui tänava. Sisemajanduse koguproduktis prognoositakse 72,451 miljardit krooni.

Riigi merendusikulud

Eesti Mereinspeksioon saab 14 680 600 krooni (milline täpsus). Üle poole sellest kulub 176 töötaja palgakadeks ja sotsiaalmaksuks. Sõidukite, sh. laevade ülalpidamiseks nähakse ette 3,37 miljonit. HELCOMi programmi täitmiseks on lisaks 1,6 miljonit. Eesti Me-

restituut saab infrastruktuurikuludeks 980 000 krooni.

Teede- ja sideministeeriumi haldusalas kulutatakse 1 344 210 700 krooni, sellest ministeeriumis endas sajandik - 14 090 400 krooni.

Parvlaevasadamate hoiuks määratakse 18 miljonit, et hoida korras ja süvendada Heltermaa, Rohuküla, Virtsu ja Kihnu sadamaid. On märgitud, et osa kulusid katavad RAS Saarte Liinid. Saartega ühenduse dotatsiooniks määratakse üle 49 miljonit krooni, et doteerida laevareise Hiiumaale, Saaremaale, Vormsile, Pranglile, Naissaarele, Manilalule, Vilsandile, Abrukale, Piirissaarele, Ruhnu ja Kihnu. Selle summa hulgas on ka lennureiside doteerimine Hiiumaale, Saaremaale, Kihnu ja Manijale ning Ruhnu talvel, kui laevad ei saa sõita.

Eesti Veeteede Amet saab ligi 89 miljonit krooni, sellest kulub 458 töötaja palgaks ja sotsiaalmaksuks ligikaudu veerand. Sõidukite, sh. laevade ülalpidamiseks on määratud 9,583 miljonit.

Ostetavate tööde eest tasumiseks määratakse 20 miljonit. See on mõeldud Rukkirahu kanali ja Heltermaa sadama sissesõidu süvendamiseks 4,7 m-ni, geoloogilisteks uuringuteks ning merekaartide valmistamiseks ja planšettide digitaliseerimiseks. Lisaks on 10,455 miljonit tootmiskulusid ujumärkide hooldus- ja remondimaterjalideks ning varuosadeks.

Meresidesõlme 4 244 200 kroonist kulub 52,5 töötaja palgaks ja sotsiaalmaksuks ligi kaks kolmandikku.

Laevaliikluse Juhtimise Keskus peaks saama 50 734 200 krooni, sellest 173 töötaja palgaks ja sotsiaalmaksuks ligi kolmandik. Sõidukite, sh. laevade (11 lootsikaatrit ja "Tarmo") ülalpidamiseks on veidi üle 16 miljonit. Eraldi on talvise navigatsiooni tagamiseks plaanitud 11 miljonit navigatsiooni tagamiseks Pärnu ja Põhja-Eesti sadamais. Pärnu sadama eksploatatsioonihoidmiseks on vajalik rentida jäämurdjat keskmiselt 80 päevaks, Kunda, Paldiski ja Tallinna ümbruse sadamate keskmiselt 45 päevaks. Jäämurdja päeva maksumus on mulluse hinnataseme järgi 88 700 krooni.

Oleme Euroopas

Transpordi- ja sidealaste rahvusvaheliste organisatsioonide liikmemaksuks kulutatakse 3,9 miljonit. 18 organisatsioonist on merendusalasid kolm:

- Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO)	443 000
- Rahvusvaheline Hüdrograafia Organisatsioon (IHO)	232 000
- Rahvusvaheline Tuletornide Assotsiatsioon (IALA)	140 000

Vabariigi Valitsuse transiidikomisjonile kulub pool miljonit krooni. Aga Euroopa Liitu integreerumiseks nähakse eeloleval aastal eraldi kululiigina ette 65 miljonit krooni.

Bürokraadi proovikivi

Riigi kulude 230 trükilehekülge uurides võib aru saada, et raha küsimisel riigieelarvest läheb vaja spetsiifilisi bürokraadioskusi ning et need on eri ametkondades erinevad. Raha kasutamisel läheb maksumaksja meelest vaja aga pigem ausust ja talumehelikku mõtlemist. Igast teenitud sajalisest annab maksumaksja 11 krooni otse riigi toimimiseks.

Koeraelu või hobuseisu

Merendusega otse või osalt seotud ametkondade kululiike uurides võib leida mitmeid raskesti mõistetavaid erinevusi. Kerge vaevaga võib välja arvutada eri suurusega keskmisi palku. Näiteks:

Mereinspeksioon	2590
Rakenduskõrgkoolid (sh. merehariduskeskus)	2933
Piirivalveamet	2945
Meresidesõlm	3142
Veeteede Amet	3206
Teede- ja Sideministeerium	4404
Laevaliikluse Juhtimise Keskus	5878

Kahjuks ei tule toodud jadast välja nõutava kvalifikatsiooni erinevus ehk eri tegevusvaldkondades erineval määral vajaliku ajupotentsiaali väärtustamine.

Sama isearalik võib maksumaksjale näida eri tegevusvaldkondades antav eri suurusega sõigiraha, mis, muide, pole tänava tõusnud. Päeva sõigiraha näiteid (kroonides):

16	arestimajas kinnipeetav; politseikoer
18	piirivalvekoer
23	merehariduskeskuse kadett
25,25	internaatkooli õpilane (puuetega)
30	balletikooli õpilane
31,45	internaatkooli õpilane
33	riigikaitseakadeemia kadett
35	politseikooli kadett
36	piirivalveametnik; piiril kinnipeetu
40	veeteede ameti meremees
42	kaitsevälilane
60	piirivalvehobune.

Kollast raamatut luges
Madli Vitismann

Merendusinvesteeringuid riigieelarve eelnõus

Objekt	Summa	% kogumaksusest
Jäämurdja "Suur Tõll"	50 000	0,34
Uurimislaeva "Mare" dokkimine	50 000	100
Eesti Meremuuseum, tuletõrjevahendid	100 000	50
Eesti Meremuuseum, hoone Uus 37 tugisein	200 000	20,6
Soetused merekaartide koostamiseks	230 000	6,4
Eesti Merehariduskeskuse õppehoone Luise t.	400 000	6,7
Mereinstituudi uurimislaevad, välibaasid ja seadmed	400 000	29,6
Mereinspeksiooni patrull-laevad, sadamarajatised	1 285 000	22,6
Teede- ja Sideministeeriumi hoone Viru 9	1 360 000	11,1
Soetused veeteede väljaehitamiseks	1 375 000	100
Piirivalvelaevade kapitaalremont	3 000 000	25
Soetused meremärkide teenindamiseks ja remondiks	3 000 000	6,2
Veeteed	4 000 000	9,5
Laevaliikluse juhtimise süsteem Tallinna ja Muuga lahele	5 000 000	100
Tuletornid (arh. mälestised)	5 000 000	24
Meremärgid	5 000 000	13,3
Veeteede Ameti tootmishooned ja töökojad	5 000 000	9,3
Piirivalve pääste- ja navigatsioonivahendid	6 195 000	16,8
Soetused meremärkide moderniseerimiseks	6 425 000	8,5
Soetused meremöödistusteks	8 000 000	17
Lootsikaatrid	11 893 000	33
Jäämurdja "Tarmo" liising	13 000 000	10,8
Ühtne meresidesüsteem	25 000 000	49

Riigikogulased loevad merendusmiljoneid

Eeltoodud tabel näitab niihästi riigi vaesust kui ka tõhusat merenduspropagandat. Esimeseks näiteks sobib "Suur Tõll", mille jaoks ei jäetud raha leidmata, ainult summa on kahjuks vajadusega võrreldes ülipisike - vaid 0,34% remondi kogumaksusest. Samas tempos jätkates ei saa laev järgmise sajandi lõpukski korda, ent head tahet on näidatud. Teiseks näiteks sobib laevaliikluse juhtimise süsteem Tallinna ja Muuga lahele: eraldatava raha eest on võimalik see korraga osta ja paika panna.

Kust leida õpetajaile palka?

Riigieelarve eelnõu teiseks lugemiseks 5. novembril oli esitatud 323 muudatusettepanekut, neist 16 puudutasid merenduselt ära võetavaid miljoneid. Enamiku ettepanekuid oli teinud Isamaaliit, aga oli ka teisi. Ent Isamaaliit ei piirdunud merendusraha kogumisega, vaid esitas koguni ettepaneku leida 4,5 miljonit Riigikogult endalt, sh. vähendada 2 miljonit võrra sõidukite ülalpidamiskulusid.

Taheti ära võtta miljon mereinspeksiooni palgafondi ja teine miljon majandamiskulusid, aga piirivalveametile lisada 8 miljonit laevade ja kaatrite käigushoidmiseks.

Samuti taheti võtta 1+1 miljon teede- ja sideministeeriumi palgast ja majandamiskuludest, veeteede ametilt aga 1+3 miljonit ning laevaliikluse juhtimiskeskuselt 5 miljonit. Transiidikomisjoni pool miljonit taheti üldse ära võtta.

Enim puudutasid muudatusettepanekud merendusala investeeringuid. Poole võrra taheti vähendada veeteede hoiuks ostetavaid töid, veeteede ameti tootmishoonete ja töökodade ehitusraha, 10 miljonit ühtse meresidesüsteemi soetusraha ning kogu teede- ja sideministeeriumi hoone remondiraha.

Asemele pakuti aga Saue-Männiku raudtee projekterimist 8 miljonit eest, arvestades Paldiski lõuna- ja põhjasadama arengukavasid. Soovitati ka süvendada Praaga-Piirissaare veeteed 1,375 miljonit eest.

Keskfraktsioon soovis suurendada füüsilise isiku tulumaksu 20 miljonit võrra ning ehitada selle summa eest Ruhnu sadam.

Vambo Kaal soovis 1,05 miljonit krooni võrra suurendada laevaliikluse juhtimiskeskuse palgafondi, et võtta tööle 10 lootsi.

Madli Vitismann

Uutest ja vanadest laevadest

"Eesti Merelaevanduse" nõunik ENN ROO, mis võetakse laeva tellimisel eelkõige aluseks?

Kõigepealt ikka see, mida tahame vedada, ja kuhu: kaubaliik ja kaubaliin. Näiteks "Lehola" tellimise aegu olid suured vaidlused: kas teha ninaramp või mitte. Kui laev sõidab lühikest liini, on tähtis, et autod sõidaksid läbi laeva. Kui aga kavatsed pikka liini sõita – ja algul, kui neid laevu ehitama hakkasime, oli mõte hakata Felixstowe'sse käima – siis pole vaja ninarampi teha. Tollal oli selle hind mu mäletamist mööda üle miljoni dollari. Ei ole mõtet teha nägu, et oleme kangesti kõvad mehed ja tellime lihtsalt hiigelsuure laeva. Laev tellitakse ikka teadaoleva kaubavoolu peale.

Seejärel arvestatakse, missugune peab olema laeva kiirus, missugune laeva suurus ja missugune küttekulu. See viimane on väga tähtis faktor. Kui meil on konteinerilaev, siis on ühed kriteeriumid. Näiteks, kui me "Sakalat" ehitasime, tõusis kiirus 14 sõlmelt 17-le, sest ehkki puistlastilaev, otsustasime ta nii teha, et temaga saaks ka konteinereid vedada. See tähendab, et masinavõimsus ja küttekulud läksid kohe suuremaks. Laev on praegu prahitud, ja selgus, et 17 sõlme on just see, mis tarvis.

Ühesõnaga, laeva tellimine-ehitamine on väga pikk protsess, käib nii umbes aastane vaagimine. Meil läks kõik küll väga kiiresti.

On olemas laevade projekteerimisfirmad. Näiteks Hollandis oli laevaehitustehasel projekteerimine tellitud eraldiseisvalt firmalt, aga võib ka niimoodi olla, et projekteerimisakond on tehase juures. Peamine läbiraakimine on laevaehitustehasega, sina esitad oma vajaduste järgi nõudmised. Arutatakse sedagi, kas laev võetakse täiskomplektina, kuni voodipesuni välja, või võetakse tühi laev. Omal ajal Bulgaarias ja Nikolajevis puistlastilaevu vastu võtmas käes selgus, et isegi kaks komplekti muusikariistu oli peal. Vahimehe soe kombinesoon oli ka laeva hinna sees. Maailma üldine laevade tellimise kogemus ütleb siiski, et laev võetakse tühjal.

Kuni vist 1965. aastani oli meilgi TPI-s laevaehituse eriala olemas. Need, kes meil praegu laevade püstivuse ja uppumatuses tegelevad, on lõpetanud Odessas.

On olemas laevu, mille väljanägemine kõigile meeldib, ja teisi, mis eriti ei vaimusta. Kes selle otsuse arhitektuurilise küljega tegeleb?

Ikka projekti autorid. Mitte tellijad. Projekteerijad muidugi teavad, missugune on parajasti mall.

Aga miks meremehed ütlevad, et vanemate laevadega on parem sõita – lõikavad lainet paremini ja üldse on laevaks ehitatud?

Omaval ajal ehitati meie puistlastilaevad niimoodi, et ninaosa tehti valmis ja ahtriosa tehti valmis ning siis pandi kokku. Üks laev, "Mikola Bažan" pole mitte seda, vaid teistpidi kokku pandud. Kui eest vaata, siis on nagu kaheksaks keeratud. Laevad võivad olla isegi ühest seerist, aga ikkagi erinevad: kaht sarnast laeva ei ole olemas. Nad võivad merekölblikkusest erineda, kiirus võib olla erinev, ehkki on ühesugused masinad. Väikese keevitaja väike näpuviga võib teha nii, et korpus ei ole nõnda voolujooneline, nagu teoreetiliselt ette nähtud.

Kuidas kujunevad laeva ehitamisel meeste töö- ja elutingimused?

On olemas vastavad konventsioonid, mis näevad ette ruutmeetrid iga inimese kohta, sanitaarnormid panevad tualettide arvugi paika. Näiteks, kui meeskond on üle 16 inimese, peab laevas tingimata olema isolaator oma eraldi tualetiga. Kõiki neid SOLAS-i viimaseid nõudmisi teab ja võtab arvesse laeva arhitekt.

Mis puutub töötavaholdu, siis mehaanikuna õppisin kõrvaklappe kasutamise ära "Mehaanik Krullil". Seal olid masinaruumi viiva ukse kõrval ritulil kõrvaklapid ja muidu ei saanud neist möödagi, kui hoidsid ühe käega ust ja teisega haarasid ritulil kõrvaklapid. Juba laevaehitaja oli sellele mõelnud, edaspidi aga kujuneski harjumuseks masinaruumi minnes kõrvaklapid võtta.

Mingid laevaehituse koolkonnad on ju ka? Näiteks Soomes ja üldse Põhjamaades ehitatud laevad on justkui inimsõbralikumad: vähem kandilised, sees rohkem kumeraid jooni. Indoneesias ehitatud Põhjamaade laev näeb ka välja nagu Põhjamaa laev.

Oleneb tellijast. Kui ikka saadavad kärtsoranžid mõõbliride näidised, siis ütled, et ei taha. Kõik ju kooskõlastatakse. Ja lõpptulemus on muidugi rahast. Kui sul on solidne rahakott, siis ehitad ka solidse laeva. Väiksemaga ehitad normidele vastava, kuid väga lihtsa laeva.

Aga maitse määrab ka midagi. Kelle maitse teie laevu tellides peale jäi?

Maitseküsimusi ei tekkinud, oluline oli otstarbekus ja odavus. Muuga-tüüpi laevad ehitasime Lloyd'si registri alla, Lehola-tüüpi laevad Det Norske Veritase alla. Nende nõudmised näiteks automaatika klassi asjus on hulga nõrgemad kui Vene registri omad. Seadmete signaalsioon ei pea olema keskjuhitamispuddis, vaid on kohapeal. Järelikult laevad tulid odavamad.

"Krullil" on need asjad palju keerukamad kui 15 aastat hiljem ehitatud "Muugal". Endises N. Liidus kehtisid ju sõjaväe nõudmised, sellest läks laeva ehitus kolman-

diku võrra kallimaks. Ja seetõttu olid ka registri nõudmised kõvemad.

Et üksik haavatud mees ühe käega keskjuhitamispuddis hakkama saaks?

Just. Kõik kaubalaevad olid ju sõjamerelaevastiku reservlaevad.

Aga millest tulevad niisugused erinevused? "Palusalu" näiteks käib trümmi puhastamine peaaegu et lapi ja harjaga, lisaks on palju asju, mida mehed peavad väljas teki tegemas käima. Teisel mitte oluliselt uuemal puistlastilaeval aga (mis võib samas küll ka vedellasti vedada) "Siboelf" on trümmide vahel puhastustankid. Vatiropes teki käimise asemel aga tehakse sama ära valges särkis toas istudes ja nupule vajutades. Lisaks näitab kõike ka veel värviline arvutiekraan.

Too on ikkagi tanker. Kirjutasin merekooli ajal tankeritest diplomitöö, sellepärast tean. Juba 67. aastal olid N. Liidu tankeritel ette nähtud pihustid tankide pesemiseks.

Aga muidugi, kui meie oma puistlastilaevad saime, vedasid need ainult vilja, ja siis aitas voolikuveega ülepõutamise. Nüüd aga veetakse nii rauamaaki, kivisüti kui väetist, pärast seda aga tuleb näiteks oder, ja siis on vaja kõva puhastamist. Umbes ühtemoodi puhastavad niisugusel puhul kõik laevaomanikud. Igasuguseid ratsionaliseerimisi on muidugi tehtud. Kui sein on 16 m kõrge, siis nii pika varrega harja ju ei kasuta, on välja mõeldud miski kahuri moodi asi.

Millal on viimastel aastakümnetel olnud suured murrangud laevaehituses ja tulnud põhimõtteliselt uued laevatüübid?

Laevatüüpide teke on olnud kaubavoogudest. Kaua aega ei olnud näiteks ju ro-ro-laevu. Aga kui kaubaautoga polnud enam aega sõita maad mööda ringiga, pandi auto laeva, anti juhile kajut, härrasmees läks õhtul baari, võttis väikese napsu, ning järgmisel hommikul suundus juba sihtkohta. Ja konteinerilaevad tekkisid siis, kui kaup haki paigutama konteinereisse. Ferryd tekkisid, kui rahvas ei sõitnud enam rongiga sadamalinnas, vaid tuli oma autodega.

Siin oli/on inimestööjõud veel odav, Läänes aga kallid. Kas sellest on ka midagi olenenud?

Me ei jää samale tasemele, mis 10 aastat tagasi. Ehitame samuti juba laevu, mis vajavad vähem inimesi. Aga alla 10 ei saa meeskond ka olla.

Euroopast Jaapanisse käivate konteinerilaevade puhul loeti 3000 TEU-d piiriks; nüüd on ehitatud juba 6000 TEU-seid. Aga üks meeskond on ikka 15-20 meest. Olen ükskord oma laeva väiksust näinud Antwerpenis lüüsis seistes: meie "Krull" oli 2000 TEU-se laeva kõrval umbes nagu päästepaat...

Kuidas praegu "Eesti Merelaevanduse" laevastiku hindade – suhteliselt vanu laevu on ju ka ikka hulgas?

Jagasin ühes ettekandes meie laevad kolme kategooriasse: uued, keskmises eas (5-10 aastat vanad) ja vanad laevad (*guardijad, markovkad, spartakid, laiud*). Kusjuures keskmised liginevad pigem kümnele aastale.

Kaubalaevad peavad ju vist enam uuemad olema, vana reisilaev aga on päris tore, isegi, et ei võta suurt autosid peale?

Kaubalaev on töömees, reisilaev, eriti veel kruisilaev on aga meelelahutuse koht, ja nõuab seetõttu suuri mugavusi. Ühesõnaga, eesmärk määrab.

Kui suur saab olla meeskonna osa laeva interjööri kujundamisel?

Projektist ei saa muidugi kõrvale minna, aga mingi võimalus oma mõtteid väljendada kaptenil ja vanemmehaanikul ikka jääb – kui nad on laevaehituse algusest kuni lõpuni juures. Välismaa firmad kasutavad seda palju; meie arvasime samuti, et kuna nad esimese laeva ehitasid, siis kogemus on olemas, ja oskavad järgmisi juba vaadata.

Kui palju on tarvis ehituse järelevalvet, kvaliteedikontrolli?

Nõukogude ajal oli ministertoomi esindaja laevatehases, kes pidi kõike kontrollima. Aga kui me oma esimest laeva, praegust "Kivistikku" vastu võtma läksime, tegime veel oma kontrolli, sellega ei olnud harjutud. Meie meeskond oli kõik kohal, ja lähenemine tööle oli hoopis teistsugune.

Tollal taheti ju kangesti kõik asjad tähtpäevadeks teha, ja meie laev "70-letije Oktjabrja" pidi 1. maiks tehast välja minema, raporteeriti valmimisest ja demonstratsiooniks tehti tust pildidki juba. Aga tegelikult läksime alles 9. või 10. mail käiguproovi. Hirmus jama oli, läks kuni Moskva välja, et miks ma laeva vastu ei võta. Inimesi ähvardas preemiast ilmajäämine. Kogu vastuvõtu mehhanism oli ju paika pandud, ja nüüd järsku ei töötanud. Vastuvõtukomisjoni esimees määrati sel ajal mereministri käsikirjaga, see oli suur tegelane, ja järsku ei võeta 1. maiks laeva vastu...

89. aastaks, "Palusalu" ajaks, oli kõik juba korralikum. Enne seda tegid nad ühe laeva koguni Norra laevaomanikule, ja pärast siis rääkisid, et meie tollane nõudlikkus on neid lausa aidanud.

Tollalgi oli meil uuemat navigatsioonitehnikat. Näiteks "Kristjan Palusalule" pandi moodne navigeerimis-

süsteem "Birjuza", mida kasutati tuumaallveelaevadel. Iseenesest hea, aga kaubalaevale jäid muidugi need allveelaevadele mittesobinud või väljapraagitud tükid. Vaidlesime toona Kilevis kõrgete ametimeestega pool päeva venekeelsete sõnade tähenduse üle: mis on *sboi* ja mis on *palomka*. Lõpuks leppisime protokolliliselt kokku, et *sboi* on seisak alla 12 tunni ja *palomka* üle 12 tunni. Vaat nii seda kasutasimegi.

Vanasti vaatasime ikka Lääne poole, et küll seal on kõik korralik, tahtsime alati seal remonti minna jne. Tegelikult peab Lääneski kõike samamoodi kontrollima. Oma uute laevadega on meil ikka üksjagu probleeme olnud, ka Hollandis. Maailmas suheldes selgub, et maid, kus me praegu laevu ehitame – Hollandit ja Hispaaniat, mõlemat – peetakse laevaomanike seas *rasketeks*. Ja Venemaal jäävad me laevad samuti hiljaks – kõik viis peaksid juba käes olema, aga "Harjumaa" saame ehk alles märtsiks.

Kas remontidega näiteks Turkus või Naantalis ka probleeme on?

Maailm on ju üldse niisugune, et ega sa rihma ei saa lõdvaks lasta. Liialt usaldada niisuguses asjas nagu laeva remont – see võib pärast väga kurjasti kätte maksta.

Niisugune naljakas detail: vanematel laevadel on alati näha esimene nimi, sest on reljeefne. See ei kao, kuidas ka ei värvitaks. Tänapäeval aga vahetavad ju laevad üha sagedamini nimesid.

Igas firmas on oma strateegia. Omal ajal otsime 10 aasta vanused nn. *markovkad*. Eelmine peremees võttis neist välja kõik, mis sai, ja midagi sisse ei pannud. Meil tuli alustada mootorite puhastamisest ja remondist.

Palju siis üldse uusi laevu eestlaste käes on olnudki, aga, näe, tublid meresõitjad on saanud...

"Nord Estonia" ja "Vana Tallinn", "Diana II" ja "Mare Balticum" on nagu õõ ja päev, mõlemad oleme korda teinud, "Baltic Kristina" teeme ka kindlasti väga korda.

Tundub, et kui laevaomanik vähegi raha eraldab, saab paljugi meeskonna oma jõududega ja meeskonna huvides ära teha.

