MEREMEES

Ilmub alates 1989. aastast X aastakäik

Nr. 6–7 (183–184) Teisipäev, 21. aprill 1998 Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- «Navtex» tagasi Tallinnas lk. 2
- «Suur Tõll» läks külla lk. 4
- Laev naasis sadamasse lk. 5–7
- Kunst või kasutusvajadus lk. 8
- Piirivalve Tallinna jaoskonna loomisest II lk. 9
- Külakonverents Jüri Vilmsist lk. 10
- Tantsuga koju lk. 11

Aprilli algul laskusid tiiburid "õrrelt" alla — kevad hakkab tulema. Lähemalt lk. 3.

Kolm liini Saksamaale

Aprilli algul alustas konteineriliini Hamburgi "Hansatee". Kord nädalas sõitev Leedu konteinerlaev "Asta" võib vedada 353 TEU-d, 50 konteinerikohta on külmutusega.

Nädalalõppudel Vanasadamas sildunud sinine kahe konteinerikraanaga "Asta" on uus, ehitatud 1996. a. Selle 102,8 m pikkuse laeva kogumahutavus on 3891, maksimumsüvis 6,2 m ja kiirus 14 sõlme.

"Hansatee" projektijuhi Aivo Linnu sõnul on võimalik, et edaspidi lisandub liinile veel mõni sadam.

* * *

Muugalt sõidab kord nädalas Kieli varem Vanasadamas käinud "Inženeris Neciporenko". Veel enne aastavahetust käis "N-Terminaali" tütarfirma "Travend" liiklus kaks korda nädalas. Läti nimega *ro-ro*-laeva vene laevapere on nüüd Malta lipu all. Liiniosakonna juhataja Margus Nõmme sõnul veetakse ka konteinereid, mida lastitakse nii kraana kui ka rulltreileritega. Liikluse võimaliku suvise sagenemise kohta olevat aga vara midagi kindlat öelda.

* * *

Hamburgi–Bremerhaveni–Tallinna liinil sõitev 266 TEU-d mahutav "Kalana" peab parajasti "Eesti Merelaevanduses" ainsana Saksamaa-liini. Ent "Eesti-Euroopa Liinide" direktori Anatoli Demidovi sõnul on kavas avada ka Muuga–Kieli liin, tõenäoliselt koostöös "N-Terminaaliga". Sellele liinile plaanitakse saata *ro-ro*-laev "Transbaltica".

Madli Vitismann

Rajatakse Balti Eskaadri (BALTRON) sidekeskus

Pressiteade

Taani Kuningliku Mereväe Materiaalkomando kuueliikmeline tehnikute meeskond alustas 15. aprillil ettevalmistustöid BALTRONi sidekeskuse installeerimiseks.

Sidekeskus rajatakse Eesti Mereväebaasi Tallinna Miinisadamas. Sidekeskuse aparatuuri tarnib ja paigaldab Taani Kuninglik Merevägi. Sidemeeskondade koolituse ja treeningud viivad läbi mai algul Tallinna saabuvad neli Taani instruktorit.

20. aprillil saabus Tallinna BALTRONi koosseisu kuuluma hakkav Leedu mereväe staabilaev "Vetra", millele samuti paigaldatakse sidesüsteemid. BALTRONisse hakkavad kuuluma ka Läti Mereväe laevad "Viesturs", "Imanta" ja "Lidaka", mis saabuvad Tallinna sidesüsteemide paigaldamiseks mai algul.

BALTRONi projekti toetab 9 riiki, nende vahel on jagatud vastutusalad. Taani toetab sidekeskuse rajamist, Norra annab tuukritele väljaõppe ja varustuse, Inglismaa toetab keeleõpet. Samuti saadavad toetavad riigid oma nõunikke BALTRONi staapi nõustama.

Moodustatud on staap, ohvitserite rotatsioon algab aasta pärast

Balti Eskaadri (BALTRON) staabis on esindatud iga Balti riigi merevägi. Staabi esimene täiskoosseis alustas tööd Tallinna Mereväebaasis aprilli algul. Staabi tuumik on ettevalmistustöödega BALTRONi käivitamiseks ametis olnud juba alates oktoobrist.

BALTRONi komandör on mereväekapten Ilmars Lesinskis Lätist, staabiülem on kaptenmajor Eduardas Karlonas Leedust.

Operatiiv- ja relvurohvitser on nooremleitnant Andrei Leit Eestist, peamehaanik ja logistikaohvitser kaptenmajor Ansis Adrickis Lätist, sideohvitser lipnik Lembit Ader ja avalikkussuhete ohvitser nooremveebel Merike Kahju Eestist. Ohvitserid saadetakse BALTRONi staapi teenima 12 kuuks. Seejärel vahetuvad komandör ja staabiohvitserid järk-järgult.