Inimeste peale tasub raha raisata. Seda enam, et meremees on see inimene, kelle elust suur osa möödub laevas.

Kus pole olnud, on kindlasti saun ehitatud.

Puistlastilaevadel olid saunad ju olemas, aga niivõrd võimatud – rauast ja sõjameeste jaoks tehtud, desinfitseerimiseks. Mingid mugavused peavad laevas ikka olema.

Aurulaevade ajal elas kütja kubrikus, kus oli kaheksa või kümme inimest. Aga temal oli pikka merereisi kergem üle elada kui praegusel meremel oma eraldi kajutis. Kusjuures kajut võib olla suur, aga mitte hubane, mitte meeldiv, ent võib olla küll väike, kuid hubane. Niimoodi on näiteks vastavalt "Muuga" ja "Mehaanik Krullil" kajutitega. Soome standard on ses mõttes näiteks Hollandi omast kõrgem. See on disainerile tõsine tööpõld.

Praegu aetakse mees üles, läheb vahti. Vahis suhtleb ainult kas tüürimehega, või kui masinas, siis motoristi-ga. Tuleb vahist ära, läheb kajutisse. Kõik.

Varasemal ajal näidati vähemalt kino, ja inimesed olid koos, aga nüüd seda enam ei ole. Ta jääb kinnisesse ruumi nelja seina vahele, ja vaat see rõhub. Olen palju meestega rääkinud, mitmesuguseid tekkinud olukordi arutanud ja analüüsinud ning just selle põhjuseni jõudnud. Kaheksakesi kubrikus mängisid kaarte, rääkisid elust, võib-olla jõid viina ja läksid kiskuma, aga üksinduse suhtes oli kergem. On muidugi hea, et tänapäeval saab teiste silma alt oma kajutisse tõmbuda, aga ikkagi...

"Palusalu" tuli hiljuti kümnekuulisest reisust, mehed olid ligi aasta merel!

Kuigi kaptenil on seal kolmetoaline korter ja teistelgi ruumi võib-olla rohkem kui kodu.

Just. Aga saun, millest eespool juttu oli, on tänapäeval laevas üks vähesed kooskäimise kohti. Ega üksi ei lähe, ikka kolme-nelja-viekesi. Joovad pudeli õlut, võtavad leili, sellega maandavad ennast.

Mulle on räägitud, et näiteks pärast jõulupüü, kus koos oldi, õhkkond kuidagi muutus, elu läks kätma. Nähtavasti peaks rohkem niisuguseid koosolemissi tege-ma.

Keegi, kes välisliipu all käis, rääkis huvitava asja. Sõit-sid Punasel merel; kapten võttis kord kuus kogu meeskonna kokku ja tegi trümmi kaane peal pikniku! Sõid ja jõid, suhtlesid. Mõni võttis end täis, aga see ei seganud laeva ohutust. Järgmisel hommikul oldi jälle tööl, ja kuuks ajaks oli nagu mingi vedru üles keeratud.

Ühesõnaga ka see on laevaehituse küsimus – et oleks koht, kuhu niimoodi minna.

Kas üldiselt on laevades ikka veel kaks messi?

Põhimõtteliselt me enam seda vahet ei tee. Aga jah, puistlastilaevades on endiselt ohvitseride mess ja realkoosseisu mess eraldi. Uutes laevades käivad küll kõik ühes kohas söömas, ehkki eraldatult. Kapten on ikkagi kapten, tema istub laua otsas.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Õöl vastu 4. novembril jõudis esimest korda Muugale "Eesti Merelaevanduse" uus kaubalaev, Hispaanias ehitatud ro-ro-tüüpi "Lehola". Et laevale nimepaneku pidulik tseremoonia oli kavandatud järgmiseks kodumaale saabumiseks, pidi "Lehola" kauba kiiresti lossima-laadima ja jälle liinile sõitma.

Paraku kujunes esimene kodumaakülustus siiski rahvarohkemaks ja pikemaks kui kavandatud. Laev olnud päev läbi täis kõikvõimalikke ametimehi, küll asja, küll huvi pärast tulnuid, ja laevapaberite vormistamisel tekkinud tõrked andsid juurde 7-tunnise lisaseisuaia.

Seevastu nädal hiljem, 11. novembril, kulges kõik plaani järgi. Esmalt "Eesti Merelaevanduse" juhatuse esimehe Felix Tschudi esimene minipressikonverents Eesti ajakirjanikele, seejärel laeva nimepanek ja õnnistamine, siis aga tutvumiskäik laevas.

Felix Tschudi sõnul on "Lehola" projekti järgi hea laev, kuigi ehitus venis pikale. Ja just seetõttu, et Huelva laevatehas ehitab sellist laeva esimest korda. "Eesti Merelaevandusel" oli vaja avaldada tugevat survet, ajakulu lõpuks kompenseeriti. Aga üks igas seerias valmi esimene laev kõige raskemini. Järgmise kolme sõsarlaevaga peaks probleeme vähem olema.

"Lehola" on kavandatud ja ehitatud, arvestades "Eesti Merelaevanduse" vajadusi Läänemere-liinidel: küllaltki kiire kaubalift viib trellereid alumisele tekile. Pea- ja ülatekile sõidavad autod ise, kuid ülatekile saab kraanaga konteinereid tõsta. Kaubamahutavus on 1140 liinmeetrit või 675 liinmeetrit ja 240 20' kontainerit. Läänemere-liini vajadused on tinginud ka jääklassi ja kiiruse 17 sõlme.

Sampanjapudeli löi vastu laevakülge puruks laevaema **Mari-**

"Suur Tõll" dokist väljas

17. novembri õhtupoolikul pääses dokist välja "Suur Tõll". Eesti Meremuuseumi direktori **Ants Pärna** sõnul on jäämurdja nüüd lausa ilus: veealune osa punaseks värvitud, kruvid helehallid, ahter on tehtud vabaks nagu vanasti oli.

Kruvid, roolisüsteem ja ankruketid on korda tehtud. Jäämurdja jääb kai äärde, kuni remonditakse generaator ja pumbad. Siis on aga remondiraha otsas ja jääme ootama, mis edasi saab, arvas **Ants Pärna**.

Tom Clancy
"Punase Oktoobri" jälitamine
Kirjastus "Kupar"
Tallinn, 1996
Techno-Thriller

Põnevust vee alt ja maa pealt

Tegemist on põnevusromaaniga, mille sisu on järgmine: üks Nõukogude Liidu allveelaevaässasid (rahvuseit, muide, leedulane, kelle isa oli üks juhtivaid "punaseid") on hakanud kahtlema kommunismis ja koondanud enda ümber väikesel grupil mõttekaaslasid. Neile avaneb šanss lahkuda riigist, kui äss saab enda käsutusse N. Liidu uusima ja täiuslikema tuumaallveelaeva. Et lahkusisotus oleks kindel ning ei saaks enam olla tagasipöördumist, saadab ohvitser mereväejuhatusse kirja ning alarmeerib sellega võime. Järgneb meeletu tagaajamine, mis omakorda alarmeerib ameeriklasti sellest, et midagi tõsist on teoksil. Tulemuseks on võiduajamine selle nimel, kummal õnnestub laev enne avastada ja kätte saada.

Nagu järelsõnas on märgitud, ei ole

"Lehola" jõudis kodumaale



ka Mäekala. Esimest toosti öeldes rõhutas Felix Tschudi, et õnn on olla nii kiiresti arenevas piirkonnas. Ta tervitas kapteni ja laevaperet ning tänas ristiema, kes on palju aastaid laevaga kaasas.

Teede- ja sideministeeriumi asestantsler **Viktor Palmel** pi-

das oluliseks, et uue laeva sai Eesti riik - mitte seetõttu, et on 30% "Eesti Merelaevanduse" aktsiate omanik, vaid seetõttu, et laeva ahtris on Eesti lipp. See tähendab, et suurenes Eesti lippu kandvate laevade arv. Noortele on aga iga laeva tulek Eestisse kinnituseks, et

merendusel on Eestis perspektiivi.

Kapten **Peeter-Mihkel Koppel** tänas "Eesti Merelaevanduse" alalisi esindajaid Huelva tehases - see laevatehas on väga noor, et ehitada selliseid laevu, seetõttu pole "Lehola" päris selline, nagu oleks tahtnud.



Kaptenikommentaar

Kas teate, et leedulased ei olevat samast laevatehastest saadud laevadega eriti rahul, "Lehola" kapten PEETER-MIHKEL KOPPEL?

Tean, meie kontorid olid laevatehases leedulastega kõrvuti. Kõike oleks kerge parandada, kui "Eesti Merelaevanduse" juhtkond

Kapten Peeter-Mihkel Koppel



nõuaks, aga näib, et kedagi ei huvita, mis selle laevaga aasta pärast juhtub.

Roolikambris on meil kuulsate firmade seadmed, aga aparatuur on hõõlestamata. Kõigil seadmetel on garantiiaeg, olen teinud juba 30 garantiiraportit rike kohta, aga pole ühelegi vastust saanud. Kui garantiiajal ei nõuta, läheb remont pärast kulukaks. Oleks hea, kui meeskond peaks seni vastu, kuni saan ise kaldakontoris asju õiendada.

10. november

Madli Vitismann

Johan Pitka
Kodanik ja admiral 125
Kogumik
Kirjastus "Mats"
Tallinn, 1997

Selle aasta 19. veebruaril möödus 125 aastat Eesti Vabadussõja ühe silmapaistvaima tegelase Johan Pitka sündmist ja sel puhul ilmus kirjastuse "Mats" välja antuna kogumik.

See teos on kokku pandud neljast väikesemast osast: "Admiral Pitka - Eesti Vabadussõja hing", mis on kordustrükk **Karl August Hindrey** 1938. aastal ilmunud samanimelisest teosest; **Voldemar Pinni** "Elu isamaa nimel", **Hannes Walteri** "Admiral Pitka kui laevastikujuht" ja **Mati Öuna** koostatud lühilulugu.

Kogumik annab lühiülevaate J. Pitka elust mitte ainult Vabadussõja ajal, vaid ka enne ja pärast seda. Kogu Pitka elukäigust paistab silma tema suur aatilisus ja tegutsemistahe. Eriti torkas see silma tema tegevuses Vabadussõja ajal, kui ta organiseeris nii Eesti soomusautosid ja -ronge kui ka Kaitseliitu, mereväge ja piiri valvamist, ning ei kõhelnud rahvuslike huvide nimel oma riisikol raha laenamast.

Sõja ajal Eesti mereväge juhtides näitas ta üles suurepärasest mereväelasevaistu -

Laeva õnnistas Eesti Meremuuseumi peasekretär **Jaan Jaani** ning kinkis laevaperale eesti- ja venekeelse piibli. Inglisekeelne neil juba oli. Jaan Jaani meenutas lugu nõukogude kaptenist, kel ühes välissadamast polnud konfliktit lahendamiseks piiblit, mille peal vanduda, et just tema juht on õige.

Laeva roolikamber on avar, mugav ja hästi varustatud, manööverdamisvõimalused on kapteni sõnul *excellent* ning stiivordid on laadimisvõimalustega väga rahul. Paraku ei ole roolikambri aparatuur omavahel seostatud. Kaardiartvutis on generaalkaart nagu gloobus, mistõttu sõideti Skandinaaviamaade tihedas liikluses paberkaardiga. Ometi on laeval olemas "Navy Sailor", mis võimaldab ekraanile kanda kogu korrigeeritud kaardi, millel märgitakse ka laeva asukohta. See on maailmas juba aktsepteeritud võimalus.

"Lehola" sõidab liinil Tallinn-Helsinki-Kopenhaagen-Århus-Helsinki-Tallinn. Nädala jooksul on viis lossimist-laadimist, lühim ülesõit 3 tundi ja pikim poolteist ööpäeva. Kahekohalised kajutid on 12 autojuhile. Esimesed kaks reisi olid väga edukad - laev oli kaupa täis. Ja ka pärast õnnistamist teele asudes oli kaupa piisavalt.

Madli Vitismann

Reet Naber
ja **Tiit Orava** fotod.

ta ei olnud sõjalist haridust saanud. Eesti laevastikku juhtis ta nii, et kogu sõjas kaotati vaid 38 meest, 9 neist langenutena, ning mitte ühtegi laeva. Pitka adus, et tegemist oli maavägede sõjaga ja operatsioonid, mis ta korda saatis, olid toetamas ka maavägede tegevust. Pole ime, et ta selliste saavutuste eest 1919. septembris kontr-(tollal ase-)admiraliks ülendati.

Peale sõdagi jätkas ta tegutsemistahtelisena ja üritas kätt proovida poliitikaski. Seda aga edutult ning pettununa Eesti avalikkuses lahkus ta 1923. a. Kanadasse, naastes alles 1930. a.

Taas kodus, töötas ta Eesti Tarvitajate Keskkühise juhatuse esimehena ning oli 1931.-32. a. Vabadussõjalaste Keskkliidu juhatuse abiesimees.

Raamatus on ühtede kaante vahel kokku saanud mitu erinevat käsitlust Johan Pitkast, mis rikastavad meie teadmisi sellest legendaarsest vastuolulisest isiksusest. Iseloomustavalt on kirjandus palju emotsionaalset ja romantilist, milline oli kindlasti kaasaegsetele ka Pitka ise. Peegeldus sellest suhtumisest elab edasi tänapäevani.

Kirjastuse eessõnas on kinnitatud: "Küll on osutunud ka uuel päeval kestvaks tema eilsed head ja omakasupüüdmatud teod oma maa ja rahva heaks." Eks sellepärast ongi tema kohta käiv kirjandus oodatud ning loetud.

Lauri Naber

Uueks aastaks normaalne laevaliin

31. oktoobril jõudis Tallinna uus liinilaev – "Baltic Kristina" vahetas Stockholmi-liinil välja Rootsi lipu all sõitnud "Nord Neptunuse". "Regina Balticaga" vaheldumisi sõitma hakkav laev on esialgu siiski vaid kaubalaev. See võimaldab igapäevast liiklust vaid autojuhtidele, sest võtab praegu peale 36 reisijat.

Laevas on vaja veel üht-teist teha: vahetada kuumusandurid kuumus- ja suitsuandurite vastu, vahetada uksi ja teha muid sisetöid. Nii saavad esialgu uue laevaga sõita peamiselt autojuhid, kuid etapiivisi tahetakse reisijate arvu suurendada. Maksimaalselt võimaliku 450 reisijakohani tahetakse jõuda hiljemalt uueks aastaks.

Värskest värvitud

Kapteni esimene käskkiri käis lipuvahetuse kohta, see oli 22. oktoobril kell 19: "Alates sellest hetkest alustada logiraamatu täitmist laeval kehtivas riigikee-

les". Turku laevatehases oldi tekkile kogunenud laevaperele laeva valjuhääldest kostvast hümni parasjagu üllatunud – säärast pidulikkust ei osatud oodata.

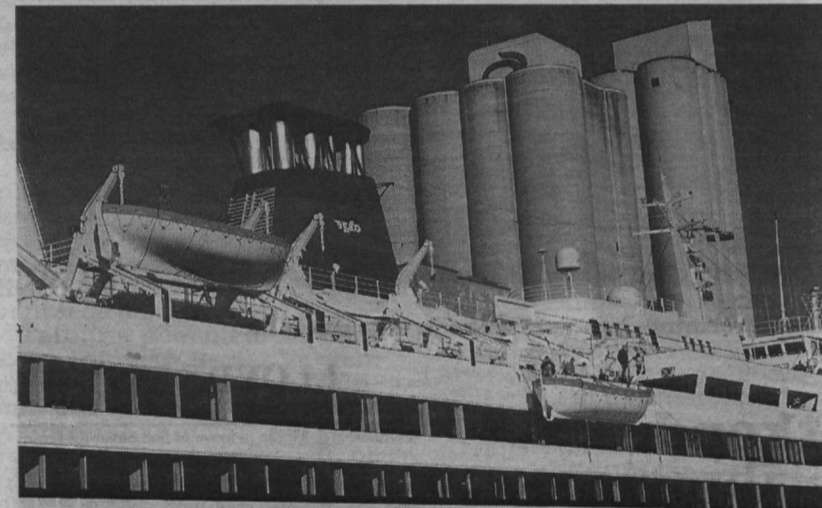
Eelmsel päeval enne Stockholmist väljasõitu oli üks külg veel nimetu, aga varsti kuivasid nimetähed valgel laevaküljel. Kahe aasta jooksul on see laeva neljas nimi. Vene "Iljitsile" on jõutud peale värvida Küprose "Anastasia", St. Vincenti ja Grenadiinide "Windward Pride" ja viimaks Eesti "Baltic Kristina". Just *Kristina*, mitte *Kristiina*, väidavad asjatundjad. Musta korstna sinisel triibul oli väike valge "Eesti Merelaevanduse" embleem juba olemas. Tallinnas jääb see kahjuks suuremate valgete ja värviliste laevakorstnate varju.

Rootslase heaks

Stockholmis anti viimane lihv



Päev enne liinileminekut: merepoolel küljel oli nimi olemas.



Laevapere kontrollloppustel lasti kummastki pardast üks paat välja.

Nimi külge ja liinile

laeva ohutusmeetmele – kontrollis Rootsi meresõiduamet. Et kontrollloppust segas esimesel katsel tehniline viga – segadust tekitasid kajutite erinevad universaalvõtmed –, õnnestus teine katse teha ärasõidupäeval.

Päästevahendid leiti korras olevat. Öppuse stsenaariumi järgi puhkes tulekahju V tekil kajutite juures kell 3 öösel, kui igaüks tegeleb oma asjadega ja peab tööpaigalt, kajutist või puhkeruumist hääre peale kohale tulema. Kajuteist tuli leida üks inimene ja käesidemed. Kummastki pardast lasti välja üks päästepaat.

Vanemtüürimees **Vahur Ausmehe** sõnul jäid Rootsi ametisikud laevapere tegevusega häireolukorras vägagi rahule. Eriti kiidetud tuletõrjerühma ning tuletõrje- ja evakuatsioonirühma koostööd, hindaks antud "väga hea". Riikliku sadamakontrolli raames kontrolliti kõõgipoolt ja hügieeninõuete täitmist, ka sellega jääd rahule. Koridorivaipade puhastamist jätkub siiski veel mõneks ajaks.

Üks raskesti täidetav nõue neil siiski on. Nimelt peaks praegu 34-liikmelise laevapere iga liige ametikohast sõltumata oskama mõnevõrra rootsi keelt. Dokumenti, millele säärane nõue tugineks, ei ole, ent Rootsi meresõiduamet tunneb muret võimalike umbrootslastest reisijate pärast. Kui Eesti Veeteede Amet seisaks samal määral võimalike umbrootslastest reisijate eest, oleksid need nõuded tasa-kaalus.

Kruisilaeva minevikuga

Kuigi Soomes ehitatud, teenis "Iljits" peamiselt siiski Nõukogude, hiljem Vene lipu all Peterburi-Stockholmi liinil. Seetõttu on muidu puhtas ja hubases laevas ikka veel üht-teist venelikku. Avarais restoranides ja baarides jaguks igale reisijale vist isegi kaks tooli.

Laeva näidanud II tüürimees **Argo Korjus** rõhutas õigustatult laevaruumide avarust ja paiknemisloogikat. Pärts all on saunad basseini, solaarium ja massaažiruum, samuti ööklubi. Sõiduautoriituliiga autokle järgneb infotekk ruumika vestibüüli, kaupluse, keemilise puhastuse, juuksuri ja isegi postkastiga. Seejärel on kajutitekk, järgmisel restoranid-baarid, ülal aga konverentsisaalid, mida saab lükkandseintega liigendada. Hiigelsuur showbaar

meenutab veidi "Mare Balticumi" oma. 120-kohaline *à la carte*-restoran on täiesti korras – kui tolm ära pühkida, võiks kohe sööma hakata. Kõõgis on pagaritöököda. Prügišaht aga laseb prahi autoteki keskele konteinerisse.

Samovari tümber

Restoranide-baaride nimed on üle elanud nii "Anastasia" kui ka "Windward Pride" aja. Baar nimega "Samovar" või "Kronštadt" ning restoran "Neva" võivad eesti reisijail allergiat tekitada, samuti kui ööklubi tulipunane klaver firmast "Krasnõi Oktjabr". Võimalik, et rootslased, vastupidi, leiaksid sellest huvitavat omapära.

Eestlastele tõenäoliselt ei meeldi Leningradi pannoo trepikojas. Kuigi luksustaotlusele viitab suur peegelsein telse trepi

taga. Trepikäspuu nikkelitorud on võib-olla veidi kulunud ja plekkantsupõrand öökclubis pole parkett, aga seni tagasihoidlikele ruumidele vasesära ja puidu soojust lisades oleks "Baltic Kristinal" eeldusi paljudele meeldida. Autojuhtidele avati rootsi laud restoranis "Neva" ja baar "Samovar", samuti laevapood.

Roolikambril ootab kevadel ümberehitus, et laevajuhtidele tänapäevased töökohad luua. Aeg, kui iga tükk eraldi seisib, oli ebamugav ja on möödas. Ent neli peamasinat on korras ja laeva kiirus sama suur kui "Regina Baltical".

Pärast uut aastat ei peaks reisi kavandades sõltuma sellest, kas laev soovitav päeval sõidab. Võimalus iga päev Tallinnast Stockholmist sõita teeb "Estline" normaalse laevaliini.

"Baltic Kristina" kaptenid on **Elmet Ekker** ja **Juhan Liiv**.

Madli Vitismann



Kaipoolsel küljel alles värviti: GAZ-tõstuk on ilmselt Eestist.



Laev oli hästi hoitud: vaja vaid tolm pühkida, linad lauale ja võibki sööma hakata.

Kaptenikommentaari

Olete ühe vahetuse juba "Baltic Kristina" sõitnud. Kuidas uus laev meeldis, kapten **ELMET EKKER**?

Meeldis küll. Laev on küll vana, aga vastu lainet läheb hästi. Siiski – ühe rooli ja kahe kruviga ei ole ahter nii kergesti juhitav kui teistel laevadel, võib-olla tuleb halva ilmaga sagedamini hakata pukserit tellima. Aga "Baltic Kristinal" on stabilisaatorid ning autojuhid oldi väga rahul – sellel laeval suurt ei kõiguta. Ja masinatel jõudu jätkub – pole mingi probleem sõiduplaanist kinni pidada.

Arvan, et jõuluks saab laev päris korda. "Saarmas" puhastab vaipu. Igasugused sildid, ka kajutinumbriid tehakse uued, nagu korralikus laevas peavad olema. Küllap mõeldakse ka restoranide-baaridele seejuures uued nimed välja. Nn. sõidumeeskond on "Eesti Merelaevanduse" oma, aga teeninduspool on "Estline" hooleks. Sellega tegeleb Rootsi poolel Jaanus Grabovski.

Kaup on juba rohkesti, oleme mõne (tõsi, juhita) treileri pidanud maha jätma. Novembri lõpuni kõlb Keslinna sadamast ka "Transestonia" Stockholmist vahet ja kõigil kolmel laeval on kaup küllalt vedada. Meie laev peaks autojuhtidele meeldima:

sõidab täpselt sõiduplaani järgi, ei kõiguta, restoranid-baarid on, kajutitel pole samuti viga ... Esialgu sõitis iga päev 15-20 inimest.

Kuuldavasti tahetud teie laevas tugevat rootsi keele oskust?

See oli pigem märkus. Igasse evakuatsioonirühma paigutatakse üks rootsi keele oskaja. Aga edaspidi, kui reisijate arvu kasvades laevapere suureneb, õpivad nad kindlasti ka keeli.

Tell on see juba mitmes kord Rootsi-liini alustada.

Esimesel päeval seisime samas, kus sadamakontrolli ajal. Siis tuli "Nord Neptunus" viimast korda Tallinnast, lossis kauba ja vahetasime kohad. "Nord Neptunusega" vahetasime veel kolm pikka signaali – seal oli varem ka Eesti laevadel sõitnud Karl Karell.