BALTRONi projekti toetavad riigid saadavad oma nõunikke algusjärgus staapi nõu ja kogemustega toetama 3 kuuks. Esimene nõustaja oli Hollandi logistikaohvitser. Järgmine oli Saksa mereväeohvitser, kes andis äsja oma töö üle Rootsi mereväe esindajale kaptenmajor Peter Laurinile. Tema jääb BALTRONi staapi nõustama juuni lõpuni, siis vahetab ta välja Inglismaa esindaja.

Kaitsejõudude Peastaap

AS Eesti Merelaevandus sai uue kaubalaeva

Pressiteade

Liinil Liverpool–Dublin alustab liiklemist *ro-ro*-tüüpi kaubalaev "Lembitu", mis ehitati AS-i Eesti Merelaevandus tellimusel Hispaania laevatehases "Astilleros de Huelva".

Tegu on teise samas tehases ehitatud "Lehola"-tüüpi *ro-ro*-kaubalaevaga. Esimene, "Lehola", anti "Eesti Merelaevandusele" üle mullu oktoobris. Üldse on "Eesti Merelaevandus" Hispaania laevatehasest tellinud neli sama tüüpi laeva.

"Lembitu" maksumus on 20,7 miljonit dollarit ehk veidi üle 300 miljoni krooni. Laeva ehitust finantseeriti Hamburgi Landesbanki kaasabil.

Et "Lembitu" on koos "Eesti Merelaevanduse" laevaperega pooleks aastaks rendile antud ühele Suurbritannia kompaniile, ei saabunud laev tehasest otse mõnda Eesti sadamasse, vaid alustab kohe Liverpooli–Dublini liinil.

Eesti lipu all sõitva "Lembitu" jääklass on 1A.

Eesti lipp heisati "Lembitul" 4. aprillil, kapten on Arne Rillo.

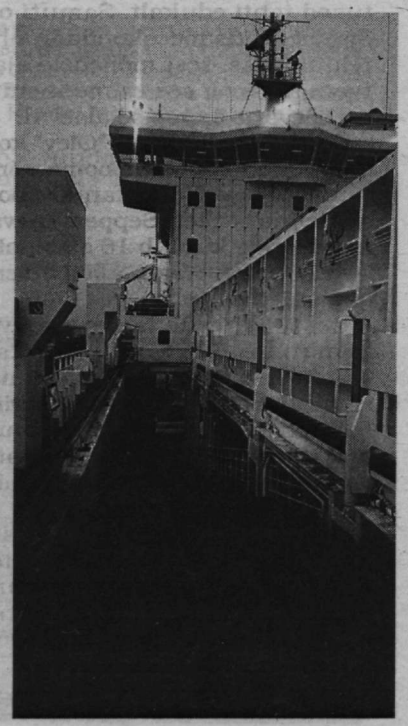
9. aprill

AS Eesti Merelaevandus

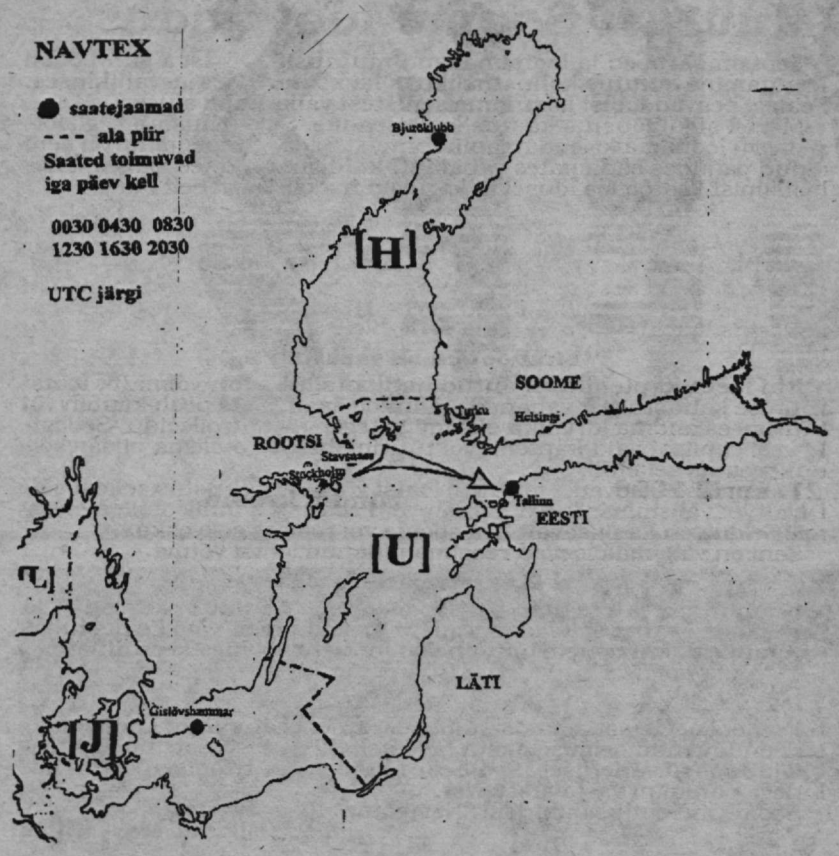
M/l "Lembitu"