Omalt ajalt, kui "Estoniaga" esimest korda Stockholmist sõitsime, vahetasime samuti kohad liini lõpetava "Nord Estoniaga". Ka Rootsi sadamakontroll oli, seejärel korraldasime "Nordström ja Thulinile" ning "Estline AB-le" vastuvõtu, Tallinna saabumise järel oli aga vastuvõtt Eesti ametisikule. Silmatorkavat nõudlikkust tollest õppusest ei mäleta, aga toona oli meil liinil alustades ka 18 või 20 rootsi nõustajat peal.

Madli Vitismann

Ametnikukommentaari

Kuidas Eesti Veeteede Amet kontrollib Eestisse tulevaid liinilaevu, meresõiduhutuse talituse juhataja **VELLO MURU**?

Nii kauba- kui ka reisilaevad peavad olema korras ja vastama rahvusvaheliste konventsioonide nõuetele. Reisilaevatunnistus antakse 12 kuuks. Eesti laeva kontrollitakse veel 6 kuu järel, välisriikide laevadest aga vastavalt rahvusvahelistele kokkulepetele 25%.

Kui laeval on dokumendid korras, pole meil alust teha täiskontrolli. See, et laev sõidab Eesti sadamasse ja veab eesti reisijaid, meie erilist tähelepanu ei ärata. Tallinna-Helsinki liinil teeme koos Soome meresõiduametiga ühiseid järelevaatusi – ükski poleks see jõukohane ei meile ega neile. Selline teguviis on rahvusvaheliselt aktsepteeritud.

Missuguseid nõudeid esitate keeleoskusele liinilaevadel?

On rahvusvaheline nõue, et laeval antav teave peab olema arusaadav mõlemalt poolt tulnud reisijate valdavale hulgale. See puudutab esmajoones reisijatega tegelejate ametikohti, aga peaks mul-

dugi puudutama ka neid, kes tegelevad reisijatega häire korral. Eesti reisijad lähevad tavaliselt üle suuremate rahvaste keeltele.

Kas näiteks "Finnjetil" oskab iga parvevanem eesti keelt?

"Finnjetil" kindlasti iga parvevanem ei oska, seni pole me sellist nõuet ka esitanud. Aga et see on rahvusvaheliste konventsioonidega ette nähtud, tuleb seda hakata täitma ja kontrollima.

Kas te siis ei kahtsegi umbrootslastest reisijast?

Umbrootslased, kui neid on, ei reisi. Aga see ei võta vastutust laevaomanikult ega laevaperelt.

Kuuldavasti nõutakse näiteks Rootsis lootsimisest vastastamise tunnistust soovivalt kaptenilt rootsi keele oskust kodakondsuse saamiseks nõutaval tasemel. Kuidas saab säärasest tunnistusest Eestis?

Siin ei saagi välismaa laevadel niisugust õigust olla. Et suurteil liinilaevadel on väga täpne sõiduplaan ning lootsi pealevõitmine ja mahaandmine on täiendav ajakulu, on see võimalus jutuks olnud. Kui seadime tingimuseks eest keele oskuse, jälgige see arutelu tasemele.

Madli Vitismann

Viis kuud liinil

Kaks korda nädalas Stockholmist sõitval "Palangal" läheb hästi. Marseille'ist pärit parvlaev, endise nimega "Monte Stello", on ehitatud 1979. aastal.

"Palanga" võtab peale 1200 liinmeetri kaupa ja 126 reisijat. Neile on pakkuda 102 kajuti- ja 24 istekohta, restoran ja baar. 126,5 m pikkust ja 21 m laiust laeva brutoregistertonnaaziga 11 630 veavad kaks peamasiinat. Kokku 15 200 hj annavad sellise kiiruse, et öhtul kodumaalt teele asunud laev jõuab keskhommikuks Stockholmist. Võõripötkurid tagavad aga kiire sildumise, kuigi suhteliselt suur purjepind sunnib valju ilma suhteliselt kiiresti appi võtma.

Nagu Eesti laevadelt, nõudis Rootsi meresõiduamet enne lii-

nileasumist kontrollloppust ka Leedu laevalt. Ent siis ilmselt, et juunis, suvitushooaja alguses, oli seoses ISM koodeksi tähtsajaga suuremaid ja väiksemaid reisisilaevaluba vajajaid nii palju, et Rootsi meresõiduamet ei leidnud aega "Palangale" tulla. Seetõttu tehti kaks reisi vaid 12 reisisjaga ning vahepeal mõjutati Rootsi ametiisikuid välisministri abi kontrolliga kiirustama. Pärast säärast kära oli muidugi hirm: mis juhtub, kui õppus laevaperel ebaõnnestub.

Õppus ise oli mitmekülgne ning päädis stsenaariumi järgi

laevapere evakueerimisega. Kajuteist oli vaja leida sinna jäetud käesidemed, kusjuures polnud täpselt teada, mida ja kui palju tuleb leida. Seetõttu jäigi kolm käesidet kuueteistkümnest esialgu leidmata ning kaptenil oli vaja enne laeva "mahajätmist" aega võita... Siiski saadi lõpuks hea hinnang ning erilise plussina läks kirja, et kapten nõustus küll päästemaadid välja laskma, kuid mitte sinna laevapereliikmeid paigutama. Tema põhjendus, et õppustel juhtub paatidega rohkem õnnetusi kui päriselt, mõjus veenvalt.

Ka rootsi keele oskust nõuti. Selle nõude täitmiseks andis agent laevaperel lehed n.ö. valvelausedega, mida umbkeelsete teenindamiseks vaja, nt. "Järgnege mulle," või "Oodake siin, kohe tuleb rootsi keele oskaja" jmt. Ent 34-liikmelises laevaperes on ka rootsi keelt hästi oskaja – seegi oli Rootsi meresõiduameti raudne nõue. Õppusel teadustati viies keeles, laevaohvitseride inglise keele oskuses veendusid ametnikud nendega õppuse üle vesteldes.

Liin pole üksnes selleks, et leedulased välismaale pääseksid. Teist samapalju on välismaalasi, kes Leetu sõidavad. Üks kord nädalas käitakse Kieli, ent sinna sõidab peamiselt leedulasi. 20% sel liinil reisivad sakslasi on aga peamiselt endised *memelländerid*, kes lapsepõlvepaiku kaemas käivad. Muid sakslasi, arvab kapten, nende laev ei veetle. Ja ka teenindus olevat näiteks "Estline'i-ga" võrreldes veel nõrk – eestlaste kogemused reisisilaevanduses on tublisti suuremad.

Klaipeda-liini piletid on kallimad kui "Estline'il" – edasi-tagasi istekoht maksab 100 \$ ringis. Reisisjaid on aga erinevaid – kui Kieli-sõiduks müüakse kõigepealt välja kallimad kohad, siis Stockholmist-reisil on vastupidi.

Ent "Palanga" alumiiniumist baarileht on kleebitud palju eri maade münte. Seal on ka Eesti sente ja baari tagaseinal teiste maade paberrahade hulgas leidub Eesti ühekrooniseid. Ning selles laeva populaarseimas

ruumis pakutakse ehtsat espressot.

Tax-free-kaupluse avamiseks



Kapten Rudolf Tatter

vajalik litsents, mida taotleti juba aprillis, anti alles nüüd, kuigi "Palanga" tax-free-kaupluse küsimust arutanud Leedu seimgi. Olnud isegi rootslasti, kes jätnud seepärast sõitmata, et laeval pole tollivaba kauplemist. Seevastu olnud suvel ka *kruisereid*, kes käinudki, Klaipedas maha minemata,

üksnes laeval joomas. Rekordkruiser sõitnud aga Stockholmist läbi Klaipeda Kieli ja tagasi.

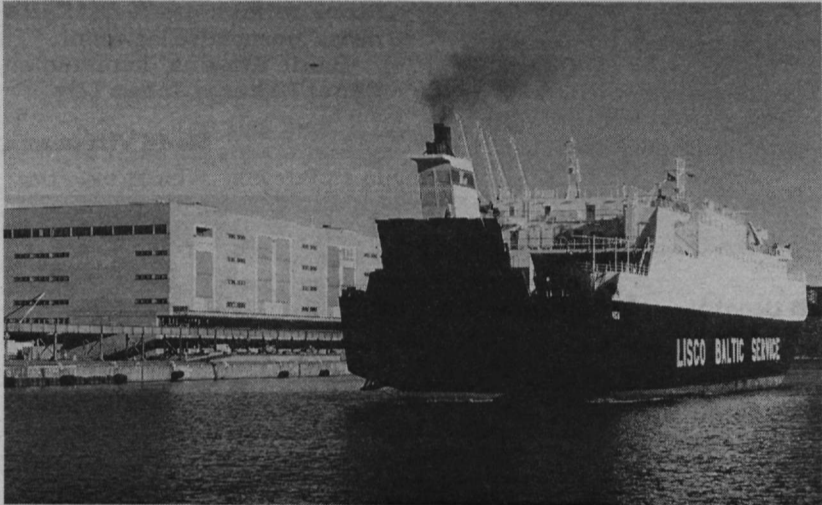
Kapten Rudolf Tatter on Tallinna Merekooli lõpetanud 1975. aastal, seejärel saanud kõrghariduse Peterburis. Tema Tallinna kursusekaaslastest olevat vähesed merele jäänud – kel nappis tervist, kel püsivust. Noorena ta eluaegseks väinameremeheks jääda ei tahtnud. Ilmselt, et teises merelaevanduses edeneski karjäär ladusamalt.

Kapteniks sai Rudolf Tatter 1990. aastal. Ta on ka lipu all töötada proovinud, 1992. aastal vanemtüürimehena – siis veel Leedu kaptenit kapteniks ei usaldatud. Nüüd juba usaldataks. Kuigi – juhtub sealmaalgi. Alles novembri algul juhtus käigukatsetustel kaubalaev kange tuulega (20 m/s) Klaipeda lähedal kalda äärde kinni sõitma.

Et palgast jätkub küll elamiseks, aga mitte säästmiseks, siis oleval viimasel ajal kuus kaptenit lipu alla läinud. Nende kohad ähvardatakse täita ukrainlastega. "Neile piisab poolest meie palgast," arvas kapten Tatter. Ning arvab, et siis, kui praegu Ameerikas õppiv vanem poeg peaks tahtma Eestis Concordia ülikoolis õppida, tuleks isegi sünnimaale tagasi.

Muide, Leedu mereleht "Morsk Litvõ" on veel elus, aga Klaipedas annab linnaleht välja iga nädalast 8-küljelist merenduslisa. Rudolf Tatteri sõnul üsna heal tasemel.

Madli Vitismann



"Palangal" on hea manööverdamisvõime – tuleb ka küljetsi kai äärde....



...ent roolikamber on võõrist harjumatu kaugel.

Lätlastel Eesti merendusest selge pilt

Läti merenduslehe "Juras Vestis" oktoobrikuu neljas numbris on päris palju juttu Eesti merendusest. Lugeeda saab Raivo Vare ja Enn Sarapi intervjuusid.

Pealkirja all "Veoste dünaamika Balti mere sadamates" on üks jupike pühendatud eraldi "Tallinna Sadamale". Informatsioon on Paldiski-Kapellskäri liini, Pärnu sadama ja "Silja Line'i" reisisjate hulga vähenemise kohta Helsingi-Tallinna liinil. Üks jupike teksti on "Hansateest" kui turulidrist. Kirjas on ka "Hansatee" "Lion Kingi" ost, see koguni igas lehenumbris ilmuval ingliskeelsel küljel. Veel saavad lätlased teada, et "Estline'i" 8 kuu käive oli 360 milj. kr.

Inglise keeles on refereeritud "Postimehe" materjale Eesti lipu mugavuslipuks muutmise teemal. Üldisema majanduseluga seoses räägitakse välisinvesteeringutest Eestisse viimase poole aasta jooksul. Ja "Gazpromi" aktiveerumine sealhulgas Eestis pole samuti kahe silma vahele jäänud.

Reklaamides aga esinevad pidevalt "Viirelaid" ja "Donata", mis regulaarselt ka Riia-tee ette võtavad.

Parvlaeva "Apollo" juhtkonda süüdistatakse lahtise võõriluugiga sõitmise eest

Soome reisisilaeva "Apollo" (ex "Corbiere" – toim.) kaptenile ja vanemtüürimehele loeti 10. novembril Helsingi merekohtus ette süüdistus lahtise võõrriiksega Tallinnast Helsingisse sõitmise eest. Veebruaris lastiti laev nii täis, et autoteeki sisetist, kolmandat ust ei saadud enam sulgeda. Juhtum tuli avalikuks tänu ühe reisiija avaldusele.

Süüdistaja nõudis kaptenile karistust selle eest, et ta oli tähelepanuta jätnud laeva merekõlblikkuse eest hoolitsemise. Vanemtüürimeest süüdistati hea merepraktika eiramises. Samuti süüdistati kaptenit ebaaususes logiraamatu täitmi-

sel, sest sealt ei leitud mingit märget sisemise võõrriikse lahtijätmise kohta.

Süüdlased mõõnsid oma süüd, kuid hindasid prokuröri hinnangut liiga rängaks, väites, et alus oli täiesti merekõlblik, vaatamata meresõiduohutuse eeskirjade eiramisele. Kapten ja vanemtüürimees kinnitasid, et laev oli ilma seesmise kolmanda luugiga sõitnud merd veerand-sada aastat; need tulid kohustuslikena vast aasta tagasi, ajendatuna "Estonia" õnnetusest. Meremehed kinnitasid, et sisemise luugi oleks kinni saanud panna küll, aga siis oleks üks kaubaauto pidanud maha jääma. Rikkumisele mindi selle-

pärast, et ilmteade lubas rahuliku merd.

Süüdistaja mõõnis, et piisav karistus mõlemale oleks trahv ja mõeldav oleks isegi nende karistuse jätmise, kui nad kuulutaks süüdlasteks.

Laevaomanik "Eckerö AB" juba karistas mõlemat meest: kaptenit alandati ametis neljaks kuuks ning vanemtüürimehele tehti kirjalik hoiatus.

Kohtuotsus kuulutatakse välja novembri lõpus.

"Helsingin Sanomat",
11. november
Tõlkinud Reet Naber



Balti terminaal on veel väike ja tagasihoidlik.

LLOYD'S LIST

SHIPPING • INSURANCE • ENERGY • TRADE • FINANCE

Nordstrom & Thulin in move to find buyer for ferries



ISM certification commitment ends months of speculation
UK Club backing code

Ustlen secures \$157m orders for three vessels

"Nordström & Thulin" reisisjateveost eemaldumas?

"Nordström & Thulin" plaanib lahkumist reisisjateveo turult, et keskenduda vaid tankeritele ja kuivlastilaevadele juba selle aasta lõpul, teatab "Lloyd's List".

Praegu otsitakse ostjat kolmele parvlaevale, mis opereerivad Gotlandi liinil. Firma esindaja Anders Berg on lehele öelnud, et reisisjateveost loobumise ajendiks oli "Estonia" katastroof, kuigi reisisjate arv on viimastel aastatel suurenenud nii Gotlandi kui ka Tallinna-Stockholmi liinidel. Gotlandi liinidel saavutatud üle miljoniline reisisjate arv ning mõõnast ülesaamine Eesti liinil on muutnud firma aktsiad tugevamaks ja meelitavad huvi tundma ka potentsiaalsed investorid. Põhitähelepanu pöörab firma edaspidi oma tütarfirma "Argonaut" positsiooni tugevdamisele ning laevastiku moderniseerimisele.

"Lloyd's List", 30. oktoober
Reet Naber

Liiniavamistest tagantjärele

"Hansatee" tütarettevõtte, uue laevaliini juhtkond paikneb samuti kui paljud täna solidsed firmad varemgi askeetlikul rendipinnal vana kirjutuslaua taga. Seekord remonditeelses seisukorras hotellitoas.

AS-i Hansallin liinidirektor YRJÖ SAARINEN, te olete seotud olnud vähemalt viie laevaliini avamisega. Kõigepealt on mõte liin avada, siis tuleb valida laev, see on ühe või teise lipu all, siis on tegu meeskonnaga – nii tema päritolu kui valmisolekuga.

Jaanuar 1990 – "Tallink" Soome lipu all – on niisugune aeg, mida paljud enam ei tea.

Enne seda oli ka veel tööd. Tallinki idee sai alguse nii 87.–88. aastal. Ma ütlesin, et idee isaks oli Peeter Veegen. Ta on üldse paljude asjade algataja olnud. Tallinki idee kaasautor oli muidugi Toivo Ninnas, liin tehti koos paljude kolleegidega. Formaalse lahenduse sai idee igatahes mais 1989, kui "Georg Otsa" pardal kirjutati alla koostööleping "Eesti Merelaevanduse" ja "Palkkihtyma oy" vahel ühisettevõtte asutamiseks.

Tallinki egiidi all alustas esimesena "Suurlaid". Merelaevandus andis selle time-charterisse, kapten oli Jaan Osa. Tubli kapten ja tubli meeskond. See oli vist juunis 89 ja sõideti 4–5 korda nädalas Muugalt. Anti esimene kai, mis üldse Muuga sadama valmis ehitati.

Tollal oli aktiivne idee Baltlink – mitte veel Via Baltica –, ka selenimeline ettevõtte oli olemas, mis tegeles autovedudega. Hakkasid liikuma suured masinad, need läksid vaheteksle. "Suurlaid" oli teatud mõttes ka ro-lo-laev, pidime väikeste masinate alla trümmi sõiduks ehitama spetsiaalse rambi.

Aeg oli üsna pingeline, sest kaubavood läbi Muuga sadama hakkasid alles tekkima. Peamised veosed peale treilerite olid veel eesti inimeste ostetavad autod, just "Ladad".

Mida oli vaja teha, et liini teist otsa ette valmistada?

Sellega tegeles sealpoolne partner, moodustati allasakond, kus toimus piletimüük. Sel aja tuli sinna tööle üks tubli meesterahvas, kelle nimi on Keijo Mehtonen, ja kes tänapäevani seda asja arendab.

Tallinna pool oli meid algul kolm inimest: Peeter Veegen, mina ja raamatupidaja. Ruumid olid kahetoalises korteris Asunduse tänaval. Kui juba rohkem inimesi tööle võeti, oli nii, et kes esimesena tuli, sai endale tooli ... Aga see oli lõbus, tore ja huvitav aeg. Muresid oli muidugi üsna palju, sest seoses aktiivse ro-ro-liikluse arendamisega pidime kõike uut sisse viima, sealjuures kõike ise teema: olema prahtijad, agendid, stividorid, peale selle tegutseda veel mitmel muul rindel. Magada sai päevas ehk neli-viis tundi. Aga laev sai käima pandud, ja siamaani on uhke tunne, et sai selle asja juures olnud pioneerid.

Ühisettevõtte loomine oli ilmselt objektiivne paratamatus, sest kui kahe sadama vahemaa on 44,1 miili ja seal puudub regulaarne laevaliiklus, siis on midagi mäda. Selle asemel, et sõita Helsingist Tallinna üle Peterburi, andsime me võimaluse teha seda otse. Juhtus ka, et reisijale enam kohti polnud, aga tahtjaid oli veel palju, ja siis panid autojuhid masinad laeva ning sõitsid ise näiteks lennukiga.

Ühisettevõtte loomine oli ilmselt objektiivne paratamatus, sest kui kahe sadama vahemaa on 44,1 miili ja seal puudub regulaarne laevaliiklus, siis on midagi mäda. Selle asemel, et sõita Helsingist Tallinna üle Peterburi, andsime me võimaluse teha seda otse. Juhtus ka, et reisijale enam kohti polnud, aga tahtjaid oli veel palju, ja siis panid autojuhid masinad laeva ning sõitsid ise näiteks lennukiga.

Kas Soome pool esitas "Suurlaiu" meeskonnale ka mingeid erilisi nõudmisi? Nõudmisi küll ei mäleta. Suhuti lojaalselt. Sel ajal sai tänu Muuga sadama ja Baltlinki koostööle teoks ka tollitermiinide kompleks – olid niisugused ümmargused plekkangarid. Vaatamata raskustele kuju-

nes üsna normaalne koostöö nii tolliameti kui piirivalvega, mis oli siis ju veel N. julgeolekukomitee allüksus.

Aga äriidee ei seisnenud ju mitte ainult ro-ro-liikluses. Niisiis otsiti turult kangesti ferry-tüüpi laeva, mis kõlbaks ka reisiliikluseks. Turg on alati laevu täis, aga siin on tähtis kõlblikkus, hind ja muud sellised asjad. Leidus üks Soome ja Rootsi vahel sõitnud jääklassi, autoteke ja normaalse reisijatemahutavusega laev, mis oli parajasti Karibi merel. Tugeva korpuse ja üsna kena välimusega, oleks ta veel praegugi siia sobiv. Laev prahti detsembri lõpus ja pärast ümbertegemisi alustas 1990. aasta jaanuaris liiklust.

See oli raske aeg, kesklinna kaubasadamas oli veel kaide puudus, kus oleksid olnud ro-ro-rambid ja muud vajalikud ehitised. Kui ta esimest korda sinna sattus, pidime 12. kail betoonist pörkseadme maha võtma, et sinna saaks asetada kitsukese võõrirambi. Vahepeal pidime kaupa lossima Muuga sadamas ja pärast reisijad Kesklinna sadamasse viima.

Reisijate piletikassa hakkas tööle kesklinnas, firmaga kolisime Roosikrantsi, kus praegu on linnapea residents. Seal oli juba kolm tuba – vist autojuhi korter.

Sel ajal hakkas muuseas arenema ka üks meie tegevamaid tolaeagseid partnereid "Estravel", kes tegeles meie toodud turistidega. Nende poistele peab 90-ndate alguse töö eest tänusõnu ütlemä.

Laev oli time-charteris, Soome lipu all ja soomlastest meeskonnaga. Oli muidugi mõte laev viia eesti meeskonnaga "Eesti Merelaevanduse" egiidi alla. Teatud põhjustel see siis ei õnnestunud.

Ent idee polnud ka mitte ainult ühe ferry-tüüpi laeva käimapanekus, vaid kaubaveo võimaluste suurendamises. Soome majanduses oli see õitseage, kus ta viis üsna palju kaupa välja ja Baltlinki/Via Baltica transiidikoridor väga kõnaks. Sel ajal polnud ka veel Eesti-Läti-Leedu – Valgevene-Poola vahel raskeid piiriületusprobleeme.

"Transestonia" oli üsna tubli Soomes ehitatud jääklassiga ro-ro tüüpi laev.

See oli ka esimene Lääne päritolu laev, mis nägi seestpoolt silmatorkavalt teistsugune välja kui meil seni harjutud.

"Transestonia" oli väga kehvast seisukorras, kui ta vastu võeti. Kajutid, masinad, autotekk... Aga see tuli juba otse "Eesti Merelaevanduse" egiidi alla, ja sinna määrati väga tublid mehed: kaptenid Moik ja Piht, vanemmehaanikud Roo ja Leiger ning paljud teised. Sellest kujunes esimese poole aasta jooksul väga korralik laev. Ka juba kasutusel olnud laevast võib kompu teha.

See laev sõitis Helsingi ja Muuga vahet üsna tihedalt. Samas arenes ka äriidee edasi. Via Baltica nagu oli ja ei olnud ka. Aastate jooksul tekkisid ja süvenesid piiriületusprobleemid. Laevasõit on alati alternatiiv, ja tekkis mõte sõita Helsingist läbi Tallinna Rostocki. Esmakordselt sellele liinile minnes heiskas "Transestonia" üldse esimese Eesti laevana Eesti lipu. See oli päris austus lõpus. Tõsi, lipupatendi sai ta nr. 3 – esimene reserveeriti "Suurele Tõllule", teise sai "Georg Ots".

Saksamaal oli eeltöö tegemine küllalt pingeline. Partneriks, agenteerijaks ja piletimüügi firmaks sai valitud DGSH. Selle

firma taustaks oli teatud mõttes Lääne-Saksa kapital, kes latendas oma tegevust Ida-Saksa sadamatesse. Rostockis ta oma tegevust ei õigustanud, ja maailmaturul temast praegu ei kuule. Igatahes liin sai käiku.

Puuduseks oli see, et Rostocki sadam ei pidanud Ida- ja Lääne-Saksamaa ühinemisele hästi vastu. Seal puudusid ühendusteed peamistesse majanduspiirkondadesse. Kiirtee oli Berliini, aga puudus õige raudteehendus Lääne-Saksamaa osadega. Oli kaks riigiraudteed, need ei klappinud kokku, oli kvaliteedierinevus.

Meie laevaliini ei pidanud kaua vastu, ja jääb tulevikuplaanidesse. Ida-Saksa majandus areneb, ja liin taastub kindlasti.

Kas teate, et Muugal on alles "Transestonia" aegsed suunaviidad. Ainult et "TALLINK ferry" on alles jäänud "LINK ferry"?

Nojah, need sildidki tellisime omal ajal ise ja panime üles. Kõiksugu asju pidime ise teema, kui tahtsime, et asi liiguks.

Sel ajal avati "Nord Estoniaga" Stockholm-liini, ja täiesti õigustatult, sest oli ju vaid kaubaliin, mille tegemisel omal ajal ka olin osalenud.

Reisijate ja kaubavoogude olemasolul on reisilaevanduses suur käive, aga sel peab ka kõva tööpinge ning suured kapitalimahutused taga olema. Seetõttu on arusaadav, miks ühed firmad peavad vastu ja teised ei pea. Kel on usku ja õige marketingipoliitika ning kes oskab oma saavutusi, majanduslikku poliitikat suunata sellesse rööpasse, mis tulevikku pürgib, see saab ka tulemusi. Hetkelist kasu pole siin kellelgi loota, see on selge kui aamen kirikus.

Vahepeal muutus Tallink lihtsalt "Eesti Merelaevanduse" kaubamärgiks.

See juhtus siis, kui Soomepoolne partner loovutas oma osaluse ühisettevõttes täielikult "Eesti Merelaevandusele". Ei tea, võib-olla praegu kahetsevad.

Samal ajal oli kõrval ka teisi, väikesi firmasid, kes püüdsid sellest pirukast midagi saada. Aga laevaliini asutamine ja selle töö korraldamine ei ole lihtsamate killast. Peale kapitali on vaja kõigepealt initsiatiivi, seejärel tugevat äriideed, loomulikult ka majanduslikku toetust – reisilaevad on kaubalaevadest oluliselt kallimad. Pankade, aga ka poliitikute toetus on oluline, samuti sadamate toetus.

Kui me alustasime, polnud kellelgi mõttes, et kunagi tuleb 5 miljonit reisijat aastas. 237 000 inimest "Georg Otsal" oli suur hulk... Autode vedu on kasvanud praktiliselt nullist kuni 250 000 ühikuni aastas. Juurde on tulnud Silja ja Vikingi laevad, ka Eestin Linjat.

Siamaani olime sunnitud kasutama laevu, mida sai kergemini kätte, mis olid suhteliselt vanemad ja kus eksploatatsioon polnud nii kulukas. Vastavalt laeva suurusele on ju ka masinate võimsus ja kütusekulu ning muud sellised asjad. Eesti firmad on tublid olnud, sest siiski suurema osa Tallinn-Helsinki liinil katavad ise.

Kiirraevade areng on samuti olnud väga intensiivne. "Heltal" olid algul väiksemad veealuste tiibadega laevad, nüüd on Helsingi-liinil juba ka aastatepikkused kogemused katamaraanidega. Viking alustas esimeste katamaraanidega, üks oli isegi autokatamaraan. Praegu on "Tallink-Ekspress", tuleval aastal tuleb ilmselt üks uus üritaja juurde. Tiiburid sõidavad sa-

muti edasi. Ütleksin siiski oma seisukoha: tiiburite osatähtsus maailmaturul on vähenemas. Need on hüdrodünaamiliselt sõitvad laevad ja nende osas on IMO-1 teatavaid ohutusalasid lisanõudmisi. Näen ette, et toimum veeväljasurvega kiirraevade osatähtsuse suurenemine, on need siis katamaraanid, monohullid või muud tüübid. Inglismaa ja Prantsusmaa vahelises liikluses ka autosid vedanud aerodünaamiliste laevade kogemus näitab juba praegu, et veealuste tiibadega või õhkpadjaga aluste osatähtsus hakkab vähenema. Õhkpadjaga laevad tekitasid liiga palju müra ega olnud väga keskkonnasõbralikud. Tiiburitele võib aga väikegi puutükike laevateel ohuks olla.

Kiirraevade suurimaks puuduseks on aga see, et pole iga ilmaga kasutatavad, ka ei talu nad jääd. Aga ka 8 kuud laeva ekspuuteerida on muidugi suur asi. Need teevad lennukitele konkurentsi ja ärimehed armastavad neid. Tallinn – Helsingi vahel saab nendega kesklinnast kesklinna ja nii on võimalik kiiresti palju asju ära ajada.

Ent olete kriitilisel ajal olnud ka Rootsi-liini juures.

Tänu "Estline'ile" on kindel ühendus olemas, see on endiselt kahtlemata perspektiivne liin. On loomulik, et Tallinnal on ühendus Rootsiiga. Samas loomulik oleks see ka Saksamaaga – praegu käib vaid üks kaubalaev kord nädalas. Vaja oleks vähemalt ro-pax tüüpi paarsada inimest peale võtvat laeva. Suuremat sinna panna on väheke riskantne, sest saksa turistid siia meelitada on väga raske: tema läheb sinna, kus on palju teenuseid. Tema tulekuks oleks vaja väga suurt eeltööd teha, mis maksab palju raha. Soome kogemus ütleb, et Saksa liin on ikkagi vajalik. Tähtsaim on kaubavedu. Palju Soome tööstustoodangut läheb sinna poole ja sealt tuleb samuti kaup.

Reisilaevanduse kohta sel liinil võiks aga tsiteerida ajakirja "Fair Play" suvist numbrit, kus on öeldud, et "Finnjet" oli 20 aastat tagasi nobe ja ilus laev, aga tuli siiski liiga vara. Ta projekteeriti 1972.–1973. aastal, kui kütus oli odav, ta ehitati gaasiturbiinlaevaks võimsusega 70 000 hj, kiirus oli keskel-läbi 30,5 sõlme ja ta kattis selle vahemaa 22 tunniga. Aga 73. aastal oli ülemaailmne kütusekriis, hinnad tõusid tugevasti, ja see määras laeva tuleviku suhtes üsna palju. Sellepärast tehti laeval üsna peatselt suuri muudatusi, pandi täiendavad diiselelektromootorid, mis võimaldasid väiksema kütusekuluga kiirust saavutada. Talvel sõitis ta ökonoomse kiirusega, aga suvel, kui oli suuri turistivoogusid, sõitis nobedasti. Nii või teisiti, see laev on maailma laevaehituse ajaloo üks pioneere, ainult et sündis vast kümme-viisteist aastat liiga vara. Võib-olla Silja juhtkonna otsus tuua laev siia lühikese liini peale õige, teeb kahjud tasa. Ehkki on siia liiga suur.

Te asusite "Estline'i" ajal, mil oli vaja seada toimiva kõrvale teine reisilaev. Liini mõlemas otsas oli struktuur olemas, jäi vaid meeskond värva. Aga "Estonia" hukkus. Ja te pidite hakkama tegelema raske asjaga ning veel psühholoogilise surve olukorras – poolteist kuud sõitis ju vaid kaubalaev.

Teine laev oli meil juba olemas, tol hetkel küll veel Saksamaal, pärast läks Turku ringitegemisele. Ütleksin nii: katastroofid ei peata meresõitu, kuigi see on valus küsimus. Meresõit on üks inimajaloo alguse allikaid, esimene või teine elukutse üldse.

See suvi ja sügis olid "Estline'ile" üldse rasked, oli ka lihtsalt ebameeldivaid sündmusi. Prantslastelt prahitud "Cap Canaille" sattus jaanipäeva paiku mingisse ristlainetusse ja kaup läks ümber. Üldse oli kuus või seitse üsna süngest sündmusest – terve kett. Aga muidugi pole miski võrreldav "Estonia" hukuga.

Kas umbusk eesti meremeeste vastu oli ka Rootsi-poolses firmas ja ametnike seas tunda?

Kõrvalt oli seda ehk rohkem märgata. Aga üldiselt oli muidugi raske aeg.

Üks episood jäi vahele – "Tallinki" tulek Eesti lipu alla pärast jaanipäeva 1992.

See pidi toimuma veel varem, aga mingil põhjustel venis – omanike vahel oli mingi tõrge. Eesti meremehed olid muidugi valmis laeva üle võtma. Olin väga tihedas koostöös soome laevaperega, ja ega nad selle üle väga õnnelikud ei olnud, sest kaotasid oma töökohad. Aga omanike seisukohast oli see siiski asja väärt, sest teatud mõttes vähenesid kulutused.

Ega üleandmine ka väga lihtne olnud. Selline väike episood: kui eesti mehed tulid laeva, pakuti kohvi, aga see oli kangesti üle soolatud...

Aga olen hiljem kohtunud mõne tollal "Tallinkil" sõitnud laevapere liikmiga, ja nad on põhiliselt nõus sellega, mis tehti. See andis liinile uusi võimalusi, laev hakkas tihedamalt käima ja eesti meremehed pole põrmugi halvemad kui kolleegid teistest maadest.

Teil endil on nüüd siin üks ennist jutuks olnud ro-pax tüüpi laev.

Niisuguse laeva põhiline toodang on siiski kaubavedu, aga saab reisilaeva tunnustuse, kui on üle 12 reisijakoha. Jah, meil on prahitud "Marine Evangeline" reisijatemahutavusega 50.

Miks valiti täiesti uued liini alguspunktid?

Vahemaa Tallinna ja Helsingi vahel on 44,1 miili, mis on üsna nobedasti kaetav vahemaa. Stockholm ja Tallinna vaheline mereteel on 220 miili, kusjuures suure osa peab sõitma skäärde vahel. Aga lühim Rootsi ja Eesti sadamate vaheline maa on juba ammu teada – Kapellskär on Rootsi üks idapoolsemaid sadamaid ja asub väljaspool skääre. Meie Paldiski on aga läänernikul üheks suuremaks sadamaks kujunenud. See hakkas 93. aastal nullist peale, nüüd aga teeb juba nii 500 000 tonni kaupa aastas. Vahemaa nende kahe sadama vahel on umbes 150 miili. Üks nobe laev nagu "Marine Evangeline", mis teeb 17,5 sõlme, katab selle vahemaa kaks korda päeva jooksul. Ühesõnaga, on võimalik teha iga päev üks väljasõit mõlemast sadamast. See on ka üks äriidee põhimõtteid. Kaubamasinatele, mis praegu ummistavad kesklinna, on see võimalus mitte pinnelda kitsastel tänavatel valgusfooride taga, vaid sõita väljaspool suurt linna asuvasse sadamasse ja jõuda kaks päeva või öö jooksul ühest punktist teise. Kapellskär on hästi kasutusel olev sadam, seal töötavad nii Eckerö kui Vikingi laevad. Seal on olemas hea infrastruktuur, hea teehendus, on kiireks lossimiseks-laadimiseks vajalikud

Tubane nupuvajutuse töö

31. oktoobril käis Muugal laevakompanii "Tschudi & Eitzen" 1992. aastal ehitatud tanker-puistlastilaev "Siboelf". Sääraseid 75 000 ja 83 000 tonniseid OBO carrier-tüüpi laevu, mille nimi on "Sibo...", on firmas 9. Kõik on ehitatud aastail 1992-1994, seega üsna uued. Kaheksa neist sõidab Norra lipu all ja on registreeritud Norra paralleelregistris NIS, üks aga Libeeria lipu all.

Punane "Siboelf" oli esimene "Tschudi & Eitzeni" laev Tallinnas. Kapten **Andreas Vik** rääkis töökorraldusest, et igal laeval on kaks kaptenit, kes töötavad kordamööda ja veedavad näiteks jõuluid kodus üle aasta. Ka laevaohvitserid töötavad vaheldumisi 4 kuud korraga. Ent filipiinlastest meeskonnaliikmeil kestab üks vahetus 10 kuud, misjärel nad pärast puhkust ei pruugi sattuda samasse laeva. Et kõik 9 laeva on ehitatud ühe projekti järgi, vahetatakse teisi laevapereleikmeid peale ohvitseride sama seeria laevade vahel.

Avaras mugavas roolikambris on 4-tunnine ühe-mehe-vaht radari taga siinidel ette-taha liikuvast tühirimehetugitoolis. Radari on üksainus nupp - sisse-lülitamiseks. Ülejäänud tehakse puutekraanil, mis vähendab eksimisevõimalusi. Masinaruumis püsivat vahti pole, aga sadamasse sisse sõites on seal siiski keegi vahis.

Muugale tuli "Siboelf" Brasiiliast viimase vahepeatusega Klaipedas, võttis Muugal paar-kümme tonni kütteõli sealsele lisaks ja siirdus täislastis edasi. Laev on sõitnud viimasel aastail Texase ja Itaalia vahet, käinud Põhja-Aafrikas ja Brasiilias. Põhjamaadest meenutatakse 2 aastat tagasi külastatud Soome.

Laeva näidanud II tüürimees **Anton Vollan** on merel alates 1965. aastast ja kaptenidiplomigi välja teeninud. Selle aja jooksul on ta näinud kaubalaevade muutmist ja tõi välja eriti seda, mis "Siboelfil" moodne ja progressiivne. Esmajoones lastiruumide puhastamise pumbad ja tankid. Lastiruumes pestakse mereveega, mis tsirkuleerib puhastustankides nii, et sete koguneb eri sektsiooni, misjärel selle saab kaldale ära anda. "Merme midagi ei lasel" rõhutas ta.

Agevett tehakse laevas, selle seadme võimsus olevat 25 m³ tunnis. Ka leiba-saia küpsetatakse ise. Sai oli üsna hea, leib aga võõrapärase maitsega. Ka Euroopas oldi nagu ookeanil, kaasas Saksamaalt ja Hollan-

dist ostetud 4 kuu toiduvarud, kauasäiliv piim ja kapsad-kaalikad jahutuskambris. Üks laoriitil oli maast laeni filipiinlaste lemmiktoiduainet - riisi. Seda pidavat kuluma 10-15 kg päevas. Nähtavasti erinevaist harjumustest, aga küllap ka ametikohast lähtudes on laevas kaks eri messi, aga ka kaks eri puhkeruumi.

Esimene ruum peatekil välisukse kõrval on *gymnasium* mitmesuguste jõumasinatega, seinal rootsi redelid. Järgmisena kolmetoaline lastikontor, nii et võorastel nagu polekski ülespoole asja. Lastikontrolliruumides on seinatäied pulte nuppude ja kontroll-lampidega. Seal on võimalik enamik töid, mida tavaliselt tehakse tekil vati-kuues, teha toas tubases rõivas. Seal on kõikvõimalikud lastiruumide pesemise ja kontrolli seadmete nupud ning arvutiekraan näitab nupule vajutajale värviliselt ette, mis nupuvahtuse järel parasjagu juhtub. Skeemidel on lihtsas ja arusaadavas vormis näha, kuidas süsteem töötab ja mida näitavad gaasiandurid kahekordse laevakere vahel ja lastiruumides. Laadimisabiks on aga arvuti, mis näitab lasti taset lastiruumide kaupa värviliselt ja protsentides.

55 meetri kõrguses laevas on paljukorraline, ca 30 m kõrgune masinaruum, kus samuti on kõikvõimalikud näidud mehaanikuil värvilise graafikana arvutiekraanil silme ees. Masinaruum on hele ja väga puhas, niisamuti on hele ja väga puhas kogu laev. Kuigi jätab askeetliku mulje, sest kogu tehnoloogilise täiuse juures ei ole midagi liigset, mis pika mereloleku soojemaks ja inimlikumaks muudaks.

Kui ei paneks tähele laevaema emalikkust naeratust pildil mesiruumis või mehaanikuil, kes aasivad suitsetamisega signaalsatsioonile vahelejäädud tüürmani, võiks arvata, et kogu laevaelu koosnebki tehnoloogia täpsest täitmisest. Selles üksnes meesperega laevas jätavad isegi kajutid nurgelisevõitu mulje. Ent oma jõulupuud tehakse sealgi, järgmisel päeval kodumaale lendav mees on pakkimisest elevil, külalisele oma valdusi näidata üritatakse üksteise võidu. Ja nagu öeldud, kõik vajalik on olemas. Jääks soovida vaid võib-olla mõnikümme meetrit luuavart, et kantoorust trepikäsi puu soojem ja käesõbralikum oleks. Aga seegi on tuleohutusabinõu.

Mis tundus aga võõrapärane, kuigi võib-olla samuti tarvilik: trepi igale käänule oli kindlustusselts "Skuld" kinnitanud klepsu hoiatusega salakauba ja narkootikumide vedamise kohta.

Kümme päeva hiljem jõudis Muugale järgmine "Sibo..." - eelmise sõsarlaev "Siboti".

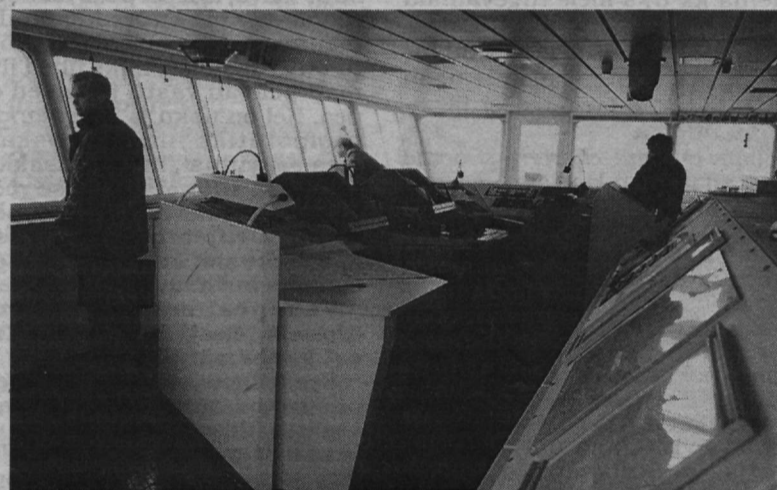
Kapten **Svein Jakobsen** rõhutas laeva näidates just seda, kuidas reostusohu vältida püütakse. Selleks on võoris ja ahtris ka näiteks erilised püksirõõrad, mis võimaldavad mõne minutiga puksiiri asuda. Ka masina käsijuhtimispuhuti testitakse enne iga sissesõitu sadamasse. On võimalus kahekordse kere vahes auku tsementeerida jms. *rohelled* abinõud.



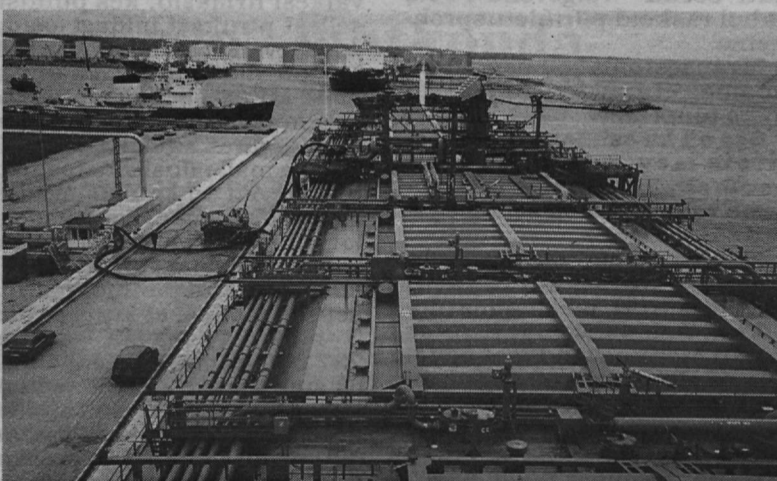
M/I "Siboelf"			
Pikkus	228,6 m	kiirus täislastis	13,5 sõlme
laius	32,24 m	pumpade võimsus	9x1700 m ³ /h
süvis	14,11 m	laevapere	26 inimest.
kogumahutavus	41 189	Ehitatud laevatehases	"Burmeister & Wain" 1992
veeväljasurve	72 329 t		
kaubamahutavus	83 601 m ³		
peamasin	12 000 hj		



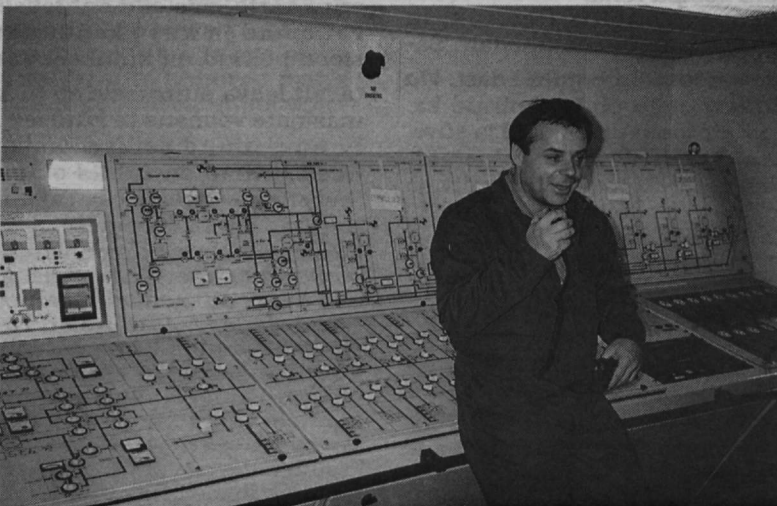
Punase laeva mustal korstnal on lai punane triip, sellel sinivalge Zürichi linna vapp.



Avaras moodsas roolikambris on ühe-mehe-vaht.



Üheksa laadruumi täitvust näitab arvutiekraan. Laadruumide vahel on puhastustankid.



Kogu tegevust juhitakse selgete skeemidega paneelidelt.

Kiirlaevade tulek kaubaliinidele

Tänaseks on kiirlaevad reisi- ja vedamas juba tavaliseks saanud. Loomulikult ei ole see arengusuund tähelepanuta jäänud ka kaubalaevurite hulgas. Uutest kiiretest laevadest on huvitatud nii kaubasaatjad, -vedajad kui ka laevaehitajad, sest ka neile on laienevat tööpõldu hädasti vaja. Alumiumkeredega kiirlaevad veavad praegu nii reisijaid kui ka veokeid. Katamaraanide ehitamisel on kiiresti edusamme teinud austraallased, kummekonnas olulisemas laevatehases ehitatakse kiirlaeva nii omamaa tarbeks, kuid neid võib näha ka juba Läänemeresel.

Nüüd on *Kværner Masa Yards* koos ameerika kompaniaga *Bath Iron Works Corporation* välja tulnud kolme erineva otstarbega ühekorpuselise teraskiirlaeva ideega. Esimene ja kõige tõenäolisemalt tootmisse minev oleks ookeani-konteinerlaev *BATHMAX 1500*, mis on eelkõige mõeldud kasutamiseks Vaiksel ookeanil, kus konteinerveo mahtu eeldatakse lähemal ajal kiiresti kasvavat.

Et planeeritud tüüpalus (260 meetrit pikk, 27,5 m lai, dedveit 14 500t, eksploatatsioonikiirus 33 sõlme, lastimahutavus 1500 TEU, neist 700 tekil ja 800 lastiruumides) suudab mahutada tunduvalt vähem konteinereid kui sama suur tavaline konteinerlaev, loodetakse turgu leida eriti hinnaliste lastide veol, mis eeldavad kiiremat transporti. Võimalik oleks isegi lennutranspordiga konkureerida, kui suudetakse pakkuda kiiret teenindust madalamate hindadega ning lühendada sadamas viibimise aega. Uue kiirkaubalaeva kere on pikk ja voolujooneline, meenutab delfiini. Selline kerekonstruktsioon peaks võimaldama kasutada ka väiksema võimsusega masinaid. Uuele alusele on plaanitud gaasiturbiin- või diiselmootorid võimsusega 80 MW.

Uuendustena on välja pakutud ka fiderlaev *BIW FEEDER* lähivedudeks ning kombineeritud *ro-ro*/reisilaev *BIW ROPAX*.

Ajakirjas "Navigator" ilmunu põhjal
Reet Naber

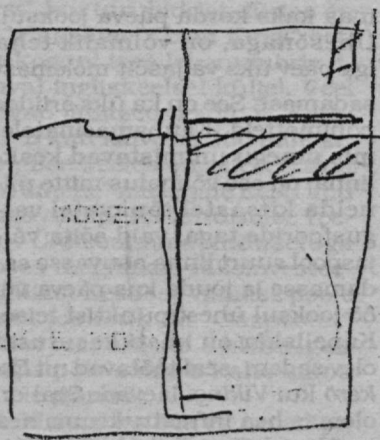
Taovad mõõgad atradeks?

Viimasel ajal Soomes tõsiselt kõneainet andnud *Kværner Masa* kontsern on edukalt saanud endale veel ühe tegevusliini: *Kværner Masa Marine* hakkab ümber projekteerima ning välja ehitama üht endist Ukraina sõjalaeva, et seda saaks kasutada USA laevanduses.

149 miljonit dollarit maksva minev projekt peaks aastaks 2003 andma jänkide käsutusse 263 m pikkuse, 30 m laiuse ning veeväljasurvega 50 000 *ro-ro*-laeva. Vastavalt lepingule hooldiseb *Kværner Masa* ka esimese viie aasta eksploatatsiooni ja hoolduse eest. Firma ülesandeks on nii jooniste valmistamine kui ka lipuvahetamisega seotud formaalsuste kordaajamine.

Kas seekordne projekt on seotud püüdega ära hoida sõjatehnika sattumist mittesõbralike riikide kätte, nagu hiljutine kopterite ost, või on hoopis tegemist USA merenduspoliitilise suuna - maksta toetust kaubalaevade soetamiseks, mis oleksid kasutatavad sõjalaekorras - järgimisega, teadetest ei selgu. Igatahes on *ro-ro*-tüüpi laevad need, millel sealsed sõjalaevnikud silma peal hoiavad.

Reet Naber



Pärast laadruumide puhastamist võetakse sete kaasa ja antakse ära kaldale.

Madli Vitismann

Oktoober pole kaugeltki reismise tippkuu, see näitab pigem laevaliini stabiilsust. Muidugi on oktoobriilm ebasoodsam just väiksematele laevadele.

Reisijaid Tallinna Kesklinna sadamas

Oktoober 1997	Saabus	Lahkus	Kokku
"Georg Ots"	27 558	28 308	55 866
"Meloodia"	25 494	27 475	52 969
"Normandy"	31 638	28 506	60 144
"Tallink Express"	3 299	2 689	5 988
HANSATEE	87 989	86 978	174 967
osakaal			56,5%
"Vana Tallinn"	23 501	22 719	46 220
osakaal			14,9%
"Wasa Queen"	16 233	15 812	32 045
osakaal			10,3%
"Alandia"	15 705	15 345	31 050
osakaal			10,0%
"Regina Baltica"	12 012	11 971	23 983
"Nord Neptunus"	771	545	1 316
"Baltic Kristina"	19	6	25
ESTLINE	12 802	12 522	25 324
osakaal			8,2%
Kokku	156 230	153 376	309 606

Selgub, et Tallinna on oktoobris sõitnud ligi pool miljonit reisijat. Inimesi on sõitnud tegelikult palju vähem, sest statistika järgi on reisijad kirjas kaks korda: laevalt mittelahkuv kruiseisija on sadamapabereis kirjas kui saabuja ja lahkuja. Statistika mängib teise viingerpussi: Kesklinna sadamasse on saabunud 2854 inimest rohkem, kui on olnud lahkujaid. Seejuures on "immigrantide" Rootsist tulnud 280, ülejäänud on Soomest. Pigem võib olla tegu sellega, et oktoobris oli paartu arv kuupäevi, seetõttu jõudis mõni laev, olenevalt sõiduplaanist, saabuda üks kord rohkem kui lahkuda.

Reisilaevadel veetavaid autosid arvestamata pakuvad tabelleis esitatud arvud siiski üsna tõepärase pildi erinevate reisilaevade ja laevaliini osatähtsusest. Ilmneb,

aga kell kaheksa hommikul on veel valge, ja ennast tööle vedades näed, et sadamas on jälle midagi teisiti. Iga päev on siin midagi teisiti: öösel mõni uus laev sisse tulnud, mõni pargasega pukser pidama jäänud, mõni aga just asutab end minekule. Eks sellepärast sadam sadam ongi, et siin kõik alatasa muutub.

Verevalamist ei tulnudki

Ennustati küll maikuu "Postimehes", et sügisel tuleb. Et "Reldor" läheb ära jne., jne. Ei, verd pole absoluutselt näha, otsi või luubiga. Ka "Reldor" ei lahkunud, muigas vast pisut. Asi laheneb korralike inimeste kombel ja täiesti tsiviliseeritult. Veel on kaks aastat aega, kuni suur Pärnu sadam siin kõik enese kätte võtab. Aga ega me senigi nendega purelnud ole -

kõik endised merel olnud ja merd näinud inimesed. Nii et ka "Meremees" saab Pärnu sadamast kirju edasi, kui aga kirjutajal elutervist jätkub: kaimad-ruse käest lepingu lõppemise päeval muud ei küsitudki, kui kinga- ja kerenumbrit.

"Stefani" ei tahagi Pärnust ära minna

Vähemalt niimoodi paistab asi olevat, kui Kesklinna sadamast üle Vallikraavi 8. kaid silmitseda. Meie sellesuvine ainuke lustisõidulaev pidi omaniku sõnul juba septembris siit kadunud olema, sest riik ei toeta ja linn ei osuta küllaldast tähelepanu. Aga suvel ta ometi sõitis ja reise tegi, reklaamitigi teist

Oktoober polnudki vilu ja vihmane

et kuigi "Regina Baltica" on sageli viimseni välja müüdnud, on Stockholm laevaliini osakaal Tallinna reisivate turistide koguhulgas üsna väike, alla kümnendiku. Kui vaadelda üksnes Tallinna-Helsinki liini, saab laevaliiniid seada järgmisse pingeritta:

Laevaliini	Reisijaid	Osakaal
1. Hansatee	174 967	61,5%
2. Inreko	46 220	16,3%
3. Silja Line	32 045	11,3%
4. EestinLinjat	31 050	10,9%
Kokku	284 282	

Paraku sõidab Tallinna veelgi turiste, kes saabuivad teistesse Tallinna sadamatesse.

Reisijaid teistes Tallinna sadamates

Oktoober 1997	Saabus	Lahkus	Kokku
"Cinderella"	46 053	46 119	92 172
"Finnjet"	22 827	23 268	46 095
Muugal kokku	68 880	69 387	138 267
Tiiburid	4 798	4 815	9 613
Mujal kokku			147 880

Selgub, et tervelt kolmandik (täpsemini 32,3%) reisijaid saabub Muugale. Tõsi, "Cinderellalt" maaletulijaid on vähe, see laev teeb peamiselt ristlust. Ent ikkagi on

tegu laevasõitjatega teel Helsingist Tallinna. Seega on isegi oktoobris, kartmata vilu ja vihmast ilma, sõitnud Tallinna sadamaisse kokku pea pool miljonit reisijat. Võttes arvesse Muuga ja Linnasadama reisijad, muutub ka laevaliiniid pingerida.

Laevaliini	Reisijaid	Osakaal
1. Hansatee	174 967	40,5%
2. Viking Line	92 172	21,3%
3. Silja Line	78 140	18,1%
4. Inreko	55 833	12,9%
5. EestinLinjat	31 050	7,2%
Kokku	432 162	

Ilmneb, et Eesti laevaliiniid konkureerivad omavahel üksnes Kesklinna sadamas. Ent võttes arvesse ka Muugale tulnud reisijad, selgub, et Eesti laevafirmade suurim konkurent polnudki "Silja Line", vaid hoopis "Viking Line". Kuigi "Silja Line'i" reisijate arv järgmistel kuudel ilmselt suureneb, sest "Finnjet" hakkab sagedamini Tallinna sõitma.

Viimati ilmus säärane võrdlus 1996. aasta kohta 11. veebruaril "Meremehes". Mullu oli Kesklinna sadamas tugevaim "Hansatee" 45% reisijatega, järgnesid "Silja Line" (37%), "Eestin Linjat" (12%) ning "Viking Line" (5%). Ent siis polnud arvesse võetud augustis Muugale sõitma hakanud "Cinderellat".

Üksiku kuu numbrianalüüs ilmus aga mulluse veebruaril 20. märtsi 1996. a. "Meremehes". Tollal oli pilt veelgi kurvem. "Vana Tallinn" oli remondis ning "Hansatee" reisijaid vedasid üksnes kaks väiksemat laeva, "Tallink" ja "Georg Ots". Suurim turuosa tol kuul oli kahe laevaga "Silja Line'il" - 52,5%. Järgnesid "Hansatee" 35% ja "Eestin Linjat" 12,5%-ga. Ent reisijate koguarv Kesklinna sadamas - 241 932 - oli kolmveerand praegusest ja Helsinki-liini reisijate tollane koguarv - 229 415 - on poolteist aastat hiljem sügiskuul ligi kaks korda suurem. Seega on suurem ka iga protsendi tähendus.

Madli Vitismann

Pärnusse on jõudnud sügis,

kaptan endast veel paar pilti teha. Eks saadame laevaga, kui jälle tuleb, Saksamaale ära.

nii korda viis või kuus. 1996. aasta talvel rühkis paksust jääst läbi, kaptan hall ja habemes nagu laev isegi. Teinekord tõi koguni paar-kolm reisijat kaasa, kaheteistkümneks tunniks Pärnuga tutvuma. Tänavu on viis korda käinud turbaterminalis, kuuendal korral septembri lõpus aga meie kail turbakotte peale võtmas. Kapteniks on nüüd üks teine mees, vana esineb rollis vaid reisijana. 51 aastat merd sõitnud, mais naise matnud. Kaks last on, lapselapsi mitte. Tahaks sõita, ikka veel merd sõita, aga... Meeskonnas on mitu poolakat, lahked mehed kõik, näidatakse masinaruumi. Siis laseb vana

Talv pole mägede taga

Vallikääru vahtrad on ammu kullavärvides. Sajud ja madalrõhkkonnad rebivad neilt lehti. Võimalik, et oktoobri lõpuks küübib Pärnu kaide ääres silundunud laevade arv pea kuuesajani. Nii pingeliseks on tänavu siin töö muutunud. Kas peavad Kesklinna 5. ja 6. kai sellele valule vastu? Peaks neid vast kohendama-remontima? Kas saadakse talveks, kui jääd paksult ja kange külm väljas, jälle "Kapitan Moškin" abiks? Eks lähemad nädalad ja kuud toovad selguse. Lõplik otsustaja on muidugi aga ikka kindral Talv ise.

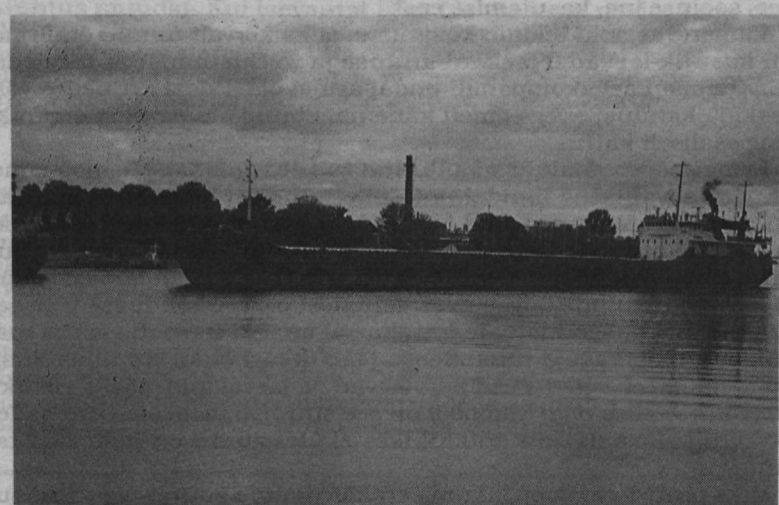
13. oktoober Ott Taul



"Stadt Papenburg" turbakotte laadimas.



"MoDo Metsa" laev "Artemis" järjekordse puidulasti all.



Järjekordne Vene laev saabub Kesklinna kalle.



Lootsikaater on lootsi lahelt tagasi toonud.

Abschied vom Meer ist schwer,

ehk lahkumine merest on raske. Seda on kogenud vist kõik, kes kunagi merd sõitnud ja sealt ära tulema pidanud. Nii on see ka endise "Odini", nüüdse "Stadt Papenburgi" kapteni härra Engelbrechti jaoks. "Odin" on meil 1992. aastast alates paljupalju kordi käinud. Aastas käib

Kellele ja milleks on vaja anda täielikult eraomandusse saarte ja mandri vaheline parvlaevaliiklus?

See küsimus on Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingul (EMSA) üles kerkinud koos tõdemusega, et eraomanik ei ole alati parim peremees. Seda eriti kohas, kus on mängus nii saarte elanike kui kogu Eesti riigi maksumaksjate huvid.

Meile on mõistetamatu Eesti Vabariigi Teede- ja Sideministeeriumi poliitika nimetatud valdkonnas. Teatavasti kehtib praegu erafirma – AS-i Saaremaa Laevakompanii – ja riigi vahel (keda lepingu järgselt esindab kantsler Ruth Martin) kümneks aastaks sõlmitud rendileping, mille alusel maksumaksja taskust, st. riigi dotatsioonina, kantakse "Saaremaa Laevakompaniile" üle raha, kompenseerimaks parvlaevade reiseid maksumus, samuti iga-aastase remondikulud. Sellele lisaks tagatakse riigi dotatsiooniga veel ka 10%-line kasum, võttes jällegi aluseks reisi maksumuse. Seega: mida kallim reis, seda suuremat tulu kindlustab riik erafirmale!

See kõik on ilus ja loogiline, kui lähtuda kontseptsioonist, et "Saaremaa Laevakompanii" täidab kohusetundlikult, ilma lisakasumit taotlemata, oma püha kohust olla maanteejätakuks saarte ja mandri vahel.

Ent tegelikkus on asunud mainitud kontseptsiooni alustalasiid tugevasti kõigutama.

Tuginedes kogutud faktilisele materjalile, mu enda kui reisilaeva vanemtüürimehe pikaajalise kogemusele ja "Saaremaa Laevakompanii" opereeritavatel parvlaevadel töötavate EMSA liikmete arvamusele, oleme seisukohal, et "Saaremaa Laevakompanii" ei ole suutnud oluliselt parandada osutatava transporditeenuse kvaliteeti (ja kui ühe laeva baasil ka on, siis hoopiski unarusse on jäänud ülejäänud nõ. riigi vara). Paranenud ei ole ka ohutuse tase, samuti mitte laevapere liikmete elatustase. Julgelt võib koguni seda väita, et osa spetsialistide kvalifikatsioon on endisest madalam, sest töötajaid on sageli vahetatud. See viib aga alla ka ohutuse taseme parvlaevadel. Näiteks võib tuua kasvõi mootorlaeva "Regula" evakuatsioonimärgistuse mittevastavuse evakuatsiooniskeemile.

Mõnegi siinõeldud asja kohta võib "Saaremaa Laevakompaniil" ning teede- ja sideministeeriumil olla vastuväiteid. Kindlasti püütakse õigustada, et eraomanikust operaatori kaasamine oli probleemile ainuõige lahendus. Aga ainus, milles võib kindel olla, on see, et osa tuludest, mis riigifirma puhul oleksid laekunud riigile, tuleb praegu "Saaremaa Laevakompaniil" omanike taskutesse. Selle kohta annab tunnistust vähemalt kolm asjaolu.

Esiteks, AS Saarte Liinid, mis kureerib AS-i Saaremaa Laevakompaniit, ei ole suvatsenud korrektselt vastata isegi riigikontrolli aktile 1995. aastast, kus muuseas viidatakse ka asjaolule, et puudub kontroll "Saaremaa Laevakompaniil" kassadest parvlaevadele müüdavate piletite ja sellest laekuva raha üle.

Teiseks, vaatamata EMSA nõudmistele, on "Saaremaa Laevakompaniil" eiranud oma töötajaskonna usaldusikutele ja isegi parvlaevakaptenite mistahes finantstegevusse puutuva info andmist. (Ehk on midagi varjata?)

Kolmandaks, AS-iga Goldberg, mis tegeleb saarte- ja mandri vahelisel parvlaevadel reisirijate toitlustamise ja teenindamisega, on sõlmitud "Saaremaa Laevakompaniile" ebasoodus leping meie meelest põhjendamatu madala renditasuga laeva ruumide, elektri, vee, soojuse jne. kasutamise eest.

Viimane asjaolu tekitab küsimuse, miks kõrvalt tulnud erafirmal on kasulik laevadel jaekaubanduse ja toitlustamisega tegeleda, "Saaremaa Laevakompaniil" endal aga ei ole. Edasi arutledes võib tekkida kahtlus, et ega ometi kahe nimetatud aktsiaseltsi omanike ring osaliselt kattub.

Eelnev põgus analüüs näitab olukorra absurdsust. Me mõõname, et parvlaevaliiklus liinidel, kus piletihind on fikseeritud, laevad suhteliselt amortiseerunud ja ebaõkonoomsed, reisi kestus lühike ja kütusekulu sagedaste sildumiste tõttu suur, ei saa olla eriti tulus äri. Samas näitavad lihtsad arvutused, et hea majandamise ja kõigi laevavate tulude tagasiinvesteeringul parvlaevandusse võib see riiklike maksusoodustuste jmt. korral ennast ilusasti ise ära majandada ning kasugi tuua. Seega jääb ikkagi õhku rippuma küsimus, miks ei võiks need parvlaevad ja laevaliiniid edasi riikliku ettevõtluse käes olla. Niimoodi on see suuresti meie naabermaades Soomes ja Rootsis, kus eriti lühikestel ülesõitudel on vedu isegi tasuta.

Miks peab dotatsioon liikuma erakäte kaudu suures osas maksude näol tagasi riigile?

Vaatamata allakirjutatu kui EMSA esimehe korduvatele telefonipöördumistele teede- ja sideministeeriumi sekretäri poole, pole kolme kuu jooksul suudetud leida võimalust kohtumiseks härra ministriga.

Niimoodi ei jää ametiühingul suurt muud üle arvata, et kehtib vist nõukogude ajast pärit rahvatarkus: mis ripakil, see ära, ja mis veel pole ripakil, see kõigepealt ripakile ja siis ära. See mõte tekib, kui vaadata riigi rahade liikumist AS-i Saarte Liinid käsutusse ja seejärel lepingute või konkursside kaudu laiiall erafirmadele.

Sellesse skeemi sobib imehästi AS-i Saarte Liinid praeguseks küll veel lõppemata konkurss, kus 8 parvlaeva bilansilise väärtusega 8 miljonit krooni pakutakse erastamiseks alghinnaga 1 kroon. Tingimuseks on seatud vaid 80 miljoni krooni investeerimiskohustus ja kaheaastane parvlaevade opereerimiskogemus. Kirjas ei ole aga, et neid parvlaevu ei tohi müüa kas Venemaale või vanarauaks. Keegi ei saa välistada "Saaremaa Laevakompaniil" pankrotistumist ja laevade müüki võlgade katteks. Kes ikkagi sellisel juhul kõik kinni maksab ning saarte ja mandri vahelise laevaliikluse tagab?

13. november

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esimees Jüri Lember

Eesti Laevamehaanikute Liidu asutamiskoosolek toimus!

18. oktoobril toimus Eesti Merihariduskeskuse aulas Eesti Laevamehaanikute Liidu (ELML) asutamiskoosolek. Osales 18 asutajaliiget: Jakob Ait, Rein Albr, Madis Kaldoja, Mati Elmers, Jüri Kask, Viljo Korjus, Sergei Kravtšenko, Hiid Lepalaan, Janno Lepalaan, Jaan Läheb, Mait Põllu, Ilmar Riitsaar, Enn Roo, Harri Rosenblad, Meelis Tasa, Ants Teder, Kalju Täht ja Ants Vrajer.

Asutamiskoosolek kinnitas ELML-i põhikirja, valis juhtorganid ja vormistati asutamisleping. ELML-i juhatusse valiti Harri Rosenblad (tel. 247 44 951), Enn Roo (tel. 640 97 77, faks 6 312 134), Jaan Läheb (tel. 613 55 30), Hiid Lepalaan (tel. 6411 12 16) ja Jüri Kask (tel. 599 085). Revidendiks valiti Mait Põllu.

Juhatus liikmetelt saab teavet ELML-i liikmeks astumise kohta ja avalduse planke, on võimalik tutvuda põhikirjaga. Samuti on tervitatavad kõik ettepanekud ja ideed ELML-i töö korraldamiseks.

ELML seab oma eesmärgiks ühendada Eesti Vabariigis elavad laevamehaanikud selleks, et aidata kaasa Eesti Vabariigi merenduse arengule, arendada oma liikmeskonna kutseoskusi, kaitsa oma liikmete kutsealaseid, majanduslikke ja sotsiaalseid huve, propageerida laeva-



mehaaniku ametit ja abistada oma liikmeid raske majandusliku olukorra puhul.

Kutsun üles kõiki, kellel on laevamehaaniku diplom, kes töötab või töötas merel ja kes elab alaliselt Eesti Vabariigis, astuma ELML-i liikmeks. Mida rohkem meid on, seda tugevamad me oleme ja seda rohkem on võimalik teha Eesti Vabariigi merenduse hüvanguks.

Teadmiseks kõigile ELML-i

praegustele ja potentsiaalsetele liikmetele – iga kuu esimesel neljapäeval kella 17 kuni 20 on "Eesti Merelaevanduse" Tehnikaameti kohvikus Narva mnt. 31 teisel korrusel võimalik kohutada, saada teavet ELML-i tegevuse kohta, vahetada mõtteid ja arutada maailma asju.

ELML-i juhatuse esimees
Jüri Kask

Kaptenid öises vahis Seltskonnakroonika



Laevarestoranis tunti end mõnusasti.

Tänavune Eesti Kaptenite Klubi sügisball toimus 1. novembril Inreko Laeva AS-i "Vana Tallinna" rootsi laua restoranis. Et aga laeval korraldatavad üritused sõltuvad sõiduplaanist, sattusidki kaptenid öisesse vahti, sest pidu algas õhtul kell 10.

Suvel valis Eesti Kaptenite Klubi uueks presidendiks tegevkapteni. Nüüd ei saanudki president **Erich Moik** balli avada, sest oli merel. Avasõnad ütles asepresident **Rein Raudalu**. Ta tervitas traditsioonilisi külalisi, Anatoli Kanajevit ja Anatoli Lipinski ning abilinnapea Kalev Kallot, ja tänas kapteni **Igor Gnezdilovit**, kes oli üheksa aastat klubi president ning viis selle välja maailma.

Kapteniperesid oli kokku tulnud rohkesti ja pea kõik olid omavahel tuttavad. See aga tähendab, et uusi, nooremaid

kapteneid on klubiga liitunud vähe.

Idee korraldada ball laevarestoranis polnud paha. Ikkagi merel, seejuures laeval viibivaist merematkelistest eraldi ja teenindus Eesti reisilaeva tasemel.

"Vana Tallinna" kalalaua hõrgutised leidsid üksmeelse tunnustust. Seejärel esines tantsuansambel, mis pakkus "Õhtuid Moskva lähistel" ja kasatšokki, aga ka kerget pila Vene sõjaväe ainetel.

Pärast visiiti praelaua juurde pakuti mustkunsti. **Erich Udras** tõestas veenvalt, et ka siis, kui kaptenil on raha vähe, esineb ta väärilt. Nimelt palus ta lähimal kohalviibijal endale sajakroonise ulatada. Pärast seda, kui see oli silmist kadunud, palus ta veel üht. Kui ta vajas juba kolmandat sajalist, kohmitses kapten rahakotis



Erich Udras võtab esimese sajakroonise...

väga kaua. "Anna sajadollarilise" õhutasid lähemalolijad, ent kaptenil oli anda vaid kolm kahekümnevitekroonist. Ometi vaatas ta stoilise rahuga niihästi seda, kuidas ta kahekümneviteelised põlema pisteti, kui sedagi, kuidas ühest sajalisest oli saanud ühekroonine. Kuid rõõmistas siiski siiralt, kui lõpuks kogu raha ikkagi tagasi sai.

Tortide ja puuviljade vahele ja peale löödi vaippõrandal vahvasti tantsu. Alles kell kaks õösel hakkasid kaptenipered end koju sättima, aga üks olnudki selleks ajaks neljatunnine vaht juba läbi.

Kui hulk viimaseid aastaid on kaptenite klubi ball toimunud tuulisel-vihmasel õhtul, siis seekord tõstis tuult alles järgmisel päeval.

Madli Vitismann

Mineviku jäädvustamiseks

Soome Muuseumiamet jagab juba mitmendat aastat toetusi riiklikku tähtsust omavate ajalooliste laevade korrashoidmiseks ja remondiks. 1997. aastal oli see riigipoolne toetus 535 000 marka ja seda anti seekord 15 laevale: 11 auru- ja 4 purjealusel.

Toetust saanud laevad kuuluvad nii eraisikutele kui ka organisatsioonidele. Iga laeva puhul märgitakse täpselt ära, milleks toetussumma on määratud. Näiteks Helsingis "Euroboats

Oy-le" kuuluvale "Fielele" anti 30 000 marka besaanmasti kordategemiseks. Suurim summa, 100 000 marka läks Johanna Panetiuse "Kathrinale" kere remondiks ja kajutite kordategemiseks.

1994. aastal asutati Soomes ajalooliste laevade register ja 1996. a. lõpus oli sinna kantud 49 alust. Soomes hästi säilinud aurulaevastik on äratanud tähelepanu ka mujal maailmas ja soomlased on selle üle uhked.

Pärimuslaevaregistrisse kantakse alused, millel on meresõiduajalooline tähtsus ja mis on veel kasutusel. Muuseumilaevu sellesse registrisse ei kanta. Vastutab selle registri pidamise eest Muuseumiamet. Riigipoolset toetust oma vanade laevade remondiks võivad saada vaid need laevaomanikud, kelle laev on kantud ajalooliste laevade (perinnelaiva) registrisse.

Reet Naber

Liiniavamisest...

Algus lk. 7

rambid. Paldiskis on kõik veel uus ja võtab natuke aega, kui seal kõige sellega harjutakse. Aga esimesed sammud on tehtud, ja ma usun üsna kõvasti liini tulevikku.

Milles seisnes seekord Rootsi-poolne sadamakontroll?

Rootsi veeteede amet oli algusest peale huvitatud niisugusest kontrollist. Selles pole midagi uut, kõik uued laevad, mis liinile tulevad, alluvad sellisele kontrollile. See on mingis mõttes ilmselt Rootsi merenduspoliitika, neil on õigus niisugust kontrolli teha ja keegi selles õiguses ei kahtle. Seda ei pea tegema tingimata iga päev, aga kord poole aasta jooksul. Southamptonist välja tulles sai see läbi tehtud, aga Rootsi pool tahis ka kontrollida. Esimesel korral ei õnnestunud laeval see kõige paremini, teisel korral oli kõik korras.

Kui palju nõuti rootsi keele oskust?

Väidetavalt oli nõue selline, et kui juhtub sõitma inimene, kes muud keelt ei oska, siis üks laevapere liige suudab temaga suhelda.

See laev on väga rahvusvaheline. Omanikud on Kanadast, operaator on Inglismaalt, laev on registreeritud Bahama lipu all, laeva juhtkonnas on inglased, teki- ja masinameeskonnas on poolakad, teenindavaks personaliks on eestlased. Ma ütlesin, et üsnagi tugev laevapere. Rootsi Port State Control tegi teatud ettepanekuid, toimusid mõned vahetused, ja nüüd on laeval hea koostöö.

Elu on näidanud, et Eestis on häid meremehi küll ja küll ning neid tuleb ka juurde. Kui veel kaoks ära laevafirmade omavaheline kemplemine...

Et poleks erinevaid firmasid, vaid üks suur?

Rahvusliku laevanduse eri osade omavaheline koostöö võiks lihtsalt parem olla. Avalikud õiendamised ajalehtedes ja üksteisele jala taha panemised midagi head ei too. See on vesi väljastkonkurentide veskile. Ka riigi sees peab muidugi konkurents olema. Ainult üksteise mustamine ja muu seesugune ei ole... see ei ole hea, ei too mitte kunagi head tulemust.

Te töite võõra lipu all sõitva laeva sija. Kas Eesti Veeteede Amet ka mingit kontrolli tegi?

Kontroll võib alati tulla ootamatult. Niipalju kui mina tean, on neil samuti huvi seda teha.

Kuidas uuel liinil läinud on?

Suhteliselt hästi, ehkki võiks paremini.

Mari Vamba
Madli Vitismann

"Harjumaa rand" Meremuuseumis

28. oktoobril avati Meremuuseumis näitus "Harjumaa rand". See valmis juba suvel koos Keilas asuva Harjumaa muuseumiga ja oli seni seal üleval. Meremuuseumi teadusdirektor Jaak Sammet rõhutas avasõnas head koostööd kolleegidega ning oli rõõmus, et nüüd on näitus jõudnud järjega ka linnarahvale vaadata.

Harjumaa muuseumi direktor Pilvi Põldma rääkis, et kodus on neil pisike ekspositsioonipind ja seepärast püütakse teha rohkem temaatilisi näitusi. Sellele väljapanekule püüti ajaloolise osa kõrval leida ka paralleelset materjali tänapäevast ning paluti omavalitsustel sellega tegeleda. Kõigile rannäärsetele valdadele tehti koostööettepanek, ent materjali saadi siiski vähem kui loodeti. Paldiski ja Viimsi on praegu paremini esindatud, sest seal on ka aktiivsed munitsipaalmuuseumid.

Kaugel Keila linna servas ei käi kahjuks eriti palju külastajaid. Seepärast oli Harjumaa muuseumi rahvas rõõmus, et nüüd näeb nende koostöönäitust palju rohkem rahvast.

Mari Vamba

Eesti mäng on korvpall

30. septembril käisid "Regina Baltica" meremehed Helsingis "Silja Serenade'i" meremeestega korv- ja jalgpalli mängimas, kaasas tuttudega kisakoor.

Vabavahti Stockholmis polnud asjatult kulutatud. Suvi läbi sealse Kaknåsi meremeeste klubi väljakul harjutatud

jalgpallimeeskonda kuulusid Martin Aule, Edgar Elbing, Argo Korjus, Ivar Viitmaa, Jaanus Kuiv, Dimitri Botonogov, Marko Kuusmik, Dimitri Sükijainen, Rein Heinväli, Indrek Laksberg, Igor Krjazkov ja Valdo Unt.

Korvpalli harjutati peamiselt talvel Stockholmis Vabasadama



Võidukas korvpallimeeskond.

Rahutu öö laeval

Turvamees loob turvalisuse mulje

Kevadel rääkis "Regina Baltica" kapteni abi ohutusosal Aarne Käsp: "Turvamehe ülesanne on jälgida, et kord oleks majas. Ringkäigu ajal on olulisim tuleohutuse jälgimine. Madrus teeb ka ringkäiku, nii et kokku käiakse kõik kohad laevas iga poole tunni tagant läbi. Meie töö on eelkõige ennetav - et mingit pahandust ei tuleks. Me ei varja, kes oleme ja mida teeme: las inimesed näevad, et keegi vaatab ja valvab.

Turvamehed saavad koolituse ESS-i kursustel, mis kestavad kolm nädalat. Ka sisevalveteenistus korraldab kursusi."

Polnudki põhjust pikemalt sel teemal peatuda, sest turvamehe või madruse ringkäike näevad laevareisijad isegi. Ja just säärase ringkäigu ajal avastati mõni aasta tagasi näiteks kurdid autotekil treileris. Kui ka vahel mõni rahutu sell arestikambris peatati välja magama pannakse, tehakse seda üsna märkamatu. Ent juhtub õhuid ja õid, mil vaja jõulisemat kohalolekut.

Rootsis algas koolivaheaeg

Õõ vastu 30. oktoobrit oli "Regina Baltica" larmakas - Stockholmist oli koolivaheajareisile asunud 130 Rootsi gümnaasiumiõpilast. Suur gümnaasiumiõpilaste rühm lõbutses ülearu larmakalt ja vastutustundetult. Koduse järelevalve alt pääsenud noored võtsid kõvasti julgust ja asusid proovima niihästi tuletõrjesignalsiooni nuppe kui ka käsipuude tugevust. Tegevust saatev larm häiris teisi reisijaid.

Õnnitleme!

Elmar Pettai - 85

5. novembril tähistas 85. sünnipäeva Eesti kalandusajaloo kogu ja talletaja, aga ka luuletaja Elmar Pettai. Tema kadestusväärse energia ja organiseerimisvõimega on kogutud ja toimetatud Rootsist ilmunud kaheköiteline "Eesti kalanduse minevikust", samuti aastail 1980-1993 välja antud "Eesti Kalur". Aastate edenedes on nende väljaannete väärtus tõusnud just seetõttu, et kogumistöö on tehtud õigel ajal.

Elmar Pettai õhutusel ja toetusel on ka "Meremees" aastail 1993-1994 ilmutanud kalanduslisa "Kalamees". Soovime väsimatu hingega eesti literaadile jätkuvalt jõudu ja tervist!

"Meremehe" toimetus

spordihallis. Meeskonda kuulusid Martin Aule, Edgar Elbing, Argo Korjus, Ivar Viitmaa, Jaanus Kuiv, Marko Kuusmik ja Indrek Laksberg.

"Silja Serenade'i" korvpallimeeskonda võideti 55:35, jalgpallimeeskonnale kaotati aga 5 punktiga (0:5).

Ergutajate tantsukoori kuulusid Geethe Kass, Marge Monko, Anneli Mägi, Aiki Pihhor ja

Mari Tõruvere. Võistlussõit Helsingisse sai teoks EMSA, E-Liini AS-i ja Lindaliini AS-i toetusel. Võistlused kuuluvad üleuroopalisel sarjal, mille eest hoolitsevad meremisjonid ja meremeeste teeninduskeskused. Helsinki oma hoolitses näiteks sealse vastuvõtu eest. Kui tuleb Eesti kord külla kutsuda, siis kuhu ja kuidas?

Madli Vitismann



Vähem edukas jalgpallimeeskond.

Laevapere suutis põlvkondade ja tavade erinevusest johtuva liigilõbususe ohjeldada, kuid selleks oli vaja harilikust tugevamaid meetmeid. Turvameestele saadeti appi reisijate hulgas korda pidama teistsigi meeskonnaliikmeid, samuti tihendati korraldusi ringkäike laevas.

Viimseni läksid kasutusse kartserikohad, mõne kaaslaste kinnipidamine rahustas noorterühma tükkaks ajaks. Rohkem turvamehi ja sagedamini silma peal hoidmas mõjunud sedavõrd, et õõ edenedes piisanud vaid valge vormisärgi nägemisest.

Juhtus muudki. Kui laevaarst läks üle vaatama neidu, keda oli hiljaaegu allergilisest astmahoost toibutanud, ilmnes, et neiu oli kadunud hoopis sinna, kus võis oodata uus hoog - diskosaali. Teda valvama jäetud sõber aga magas magusasti. Et noored olid agressiivsed mitte inimese, vaid asjade vastu, siis keegi vigastada ei saanud.

Vastutustunnet kasvatatakse nüüd rahaga

Kaasasolnud õpetajad noorte ohjeldamises ei osalenud, vaid lautasid käsi, sest noored olid 18-aastased, seega värskest täisealised. Kindlasti õpetas neile edaspidiseks paremat käitumist hommikuks kokkulõõdud arve: lõhutud signalsatsiooniseadmeid ja muud laevavara loeti kokku ligi 40 000 krooni eest.

Signalsatsiooniseadmete vajalikkust reisijate ohutuse tagamisel aitab nüüd paremini mõista rahasumma, mis täiskasvanu kombel tuleb hüvitada. Kuigi noori hirmutas ka see, et vanemad saavad tehtust teada. Küllap rikkus see paljudel Tallinna-päevaks tuju, seda enam, et haigutades hommikusöögile venivats noortes polnud jälgegi näha eelmise õhtu ülemäärast energiat.

Madli Vitismann

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12				13						
14										
15					16	17		18		
19		20					21	22		
23	24		25	26				27		
28		29			30		31		32	
33	34		35			36			37	
38		39		40				41		42
43						44		45	46	
47						48				
49		50						51		

"Meremehe" ristsõna

PAREMALE: 1. Laeva otsmine ruum. 10. Oih! (vene k.). 12. Annus. 13. Poleks. 14. Sadama ja lennuväljaga poolsaar Saaremaal. 15. Sõdiva riigi võimu piires olevate erapooletute riikide transpordivahendite hõivamine ning sõja tarbeks kasutamine. 18. ... es Salaam. 19. Meie. 20. Prantsuse sadamalinn Rhône'i deltas. 21. Sub sigillo - pitseeritult (lühend). 23. Automark. 26. Itaalia topeltjaatus. 27. Üks (itaalia k.). 28. Prantsuse kujur (1838-1902), monumenti "Vabariigi triumf" autor. 30. Suitseb, ajab suitsu (soome k.). 33. Riik Läänemere ääres. 36. ...tähestik. 38. United States of America (mugavuslühend). 39. Keskmajaajooksja. 41. Kanada eesti koorijuht. 43. Türgi peamise ekspordisadama eesti nimevariant. 44. 999 rooma numbriga. 45. Ubin. 47. ... Catarina - Brasiilia mereäärne osariik. 48. Haruldane kabjaline. 49. Senegali riigitäht. 50. Kaitse. 51. Tasuta.

ALLA: 1. Kunagi kasutatud pilkenimi Eesti mereväes

noorte aega teenivate kuivamaapäritolu meeste kohta. 2. Ehitis. 3. Vana-Rooma vabade meeskodanike rõivad. 4. Aktsiaselts Haabneemes. 5. Tegelikkus, tõelisus. 6. Halvemini (prantsuse k.). 7. Küklaadide saar. 8. Eesti arhitekt ("Endla" teater; eesnime esitähed ja nimi). 9. Uus-Meremaa papagoilane. 10. Riik Musta mere ääres. 11. Eesti kirjanik, töötanud madruse ja tüürimehena (eesnime esitähed ja nimi). 16. Laevatuüp. 17. Palve. 22. Laev, mille käsundusohvitser külaliste vastuvõtu alal on Tallinna linnapea Ivi Eenmaa. 24. und andere - ja muud (lühend). 25. Päikesesüsteemi vulkaanilisim keha. 29. Loksa (lingvistiline lühend). 31. Eesti pindalalt neljas saar. 32. Kutsehüüd. 34. Türglane teisiti. 35. Eesti jõesadamalinn. 37. Kagu (saksa lühend). 39. Metallraha. 40. Kalts, räbal. 42. Inkade valitseja. 46. Joobumus. 47. Steamship - aurik (lühend).

Koostanud Märt Kullo

Vabadussõja aegne väejuht major Ants Kurvits astus ametisse Toompea lossi Valges saalis 1. novembril 1922. Seda päeva loetakse Eesti professionaalse piirivalve sünnipäevaks. Oma otsese ülesande – Eesti kaitsmise salakaubanduse ja seadusvastase piiriületamise eest – täitmiseks pandi eriti suurt rõhku piirivalve kaasajastamisele põhimõttel, et väiksema jõukuluga saavutada suuremaid ja paremaid tagajärgi.

5. juulil 1936 sai Eesti piirivalve korraldamise ja tegutsemise aluseks piirivalveseadus. Eesti piirivalve tähtsust ja töid hindas kõrgelt Eesti rahvas. 10. aastapäeva puhul annetasid maavalitsused piirivalvele kauni lipu, mille ühel poolel oli riigivapp, teisel küljel maavapid, piirivalve embleem, piiritulp, mida kaitses mõõgaga lalililootatud tiibadega kotkas.

Piirivalve sünnipäeval esitleti Tallinna lennuväljal uut päästekopterit Mi-8, mis on esmajoones ette nähtud merepäästeks.

Oktoobri lõpul Kaunase tehastest "Avia Baltika Servis" remondist tulnud kopter Mi-8 on saanud uue päästevastuse, USA päritolu elektrivintsi "Breeze-Eastern HS-20200" ja lisakütusepaagi pikemaajalisteks lendudeks. Kopterieskadriili ülem **Jevgeni Pissarev** kinnitas, et lisaks lennuaega pikendavale lisakütusepaagile on õhusõidukile võimalik paigaldada veel teinegi varupaak, mis lubab kopteril lennata korraka 1100 kilomeetrit.

Kopterile on paigaldatud ka otsimis- ja ilmastikuradar RDR 1400C koos kahe prožektoriga SX-5 (võimsusega 500W) ja SX-

Eesti Piirivalve – 75

Vahetult enne Nõukogude Liidu anneksiooni 1940. a. juunis kaitses Eesti piiri 164 kordonit ja posti, 1100 professionaalset piirivalvurit: ohvitseri, allohvitseri, üleajateenijat. Nõukogude okupatsioon 1940. aastal katkestas iseseisva Eesti piirivalve tegevuse. Idapiiri rajatised hävitati, piirihitised tehti maatas. Enamikku Eesti Vabariigi piirivalveohvitseri tabas represseerimiste laine. Veidi paremaks osutus saatus piirivalve üleajateenijatele, kellest kümnekond on tänagi meie keskel.

Eesti piirivalve uuestisünnist saab rääkida alates 1990. aastast. 22. oktoobril võttis Eesti Vabariigi Ülemnõukogu vastu majanduspiiri seaduse. 1. no-

vembril 1990 määras vabariigi valitsus kindlaks majanduspiiri alalised kontrollpunktid. See asjaolu annab aluse lugeda 1. november 1990 Eesti piirivalve taasloomise päevaks.

Kontrolli organiseerimiseks loodi majanduspiiril kaitseteenistuse staap eesotsas Kodukaitse staabiülema Andrus Oõveliga. Isikkoosseis koosnes põhiliselt Eesti Kodukaitse ja Kaitseliidu liikmetest, kellele olid lisandunud oma igapäevase töö juurest saabunud vabatahtlikud. Esmaseks ülesandeks sai kontrolli tagamine litsentseeritud kaupade väljaveo üle ja nende ebaseadusliku väljaveo tõkestamine, samuti kuritegevuse tõkestamine.

Esimesed kaitsesõjude ohvitseride aastmed omistati piirivalve juhtivkoosseisule 23. juunil 1992. 1. septembril 1997 oli piirivalves 310 ohvitseri, 262 allohvitseri, 1207 kutselist piirivalvurit ja 426 ajateenijat. Töötajate arv kokku ligi 2800 inimest.

Riigi Piirivalveamet tähistas aastapäeva pikalt ja põhjalikult. Juba oktoobri lõpus korraldati kopteritälale ajakirjanikele lend üle Ruhnu Valka ning laevasõit Päärissaarele.

29. oktoobril oli Ajaloomuuseumi Maarjamäe lossis konverents piirivalve ajaloo ja täna-

päevaprobleemidest. 30. oktoobril avati Kääsmus endises kordonihoones piirivalve ajalugu käsitlev ekspositsioon.

1. novembril oli Narvas paraad ning 1. ja 2. novembril Tallinnas sõjaväeorkestrite festival.

2. novembril oli Kaarli kirikus pidulik jumalateenistus. Paar tundi hiljem näidati Tallinna lennuväljal täiesti uue varustuse saanud päästekopterit.

4. novembril anti "Estonia" teatri Valges saalis teenekalle piirivalve vastasutatud "Teeneristid".

Peale nimetatute oli pressikonverents ja pidulik vastuvõtte ning piirivalvurile endile mõeldud üritusi. Ent meeldiv oli see, et eelloetletud tähtpäeväritused olid suunatud väljapoole ning võimaldasid eri paigus kõigil huvilistel näha, mida Eesti piirivalve on saavutanud.

Lennusalk sai kopterid lendu

16 (1600W), kaks turbiinmootorit TB2-117AG, kumbki võimsusega 1110 kW, mis lubab ühe mootori seiskumise korral maanduda ka teise abiga.

Elektrivintsi võimaldab tõsta pardale kuni 270 kilogrammi kaupa või kaht inimest.

Lennuväljal lavastati huvilistele "päästetööd", mille käigus tõmmati kopterisse kanderaam kannatanuga. Teine "päästetu" sikutati pinnalpäastja toel üles päästevõõga.

Piirivalveameti peadirektor **Tarmo Kõuts** ja Lennusalga ülem **Arvo Palumäe** tervitasid külalisi, kelle hulgas olid välis-saatkondade sõjaväeatašeed, päästeameti peadirektor **Harry Hein** ning politsei ameti peadirektori asetäitjad **Priit Männik**

ja **Ralf Palo**. Piloodid tutvustasid uut lennuaparaati kõigile soovijatele. Kaks kopterit äht huvilisi said Ülemiste järve kohal tiiru teha.

Kõik kolm lendavad

Arvo Palumäe rääkis nii esitluseks kui ka sellele järgnenud pressikonverentsil lennusalga arengust ja tulevikukavadest.

1994. aasta juulis moodustatud Riiklik Lennusalk, mis nimetati käesoleva aasta alguses ümber Piirivalve Lennusalgaks, sai kolm kopterit Mi-8 Saksamaalt 7. detsembril 1995. Sellele järgnenud ajal on tehtud palju tööd, et need Eesti riigi huvides lendama ja päästma saada.

Eskadrillis on kaks kopterikaptenit, neli II pilooti, kaks pardamehaanikut ja 3 pinnalpäastjat. Juba 1995. aastal alustati päästjate väljaõpetamist Põhjamaade abiga, mais-juunis 1997 õpetati välja veel üks päästja. Pinnalpäastjate maailmatasemel väljaõpe maksab miljoneid, füüsiliselt üliheas vormis ja raudse tervisega mehed vajavad pidevat treeningut.

Lennusalga "tööpõld" on lai

Tehakse pääste- ja sanitaarlende, patrull-lende piiril, aidatakse politseid, tehakse keskkonnakaitse alaseid patrull- ja vaatluslende, agro-, keemia-, kiirgus- ja jääluuret ning tegeldakse metsa- ja rabatulekahjude avastamise ning kustutamisega.

Alates 1994. aastast on len-

nusalga lennukid õhus olnud 1920 lennutundi, kopterid alates 1996. aastast 450 tundi. Lennukid on teinud 65 sanitaarlendu, kopterid aga toimetanud abi saama 40 korral. Arvo Palumäe sõnul tähendab iga sanitaarlend vähemalt üht päästetud elu, sest kõik transporditud vajajad väga kiiret abi.

Kahel viimasel kevadel on kokku Pärnu lahe jääpankadelt ära toodud 23 kalade juurde kippujat. Metsatulekahjude kustutamisel Ahtmes, Vormsil ja Vihterpalus on kopter lennanud 75 tundi, tulekolletesse heideti kolmetonnise veekotiga kokku 1360 tonni vett, mis päästeameti hinnangul oli väga tõhus töö. Kurkse päästeoperatsioonide ajal lendasid lennu-

kid ja kopterid kokku 42 tundi, nende abiga avastati kahe rahulvaja surnukehad.

Infrapunaseade Toompealt

Arvo Palumäe sõnul läheb uue kopteri rohelise-kollase-punasekirju vend, mis terve suve tugevasti tööd rügas, novembri alguses Leedusse remonti. Kopterile loodetakse liiksaks teistele pääste- ja navigatsiooniseadmetele paigaldada ka infrapuna otsinguseade, millega saab inimesi otsida pimedas soojuskiirguse järgi. Kurkse veeõnnetuse ajal telliti sellise varustusega kopter Soomest ja abi kohalejõudmine võttis aega. Infrapunaseadme jaoks on raha taotletud, selle saamine sõltub aga veel Toompea tahtest.

Küllike Rooväli



Esitlus piirilinnas: peale piirivalve paraadi Narva keskvaljakule maandunud uus kopter vallandas uudistajatetormi.

1. ja 2. novembril said huvilised Tallinna kergejõustikuhallis vaadata kõitvat etendust nimega *tattoo*. Oodatud paraadi asemel sisaldas see küllaltki vaatamängulist liikumist ning valdavalt hästi esitatud puhkpillmuusikat.

Kaitserohelises vormis Eesti

Vigurmars

Kaitseväe orkester demonstree- ris oma mitmekülgset dirigent Peeter Saare juhatusel. Vaba ja nõtkete liikumine meenutas kohati ringmängu ja kuuldav pak-

kus äratundmisrõõmu. "Kalevite kantsi" esitati aga meeskoorina.

Seevastu rohelises vormis Leedu Siseministeriumi näidispuhkpilliorkester oli end ehtinud võõraste sulgedega: varie- teepäraste tantsutüdrukutega, mis oli vigurmarsi juures lihtsalt maitsetu. Ent efektid olid suured valged tuubad, mille lehter oli kõrgel pillimehe pea kohal, toru aga ümber keha – nagu vanaaegsed grammafoni- torud.

Kolm sajandit vana Rootsi mereväeorkestrit juhatas Karin Zachrisson. Orkester oli väga täpne ning krunni, mõõga ja kedridega heledapärane noor naisdirigent väga elegantne.

Suurim oli tumepunases vormis Läti Kaitseväe Staabi orkester, kuid nähtavasti just suurus viis rivis heli nihkesse, mistõttu mäng kõlas mustalt. Aga Läti ainus kutseline sõjaväeorkester on vastu võtnud Lätimaale saa-



Raamiga kopterisse: lennuväljal näidati kannatanu transporti kopterit maandamata.

bunud kõrgeid külalisi, kelle hulka on kuulunud Rooma paavst, NATO peasekretär, Ameerika Ühendriikide, Prantsusmaa, Poola ja Portugali presidendid, Taani kuninganna ja Rootsi kuningas.

Mereväevormis Eesti Piirivalveorkester esines Arvi Miido ju-

hatusel tuntud tasemel. Lõpuks aga mängisid kõik viis orkestrit koos, dirigendid juhatasid kor- damööda.

Kergejõustiku sisehall sobis vigurmarsiks hästi, sest heli ei matnud kuulaja kõrvu ja ruumi marssimiseks oli piisavalt.

Madli Vitismann



Alustas Eesti kaitseväe orkester.



Lõpetasid kõik koos.

Piirivalve sünnipäeva puhul pakuti ajakirjanikele võimalust tutvuda kahe päeva jooksul suure osaga Eesti riigipiirist. Reisisit osavõtjad ei kahtsenud, kaks päeva olid täis põnevust, esimesel päeval õnnestus külastada ka kaugget Ruhnu saart.

Kui piirivalve surmtõise näoga pressiesindaja Aare Soome hommikul kell 7 reisisellidele allkirja vastu paki kuivtoitu välja andis, tundus ajakirjanikele, et nüüd on küll hing kolme verepiisa eest piirivalvele müüdnud.

Bussi kamandatud sulesepääd ja "huvilised filmikaamera" uurisid ääri-veeri, et mis edasi saab, ega ometi viida metsaserva ja anta püss selga. Midagi hullu siiski ei juhtunud ning selgus, et lennuväljal kopterisse ronijaist on enamik juba lennusalga propellerite abiga taevaskäinud. Pajukikarbid ja objektivid kaenas, roniti ka seekord uljalt õhulaeva ning otsiti parimad paigad illuminaatorite veerde. Esimeseks sihtpunktiks oli kavakohaselt Ruhnu saar, kuhu jõudmiseks kulus tund lendamist.

Maailma tagumised väravad

Kui kopter saare kohale jõudis, hakkasid filmiaparatuurid surisema: õhust haarati objektiveesse kõike, mis paistis. Esimalt muidugi tule- ja piirivalvetornid, enne maandumist aga kirikud ja sadam.

Peale seda, kui kopter pehmet lennuväljale laskus, asus seltskond edasi kollasesse veterانبussi, millega liiguti edasi Ruhnu teise "väravasse" – sadamasse. Kui lennuväljana kasutatav heinamaa tundus küllalt sile ja ontlik, siis sadam viis küll mõtteid maailma mahajäetuma paiga juurde. Kümme aastat tagasi viimati saarel käinuna oli kurb vaadata, kuidas kaiotsa, mille ääres toona veel silduda sai, on meri nüüdseks minema uhtunud. Pilla-palla loobitud betoonist katteplaadid muutsid igast kandist räsitud sadamasisilla lausa eluohtlikuks. Kümne aasta jooksul on muuli äärde uppunud vana süvendaja, mille päästmiseks polnud arvatavasti keegi midagi teinud. Ruhnu oleks justkui maailma otsa kujutava dokumentaalse filmimiseks ette valmistatud.

Vahemaandumine Ruhnus



Vallavanema sõnul on sadam saare ainus "Elu tee"...



...kui kustub sadamatuli, kustub tuli ka majade kolletes

Koos "sõjaplaanidega" ununesid ka "militaarkulud"

Ainsana oli sadamasilla äärde usaldanud tulla piirivalvelaev 025, mis oma 1,5 meetrise süvisega vaevu sisse hiilida sõandab. Kapten **Enn Kalind** kinnitab, et tõepoolest on 025 ainsana kaotusteta pääsenud: suvel peksid lained ühe sadamast väljuva jahi kividele puruks, teisel löi torm küljest roolilehe ja laine kandis kivide poole. Kui piirivalvelaev poleks jaole jõudnud, lebanuks seegi alus põhjas. Teised laevad ei julge üldse sadamasse tulla. Olukorra grotesksust näitab kujukalt ehk seegi, et saare olukorraga tutvuma tulnud siseministeeriumi delegatsiooni kaks liiget ei julgenud maabumiseks paati ronida

ja kaunis saar jäi neil nägemata.

Ruhnu sadama ehitusest oli igapäevaselt juttu, kui räämesõda veel täiel tuuril käis. Nüüd on "külaliskalastajad" koomale tõmmanud ja satuvad harva üle veepinnal nähtamatu joone. Sedavõrd – ega ometi piirivalve heast tööst tingituna – on soiku jäänud ka riigisade lubadused ehitada Ruhnu moodne ja korralik sadam.

32 miljonit ja 2 aastat

32 lubatud miljonit on kindla koht leidnud vaid Saaremaa piirivalvepiirkonna ülema **Mati Heinmetsa** ja vallavanem **Vello Kümmeli** unistustes. Vallavalitsuses saavad ajakirjanikud näha uue sadama projekti: mitme kai ääres on eraldi basseiniid suurematele ja vähematele alustele, pikad muulid kaitsevad pealekäiva laine ja liivade liikumise eest. Ühes basseinis tuleks süvis 3, teises 4 meetrit: mahuks ära üks 50-meetrine ja 4 pisemat alust. Ettevalmistustööd sadama rajamiseks on võtnud juba miljon krooni. Kui riigikogu raha annab, saaks sadama kahe aastaga valmis.

Lahing pole lõppenud

Igast lausest saab selgeks, et sadam on saare ainus elulootus, kui Ruhnut muidugi elule säilitada soovitakse. Olukorras, kui isegi piirivalvurite perekonnad pagevad suurele maale, soovimata elada üksildasel saarel uhiuues elamus, puudub lootus normaalset elu jätkata ka põliselanikel ja uusasukail. Diiselmootorite elektrijaama tarvis tuuakse saarele ohutusnõudeid eirates, muul moel pole võimalik. Ka piirivalve kulla väärtusega laevad võivad ühel päeval tormis hukka saada, kui nendega päev-päevalt riskeerida. Milline on kütte- ja närvikulu, kui laeva komandör tuule tõustes aluse sadamast välja peab juhtima, et seda hävingust päästa. Alati ei aita ka ankrussejäämine, tuleb minna Roomassaarde tormivarju. Piirivalvelaeva meeskond sõdib sisuliselt edasi: Läti kalureist hirksam on võitlus loodusjõudude ja omaenese rumalusega, mis ei lase saare sadamat korda teha.

Piirivalvurite hinnangul võib kannatada niikaua, kui vaid enese aitamiseks tegelda tuleb. Asi läheb hulluks siis, kui on vaja päästa merehädalisi.

soonile üle antud üks Läti kala-laev.

Imede piiri peal

Kui kalurite käitumine on enam-vähem etteaimatav, siis üks Hollandi lipu all sõitev alus ei soovinud piirivalvega üldse sidosse astuda. Kui kaatriga kaubalaeva pardale mindi, selgus, et protestantidest meeskonnal ei luba usk pühapäeval töötada. Paluti siis ka ametlikult luba peatuda meie vetes, kuhu südaööl ankrusse oli jäädnud, ning järgmisel päeval jätkati teed.

Ka Läti noored on tempe teinud: kord maabus rannas kolmest tuhandest plastpudelist ja puitraamidest kokku sätitud veesõiduk, mast ja puri peal. Altuule kohale sellanud uljasepad kinnitasid, et on esimest korda purjetamas ja tegelevad ekstreemsete seikluste otsimisega. Peale seda kui alus piirivalvurite abiga taas merekõlblikuks sätiti ja soodsat tuult oodati, purjetasid noorukid tagasi. Hiljem tuli kordonisse kutsse: tulge meile benjihüppeid tegema!

Hoolimata vihmast ja tuulest

Vaatamata sellele, et ajakirjanike teekonda saarel saatis löikavalt külm tuul ning tugev hoovihm, ei jäetud kusagil käimata. Ka 45 meetri kõrgusel piirivalvetornis, kuhu ronides otsekui kiuste vihma lausa pangest valama hakkas. Vihm hakkas sadama reeglina siis, kui hooneist väljuti, muidu paistis ere päike.

Hea, et koos suvesoojaga olid kadunud ka Ruhnu kurikuulsad parmud. Põldlajamedused "bobikuteks" kutsutud lendhirmutised kohalikke ei kohuta. Vallavanem **Vello Kümmel** naljatas, et "on teised hirmsad jah, hammustavad kohe tüki välja ja lähevad seda puu otsa sööma!"

Kopter juurde naastes selgus, et mitte kõik polnud saarel suud ammuli ringi vahtinud: kogenud "ruhnlane" – ETV toimetaja **Virve Liivanõmm** oli seni täiendanud seltskonna toiduvarusid. Kõik said enne õhulendu suutaie saarel küpsetatud sooja saia ning õhtueineks Võrumaal Saatse kordonis serveriti juba tema hangitud siiakala ning puravikke.

Küllike Rooväli



Piirkonnaülem **Mati Heinmets** teab täpselt, millist sadamat on Ruhnu vaja.



Selline näeb "maailma lõpp" välja kopterilt vaadates.



Ainsad, kes jaksavad: väike ning kärmas piirivalvelaev ja kõike näinud "maastikubuss" suudavad veel sadamasse tulla.



Vihma eest varju: kõrgeimas piirivalvetornis saab 45 meetri kõrgusest jälgida ka lätlaste töid ja tegemisi

Woldemar Toomas Karl Jakobson sündis 13. novembril 1897. Tehnikahuvi viis ta 1916. aasta sügisel Kroonlinna mereinseneride kooli, kust tal tuli 1918. aasta sügisel lahkuda – kursus saadeti laiali ja Woldemar Jakobson naases Eestisse. Pärast lühiajalist töötamist raudteevalitsuse tee- ja ehitusjaoskonnas siirdus ta Saksamaale õppima ning lõpetas 14. veebruaril 1925 Darmstadt Tehnikaülikooli masinaehituse osakonna.

Kodumaal võeti Woldemar Jakobson sama aasta lõpul eraisikuna teenistusse mereväkke, kus ta 7. detsembril 1925 määrati suurtükilaevale "Lembit" insener-mehaaniku abi kohusetähtjaks. Aasta pärast sai temast sama laeva insener-mehaanik, kuid enne seda andis sõjaminister talle loa sooritada sõjakooli juures eksternina ohvitserieksamid. 24. veebruaril 1927 astus ta nooremleitnandina mereväeohvitseride hulka.

Woldemar Jakobson oli kuldvetu, sirgeselgne mees, kelle seljas nii ülikond kui munderistus kui valatult. Võib-olla veidi pedant, kuid äärmiselt korrektne ja ennastvalitsev. Teadmistelt, välismuselt ja käitumiselt tõeline ohvitser. Mitte eriti seltskondlik, aga kui juba, siis torkas silma omapärase kuiva huumori ja peene eneseirooniaga.

1. aprillil määrati Woldemar

100 aastat kaptenmajor Voldemar Jakobsoni sünnist

Ühe Eesti merejõudude insener-mehaaniku mälestuseks

Jakobson "Ristna" mehaanikuks, mis jäi talle pikemaks ajaks peamiseks teenistuskohaks. Et Eesti merejõududes võis kõrgema haridusega insener-mehaanikuid ühe käe sõrmedel üles lugeda, tuli nooremleitnant Jakobsonil käia nii miiniristlejal "Lennuk" ja "Vambola" kui ka torpeedopaadil "Sulev" ohvitseri asendamas.

16. septembril 1930 määrati Woldemar Jakobson sõjaväe varustusvalitsuse relvastusosakonna joonestusbüroo juhatajaks. Järgnesid ülendamised: 28. novembril 1930 leitnandiks ja 24. novembril 1934 vanemleitnandiks.

Arvatavasti meelitati teda ettepanekuga asuda teenima tulevasele allveelaevale, sest 10. jaanuaril 1935 viidi ta omal soovil üle merejõudude staabi koosseisu, 16. jaanuaril läkitati aga allveelaevade ehitamise järelevalve komisjoni liikmena Inglismaale. Seal rakendusid täielikult Woldemar Jakobsoni tööviime, tehniline taip ning teadmised. Eesti allveelaevade ehitamisel oli eriti suur kontrollifunktsioon just insener-mehaanikutel (seal oli ka veel vanemleitnant V. Käpp), kes tegid sadu katsetusi materjalide kva-

liteedi ja mehhanismide töökindluse määramisel. Midagi ei ehitatud lõpuni komisjoni heakskiiduta.

Ametlikult sai vanemleitnant Jakobson allveelaeva "Lembit" mehaanikuks 1. septembril 1936 – siis, kui määrati allvee-



14. mail 1937 Barrow-in-Furnessis allveelaeva "Lembit" üleandmis-vastuvõtmispäeval. Laeval heisati esimest korda Eesti mereväe lipud. Vasakult: insener-mehaanik vltm. V. Jakobson, komandör vltm. F. Schmiedehelm, komandöri abi ltn. R. Kokk.

laevade meeskondade koosseisud. "Lembitu" kojusaabumist 9. juulil 1937 kuni 1. juunini 1940 täitis ta veel ka mitmeid ajutisi kohustusi.

Merejõududes hinnati oma vähesed insener-mehaanikuid kõrgelt. Nende palgad olid komandöride omadega võrdsed või isegi suuremad. 24. veebruaril 1940 ülendati Woldemar Jakobson kaptenmajoriks; 1. juunil viidi ta üle merejõudude baasi insener-mehaanikuks ja ühtlasi tehnikaosakonna ülemaks. Koht "Lembitul" jäi vakantseks, aga seda polnudki enam vaja täita. Uus võim vana meeskonda ei usaldanud.

Kaptenmajor Jakobson vabastati 1. septembril 1940 "koosseisude vähendamise" tõttu sõjaväeteenistusest. Töenäoliselt aitas ta oma vabastamisele ise tõsiselt kaasa, ja tegi seda õigel ajal.

Sõjaväest vabanenud, tegutses ta Roseni viinavabriku tehnilise juhatajana, kuni lahkus 1941. aasta kevadel Saksamaale. Sõja ajal töötas eraisikuna saksa mereväetehastes Kielis ja Gotenhafenis, pärast sõda oli transpordibüroo juhataja ÜRO peakorteri juures. 1955. aastal asus ümber USA-sse, kus töötas kuni 1963. aastani Hartfordi tehnikaülikooli professorina. 1963. aastal pöördus Woldemar Jakobson tagasi Saksamaale, kus suri 14. aprillil 1965. aastal Denkendorfis.

Ragnar Kokk

Uuesti auastmetest

Ajakirja "Kaitse Kodu" septembrinumbril rubriigis "Erialakeel" on avaldatud Heino Ernitsa artikkel auastmetest. Autor nendib: "Eesti auastmetest teevad kõige rohkem muret mereväeohvitseride omad, eelkõige kaptenmajori ja kaptenleitnandi auaste, mis teatavasti vastavad maa- ja lennukite majori ja kolonelleitnandi auastmele. Ilmselt olid kunagistel auastmetestiku koostajatel ja kinnitajatel eeskujuks maaväe kindraliaustmed (vrd. kindralmajor ja kaptenmajor, kindralleitnant ja kolonelleitnant), kuid tuleb tunnistada, et see analoogia ei ole osutunud õnnestunuks. Eriti praegu, üha laienevate rahvusvaheliste suhete taustal."

Artikli kirjutamise ajendiks on olnud soov luua mingitki korrastatust ajakirjanduse terminoloogikäsitluses, sest erinevate riikide erinevad auastmed on tõlkimisel sageli saanud täiesti moonutatud tähenduse. Eriti kui tegemist võib olla nii maa-, õhu- kui ka merejõude puudutavate teadetega.

Riigi Keeleamet on 1994. a. aprillis teinud ettepaneku asendada mõned senised auastmed järgnevalt:

praegu kehtiv mereväekapten asendada mereväekapteni ehk merekapteni,

kaptenleitnant vanemkapteni-

ga, kaptenmajor nooremkapteni-

ga, vanemleitnant kaptenleitnan-

diga. Autor peab ettepaneku positiivseks küljeks soovitatud auastmete keelelist sobivust, analoogsust kehtivate leitnandi auastmetega. Puuduseks peab ta nende auastmete originaalsust, s.t. asjaolu, et kapteni auastme liigitamist vanem- ja nooremkapteniks üheski välisriigis teadaolevalt ei rakendata.

Reet Naber

Piirivalve rajab oma muuseumi

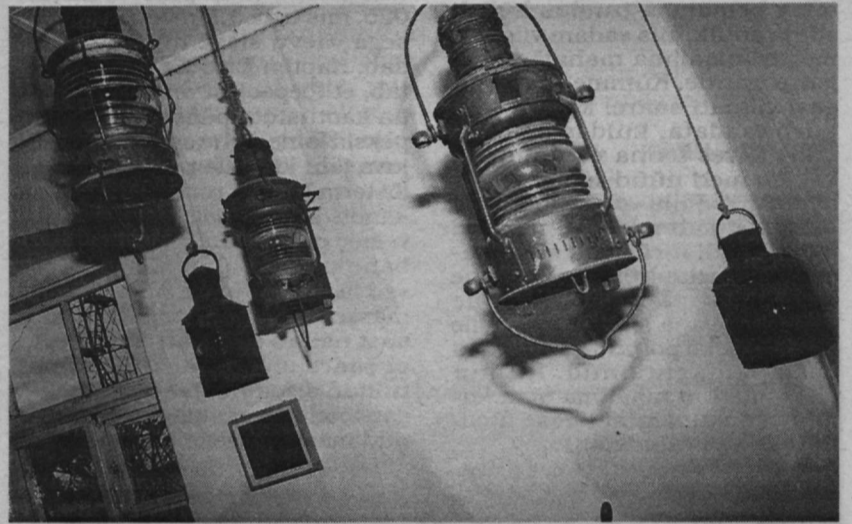
Piirivalve 75. sünnipäeva ürituste hulgas üks südamlikumaid oli 30. oktoobril toimunud Piirivalvemuuseumi avamine Käsmus. Lindi lõikasid läbi Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts ja Eestis visiidil viibiv Ungari piirivalveülem Balasz Novaky.

Muuseumihoone on vähemalt 200-aastase ajaloo, ehitatud ki piirivalvekordoniks ajal, mil Eestis oli Venemaa kubermang, täitnud sama otstarvet eelmise vabariigi ajal ja okupatsiooniperioodil.

Kohalik fanaatik Arne Vaik on majal hinge sees hoidnud ja sinna pisihaaval eesti ranna-

kultuuri puudutavaid esemeid kogunud. On laevamudeleid, tormilaternalid, päästerõngaid, ankruid... Tavapärasest meremuuseumikraami, värvilisi klaaspudeleid ja paljut muud.

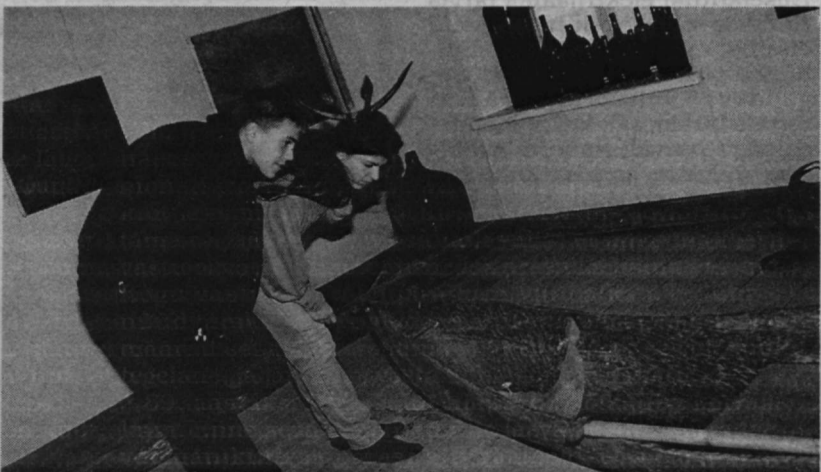
Vaigu head tahet ning huvi asja vastu otsustasid ära kasutada piirivalvurid, sest eks maja õigupoolest ju kuulubki neile. Nii juhtuski, et Eesti muuseumide nõukogu ja Ajaloomuuseumi esindajate sõnul on piirivalvurid hakkama saanud pretseedendiga. Tavaliselt tuuakse ajaloomuuseumi töötajale vaid materjale ja öeldakse, et tehke meile muuseum. Piirivalvurid kogusid ise materjale ja viisid



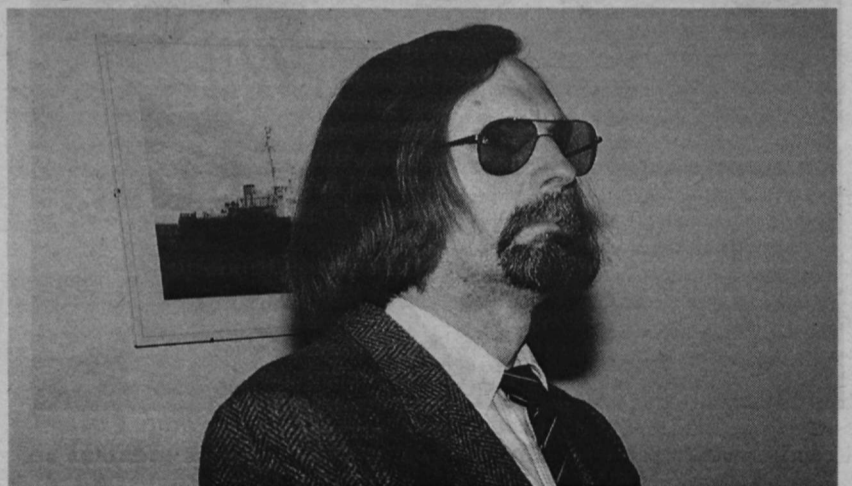
Õiges rannaküla muuseumis ei puudu tormilaternalid,...



Kõuts ja kass: peadirektori kõnet kuulas punasekirju nurrmootor tõi sülle.



Muuseumist ei puudunud ka ühepuuloosik ning seda uudistavad külalised.



...mis on kokku kogunud Arne Vaik.

muuseumi, kokku sai päris huvitav väljapanek.

Piirivalve ajalugu ja tänapäeva tutvustavad sisenejale kõigepealt piiripostid ukse all, ei puudu ka kahur. Fotostendidel on pilte, millel piirivalvurid kolmveerand sajandit tagasi, aga ka peaaegu et eile.

Hinnalisimaks esemeks võib pidada sajandialgusest pärit piirivalvurimütsi, ei puudu ka vanad vormirõivad.

Piduliku avamistseremoonia juhatas sisse lindi läbilõikamise harras hetk. Peadirektor Tarmo Kõutsi sõnavõtu ajal tundis end vabalt suur kollakas-punane kass, kes kohalviibijate vahelt

läbi trügides otse Kõutsi juurde suuna võttis. Kassi suursugune esinemine pakkus lõbusat vaheldust kõigile kohalolijatele, kõne edukaks lõpetamiseks võttis kassi oma hoolde ungari külalise tõlk, kes jätkas oma tööd sülesoleva nurrmootori saatel.

Esimesed külalised töid eksponaatidele lisa – kasvõi ilmekate plakatite näol: neid oli nii "punaseid" kui "valgeid". Ka külalistele pakuti nii "punast" kui "valget" ja laual oli ka "Meemeli piirituse" silti kandev pudel. Piirivalvurite suitsutatud silku pruugiti samuti isuga.

Küllike Rooväli

Suvi 1997

16. juuli "Meremehes" oli juttu "Gotlandi" tulekust Stockholm-Turku liinile. Kapten Göran Sjödin asus uue laevaga liinile juba teist korda: esimene kord oli kaks aastat varem, kui ta alustas samale liinile tulnud "Sea Wind II" juhina. **Göran Sjödin:**

"Gotland" tuli 9. juunil ja on oma 2400 liinimeetriga üle kolme korra suurem kui "Sea Wind II" oma 700 m-ga. "Sea Wind II" käib praegu kaks korda nädalas Oxelösundi-Peterburi vahet – see on "Nordic Tracker Line", mis alustas 2 kuud tagasi. Lasti on veel vähe. Kui "Gotland" seal käis, kulutas iga päev hulga raha, aga väike "Sea Wind II" oli siin iga päev täis. Nii vahetati laevad nende liinide vahel. "Sea Wind II-1" oli lõpuks 58 reisi jaoks 4-kohalistes kajutites, kuid seal oli üsna kitsas. Siin on aga 200 kohta.

Liini alguses on peale hariliku laevasõidu igasuguseid erakorralisi töid.

Esimesel nädalal ei ole argitööd. Kogu laevapere peab selgeks tegema oma ülesanded, koguma harjumusi ja õppima laeva tundma, et reisi ja lasti jaoks oleks kõik korras. Tähtsaim on aga igaühel teha selgeks oma ülesanded laeva ohutusorganisatsioonis. Ja muidugi töö dokumentidega: sertifikaatide jmt-ga. Mida peab tegema, mida ei tohi teha, mida on võimalik teha.

Kui palju see aega võttis?

Enne tööle hakkamist kulus nädal tööd – sellega oli väga-väga-väga kiire. Algul tegelesime mitmesuguste vormiküsimustega, siis asusime kohe tööle. Tegime mõne reisi laevaga eelmisel liinil Oxelösund-Peterburi, et laeva tundma õppida. Samal ajal modifitseerisime teise reederi ohutusorganisatsiooni, et selle alusel luua enda oma. Me ei võtnud seal üle, kuigi see oli tunnustatud ja funktsioneeriv, nüüdne on siiski meie oma. Päästepaatide arv ja tüüp on teistsugune, päästevahustuse varustus ja paigutus samuti – kõike tuli mõnevõrra muuta.

Teeninduspoole sai kergemini sisse harjutada, sest algul vedasime ainult lasti. Ongi tähtis, et kõik saaks algul vähese arvu reisi ajaga sisse töötatud. Esimesel reisil oli meil peaaegu topeltmeeskond, kõik tähtsamad ametikohad olid dubleeritud: tüürimehed, kapten, vanemmehaanik ja purser... Kümnekond inimest oli ka eelmisest meeskonnast: samuti tüürimehed, mehaanikud, madrused jmt. Et laeva tundma õppida, tuleb tutvuda mõlema, nii tehnilise kui ka ohutusliku küljega. Nii kulgeb üleminek kergemini, meie aitasime samal viisil "Sea Wind II" uut laevaperet.

Sellel liinil, mis kulgeb pea kogu ulatuses saarestikes, on ju eriti tähtis kohe täpselt teada, kuidas laev käitub ja mis igale nupuvajutusele järgneb.

See sisaldab kaht asja: esmalt on vaja õppida tundma aparatuuri ja teada, mis nupud seal on. Teine asi on see, kuidas laev reageerib. Seepärast sõitsid meie lootstüürimehed Peterburi, et laeva paremini tundma õppida. Teine sama tähtis koht on masinakontrolliruum, aga üks senine vanemmehaanik tuli laevaga uuele liinile kaasa.

Kui suur on teie laevapere?

Edaspidi 28-29 inimest, praegu on veidi rohkem. Nii väikese

Esimesel nädalal pole argitöö

laevaperega hakkama saada lubab iseteeninduse suur osakaal nii kohvikus, baaris kui ka poes. 200 reisi ajaks pole just palju.

Mida saab teha, et nii intensiivne töö ei põhjustaks ülemäärast väsimust?

Tööaeg on sama mis teistelgi Rootsi laevadel. 10,5 tundi päevas nagu igal laeval peetakse Rootsis normaalseks. Kaks nädalat tööl ja kaks vaba – jääb küllalt aega puhata. Tähtis on, et laevapere kajutid oleksid head, vaiksed ja mugavad. Et oleks piisavalt kõrgeklassiline olme.

Kuuldavasti juhtus õnnetus "Sea Windil" just tüürimehe ülemäärase väsimuse tõttu?

Jah, aga ega ma täpselt tea, mis juhtus. Tean vaid, et 45 sekundit oli tüürimees funktsioonist väljas. Ta polevat just maganud, vaid oli ära, st. nähtavasti tähelepanu hajus.

Ma ei pea silmas seda, et ta just lausa magas, pigem seda, et 6 tundi on sellel raskel liinil pikavõitu aeg, et inimene suudaks oma tähelepanu sedavõrd kontsentreerida, nagu siin vaja.

See on sama pikk tüürimehe tööaeg, nagu praktiseeritakse nii Rootsi kui ka Soome reisi laevadel. Kui tüürimees sõidab üksinda vahis üle Läänemere tund tunni järel samal kursil, on see igav ja väsitab samuti. Kui aga iga hetk peab valmis olema pöördeks, on inimene tähelepanelikum. Pealegi on tüürimehed kahekesi, on teineteisele abiks, saavad omavahel rääkida ja seetõttu on selline vaht tegelikult kergem. Üks tüürimees sellisel liinil ei tule aga kõne allagi.



Jaanipäeva veetis laevapere... päästepaatides.

Olete öelnud, et valite ise laevapere.

Meie, kaptenid, valime küll oma laevapere ise. Ega meil olegi mingit säärast kontorit kaldal, kes meile seda või teist ametimeest saadaks. Vanemmehaanik valib oma mehaanikud, purser omad teenindajad jne. Kaptenile jääb muidugi vastutus säärase värbamise eest.

Te olete suhteliselt noor kapten. Kapteniamet nõuab ühest küljest suurt kogemust. Teisest küljest aga, kuhu on veel edasi minna, kui olete juba suure laeva kapten?

Olen alati otsinud seda kõrget treppi, kuhu edasi ronida. Mulle meeldib mu töö, aga mõlen ka sellele, mida peaksin veel ära tegema. Olen merel olnud juba 25 aastat.

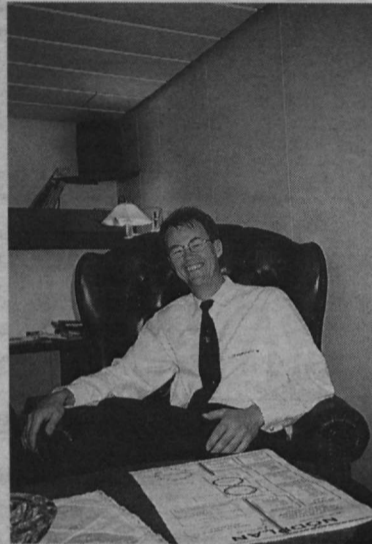
Olen näinud suurel reisi laeval ka 34- ja 35-aastast kapteni. See tähendab ju 30 aastat pensionini. Ja nad on juba oma ametis kõrgeimal astmel.

Laeval ei ole tõesti enam kõr-

gemat astet. Kui aga edasi õppida, on olemas ju reederi inspektorid, võib alustada oma ettevõtet jms. Või liita oma kogemus mingi teise valdkonnaga, näiteks laevahituses.

See oleks ju hoopis teine eriala ja amet. Roolikambris aga polegi nagu kuhugi edasi minna?

Kuid võib end arendada, et laiendada silmaringi, samuti selleks, et saada suuremat vastutust. Ka mina pole üksnes laevaga sõitnud, vaid teinud vabal ajal muudki ning palju juur-



Moodsa laeva kaptenikajutis on vanaaegne tugitool, aga selles on aega istuda vaid poseerimiseks.

de õppinud. Nagu tegin ka tüürimehepölv. Tahan uusi teadmisi, et arendada niihästi seadmeid kui ka rutine. Mitte üksnes selleks, et oleks kergem laeva juhtida, vaid ka selleks, et navigatsioon oleks ohutum. Selleks on mul viimastel aastatel kulunud kogu vaba aeg.

See on teie iseloomus, nagu olen märganud. Aga on ka kaptenid, kes aja kuludes laiendavad oma autoriteeti, st. võimu.

See võis varem olla nii. Kui haridustase on tõusnud, ei saa kapten olla see absoluutne autoriteet nagu varem, kes otustab ise, ei tee koostööd ega kuula teisi. Tuleb arvestada ka teiste ideid, oskusi ja kogemusi. See on ajalooline areng, olen seda märganud teisteski riikides. Aga on ka maid, kus peamiselt on ikka endisaegsed autoritaarsed kaptenid.

Mina saan kapteniametis end rakendada selles, mis mind huvitab. Teised kaptenid arendavad end kes personal-, kes juriidilistes, lastitehnilistes või püstivõimustes vms. Kapteniamet koosneb nii paljudest eri osadest, et spetsialiseeruda võiks igaühes neist. See pole üksnes tüürimine ja lastimine.

Teie laeval olevat suhteliselt suur iseseisvus. Mida teeb siis kaldakontor?

Kaldal on ettevõtte juhatus, administratsiooniülem, turustusülem, raamatupidajad ning personal, kellelt tellitakse kohti. See on kõik. Nende ülesanne on reiseid müümine, tellimine, piletimüük, reklaam. Kohti tellitakse telefoni teel ja makstakse postkontoris, nii et palju neid töötajaid pole vaja.

Personaliprobleemid lahendatakse laevas kuni palgani, mille igaüks saab kätte pangast. Kogu tehniline varustus ja hoolde, tagavaraosad ja remondid – see kõik kuulub laeva masinapersonali pädevusse.

Kaupluse ja restorani varustamiseks tellitakse kõik laevast, ent kontsernil on selleks raam-

lepingud varustajatega. Nende piires valime ja tellime ise.

Viimastel aastatel on tekkinud teatav vastuolu selle kiiruse vahel, millega paljudes ametites peab töötama, ja selle kvaliteedi vahel, millega saaks töötada, kui tempo ei kannustaks. Teilgi on laevapere üsna väike, sõiduplaan pingeline ning üks tund sadamas on üllilühike aeg.

Tähtis on motiveerida laevaperet, praegu on tõesti palju teha. Aga kui pidada silmas laeva hooldust – laevakeret ja masinat – võib näida, et rohkem ei jõua. Arvan, et jõuame. Aga kui ei arvestaks inimesi, aega ja hooldusvajadust, oleks hooldus halvem, kui see muutub määrgatavaks. See juhtub, kui ei investeerita hooldusesse.

Me sõidame suvi läbi iga päev vahetpidamata, üksnes eile olime jaanipäeva puhul sadamas. On asju, mida ei saagi teha, kui laev ei seisa üldse sadamas. Näiteks kasvõi värvida laevakeret väljastpoolt. Ka masinad on vahetpidamata töös. Võib kahtlemata leida detaile, mis võiksid olla paremini korras, aga selle jaoks leidub aeg sügisel ja talvel.

Esimestel nädalatel on see eriti tunda. Vahel on tähtsam, kui teha õigesti, teha õigeid asju. Mõne nädala pärast, kui algab argirutiin, saab teha seda, mis algul polnud prioriteetne.

Siis on aega, et ka pilt seinale riputada. Praegu on aga eriti tähtis, et ohutus ja tehniline pool saaksid korda.

Kuidas suhtute kavasse laiendada Stockholm saarestikus laevateed?

Seda tuleb laiendada, et oleks ohutum, et pöörde eel oleks kaugemale näha.

Aga laienduskava on kohanud ka tugevat vastuseisu.

Tuhandeid aastaid on kogu transport loodusele mõjunud. Ei ole olemas üht sammu, mis muru ära tallab. Loodusele mõjuvad niihästi autoteede asfalt, lennukid, raudtee kui ka laevad.

Ühes kohas segab laid mõõtmega 3x4m. Sel kohal, kus me praegu oleme, on paaril viimasel aastal maha kukkunud 3-4 puud...

Laiendamise vastased tahavad oma suvila ette teed, et oleks hea õllekastid tuppa tassida – suvilas, kus käiakse üksnes puhkamas. Auto, millega suvilasse sõidetakse, toob kohale üksnes ühe perekonna. Aga transport merel on väga suur ja paljudele kasulik.

On ka kive ja pinnast, mis tuleb vee alt välja tõsta – see ei riku kellegi vaadet. Suvilat ehitades lõhub igaüks ise kõigepealt mäe, enne kui sellele ehitama hakkab. Ma ei arva, et mägi vee all on palju väärtuslikum kui mägi metsas.

21. juuni



10. tekil roolikambris tuleb mõelda sellelegi...



...kas kivi vee all on väärtuslikum kui kivi metsa all.

Laev pole õige, kuigi on täis

Novembri keskel täiendas "Gotlandi" kapten Göran Sjödin varemõeldut:

Praegu sõidame nii, et ühe päeva nädalas seisame Turkus ja teise Stockholmis, teistel päevadel teeme kaks reisi nagu seni. Kaupa suvi läbi palju olnud, samuti reisi ajad, ja küllap meie laev reisi jaoks meeldis. Aga detsembris lahkub "Gotland" liinilt, kolmeks kuuks tuleb asemele "Sea Wind II" ja seejärel võetakse kevadeks liinile uus laev. Täpsemini, vana laev, aga selline, mis võtab peale nii vagunid, autod kui ka reisi ajad. Umbes sama mõõtu kui "Sea Wind", aga veidi suurem.

"Gotland" läheb Soome lipu alla "Finnlines'i". Praegusel liinil pole see päris õige laev: on kallid, aga vaguneid peale ei võta. "SeaWind Line" vajab aga laeva, mis veaks autode ja reisi ajate kõrval ka rongi.

Madli Vitismann

Kodukootud Peteri printsip

1972. a. ilmus "Loomingu Raamatukogus" Laurence J. Peteri ja Raymond Hulli "Peteri printsip". Selles naeruväärastatud autorid mõningaid bürokraatia toimimistendentsi seeläbi, et viisid need absurdini. Siis said need paremini mõistetavaks ja sestpeale on Eestis teatud, mis on Peteri printsip — mistahes hierarhias on igal töötajal tendents tõusta oma ebakompetentsuse tasandile. Nii peaks igaühe karjäär lõppema ametikohtal, milleni ta pädevus ei küüni.

Sama tehnikaga toimides muutuvad mõnedki olukorrad arusaadavamaks, kui need arendada absurdini. Näiteks:

— Eesti Veeteede Amet võiks nõuda, et kõigil Tallinna-liinil sõitvatel (reisi)parvlaevadel oskaksid kõik päästeüksuste juhid eesti keelt, olgu laev Soome, Rootsi või Bahama lipu all. On ju absurdne? Ei ole, kui samalaadse nõudmise esitab suurema (vanema) riigi meresõidumet Eesti lipu all sõitvale laevale.

— Soome ajaleht kirjutaks, et Eesti laeval oli veekindel vahesein sõidu ajal lahti, aga kapten ütles, et vaheseina polegi vaja, pealegi ei

võinud sõbra autot maha jätta. Absurd! Ukski Eesti reisilaevakapten midagi niisugust isegi ei mõtle, sest kõik on mitu aastat lugenud naabermaade ajalehtede tänamist selle ümber, kuidas eesti meremeestel erinevalt naabermaade omadest puudub ohutusteadlikkus. Aga Soome reisilaeva kapten oli kogunud ja teadis, mida võib endale lubada ja mida mitte.

— Tallinnas seisvale Rootsi laevale saabuvat Rootsi ajakirjanikku ähvardaks mingi Eesti laevafirma töötaja N. turvamehega, sest... Kuidgi välismaisel ajakirjanikul on niihästi laevaomaniku kui ka Eesti riigiametnike luba, lejab N., et tema käest pole ikkagi küsitud, ning annab turvamehele käsu mitte mingil juhul Rootsi ajakirjanikku Rootsi laevale lasta. Absurd! Säärast konti Rootsi ajakirjanduse hambus ei julgeks keegi endale lubada. Kahjuks ei tundu see absurdne, kui tegu on Eesti ajakirjanikuga, kes Eesti laevaomaniku loal ja kokkuleppel Rootsi riigiametnikega tahab Stockholmis minna Eesti laevale, N. aga on juhtumisi Rootsi laevafirma töötaja Per-Erik Kjellström. Eesti ajakirjandusele konti hambu

anda ei karda keegi — Rootsi on ju ikkagi vana demokraatiamaa ja "Meremehe" ajakirjanik pole küllalt välismaalane.

— Eesti koolinoored lähevad näiteks "Finnjetile" koolivaheajaga pidama ja proovivad muuhulgas, kuidas seal tuletoerjesignalisatsioon töötab ning kas käsipuud ka kõvasti seinas on. Kaasasolevad Eesti õpetajad aga ei lase end segada — noored on juba täisealised. Absurd? Lugusid Eesti noorte kasvatamatusest ketraksid naaberriikide ajalehed paar aastat tagantjärele. Aga vastupidi? Me mööname leplikult, et teises riigis on teised tavad.

Kõigi neis juhtumises on tegu sellega, et Eesti pole justkui päris riik, on nagu alles alaealine. Seetõttu pole ükski näide ümberpööratult võimalik. Aga vahel, kui vaja asjale kaine hinnangut anda, aitab just säärane Peteri tehnoloogiline olukorda kas absurdseks või asjalikuks pidada.

Millegipärast ei märgata, et vastupidi tavakujutlusele ei ole Eestis Uno Lauri kinnitusele välja imbunud ühtki "Estonia"-komisjoni materjali. Skandaalid ja korruptsioonikahtlused on aga vanas tsiviliseeritud riigis.

Madli Vitismann

«Meremehe» tellijad!

Ärge unustage oma tellimust sidejaoskonnas uuendada!

Soovitage seda sõbralegi, sest üksiknumbreid müüakse väga vähestes kohtades.

Hind endine — 75 krooni.
Tellimisindeks 69859.

17. novembril seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas

"Kalana" (Eesti) — lossib, laadib konteinerid
"Amur 2511" (Vene) — laadib malmi

Muuga sadamas

"Calai" (Malta) — laadib naftaprodukte
"Livia" (Panama) — lossib naftaprodukte
"Fullwelsh" (Libeeria) — lossib metalli
"Mega Hill" (Libeeria) — laadib kaera
"Kurkse" (Eesti) — lossib, laadib konteinerid
"Inženeris Netsiporenko" (Läti) — lossib, laadib tehnikat

Kes meil käivad

Kopli sadamas

"Ulsund" (Norra) — laadib saepuru
"Kapten" (Eesti) — laadib palke
"Liza" (Panama) — lossib kanu
"Starlette 1" (Libeeria) — lossib kala
"Britom" (Marshalli saared) — lossib suhkrut
"Baltiiski 62" (Vene) — laadib palke

Paldiski sadamas

"Amur 2512" (Vene) — laadib vanametalli
"Volgo-Balt 130" (Vene) — laadib vanametalli

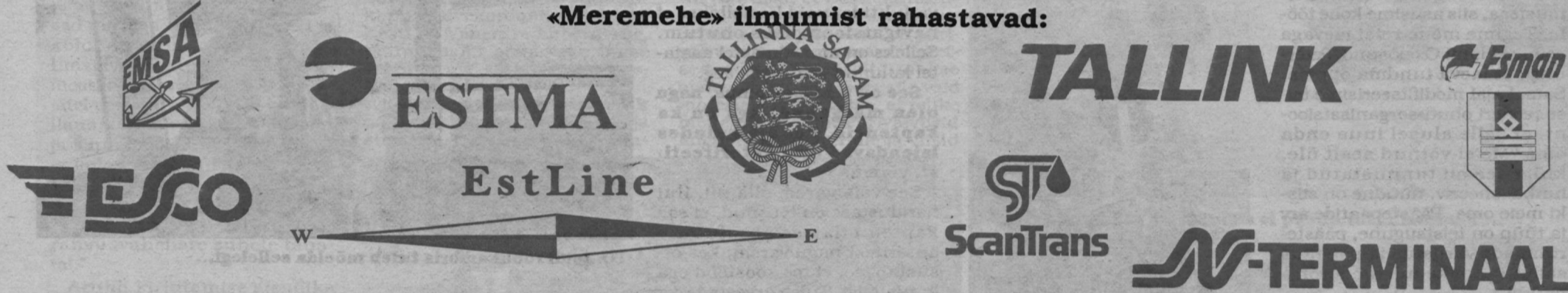


ADMIRAL
KLUBI

Ainulaadne restoran vanal aurulaeval

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

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 17. novembril

"ELMAR KIVISTIK" — teel Singapurist Suez
"ALEKSANDER ABERG" — teel Kalundborgist Port Cartier'sse
"PAUL KERES" — teel Kobest Geraldtoni
"KRISTJAN PALUSALU" — Riias
"GUSTAV SULE" — Tamataves
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Aabenraas
"HAAPSALU" — teel Philadelphiast Kalingradi
"VILJANDI" — Peterburis
"RAKVERE" — teel Helsingist Århusi
"NARVA" — New Yorkis
"VALGA" — teel Peterburist Baltimore'i
"NORDANA ADVISOR" — teel Cadizist San Juani

Neile, kes ootavad...

"SOMPA" — Matadis
"KEHRA" — Abidjanis
"KUIVASTU" — teel Banjulist Abidjani
"KUUSALU" — teel Abidjanist Doualasse
"RAKKE" — Dunkerque'is
"VALKLA" — Campos
"PIHTLA" — Doualast
"NAISSAAR" — teel Antwerpenist Alžii riiki
"VAINDLO" — teel Kundast Skognisse
"KASSARI" — teel Haraholmenist Alexandriasse
"MUHU" — teel Alexandriast Beirutisse
"ABRUKA" — Liverpoolis
"VILSANDI" — Liverpoolis
"SOODLA" — Raumas
"KLOOGA" — Peterburis

"MUUGA" — Breemenis
"VIRTUSU" — teel Antwerpenist Stockholmist
"KALANA" — Vanasadamas
"KURKSE" — Muuga sadamas
"DIRHAMI" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"KAPTEN KONGA" — teel Rotterdamist Klaipedasse
"KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Tallinna
"MEHAANIK KRULL" — Felixstowe's
"LEHOLA" — teel Kopenhavnist Helsingisse
"VIIRELAID" — Bekkeri sadamas
"SUURLAID" — Riias
"TRANSESTONIA" — Vanasadamas
"DONATA" — Muuga sadamas

Väljaandja

Eesti Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

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

Järgmine number ilmub novembris

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

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

«Printall»
Tellimuse nr. 4679.

Toimetaja
MADLI VITISMANN