Pikkus	122 m
laius	19,8 m
süvis	6,2 m
veeväljasurve	5700 t
peamasin	2 x 3700 kWt
kiirus	17 sõlme
laevapere	18 inimest
autojuhtidele	12 kohta

kaubamahutavus: 1060 liinimeetrit või 660 liinimeetrit ja 266 20' konteinerit ülatekil



"Lembitu" on sama tüüpi kui sügisel Eestisse jõudnud "Lehola".



"Navtex" tagasi Tallinnas

Esimesi meresõiduohutuse alaseid eksperimentaalsaateid hakati Tallinnast "Eesti Merelaevanduse" raadiojaama kaudu "Navtex"–süsteemis edastama juba 1. aprillil 1980. Eksperimentaalsaated toimusid neli korda ööpäevas, kell 4.30, 8.30, 16.30 ja 20.30 UTC võimsusega 1 kW. Alates 19. märtsist 1982 vähendati saatja väljundvõimsust 0,25 kW-ni.

Moskva käskis alates 14. aprillist 1982 lühendada Tallinna saadete kestust 10 minutini ja edastada ainult Tallinna sadamat puudutavaid jääolude teateid. IMO tunnistas oma 17. novembri 1983. a. resolutsiooniga A.525 (13), et Balti riikides on "Navtex"–süsteemi katsetused edukalt läbi viidud ja soovitas alustada regulaarseid saateid.

Riikidevahelise kokkuleppe järgi jagati Läänemeri kolmeks vastutusalaks: Botnia laht, Läänemere keskosa koos Soome lahega ja Läänemere lõunaosa. Botnia lahe piirkonna pidi katma raadiojaam kutsungiga H Härnösandis, kuid praegu töötab raadiojaam kutsungiga H Bjuröklubbis. Soome lahe ja Läänemere keskosa pidi katma raadiojaam kutsungiga U Tallinnas ning Läänemere lõunaosa pidi katma raadiojaam kutsungiga J Gislovshammaris.

Selle süsteemi kaudu edastatakse meresõiduohutuse alast informatsiooni tähttrükkimise meetodil automaatvastuvõtu režiimil töötavatele vastuvõtjatele. Lihtsamalt öeldes, navigatsiooni– ja hüdrometeroloogiateave edastatakse laevale trükitekstina.

IMO nõudmiste kohaselt oli vaja "Navtex"–vastuvõtjatega varustada alates 1. augustist 1993 kõik konventsiooni SOLAS–74 alla käivad kaubalaevad, mille sõidupiirkonas edestatakse "Navtex"–teateid. Igasugune uudne asi võttis aega, enne kui muutus populaarseks. Üsna varsti võtsid meremehed süsteemi "Navtex" kaudu väga lihtsalt kättesaadava informatsiooni omaks, kuid siis tekkis teadete edastamisel tõrkeid.

Läänemere piirkonnas määrati "Navtex"–süsteemi kaudu edastavate teadete koordinaatoriks Rootsi Mereadministratsioon. Pärast Nõukogude Liidu lagunemist rahvusvahelised kokkulepped hästi ei toiminud ja oli juhtumeid, kui Tallinna raadiojaam Rootsi Mereadministratsiooni koostatud teateid ei edastanud. Segadused teadete koostamise, eetrisse andmise ja kontrollimise skeemis, kahe rivaalitseva osapoole – Rootsi Mereadministratsiooni ja Kaliningradis asuva Läänemere regiooni alamkoordinaatori – vahel, põhjustasid olukorra, milles süüdistati Tallinna raadiojaama. Rootsi Mereadministratsiooni pretensioonid olid põhjendatud, kuid süüdi ei olnud Tallinna raadiojaam.

Nende segaduste tagajärjel lõpetas Tallinna raadiojaam alates 15. septembrist 1994 "Navtex"–teadete edastamise Tallinnast ja Rootsi Mereadministratsioon rakendas samal ajal tööle Stavsnäsi raadiojaama. Vormiliselt ei muutunud meremeeste jaoks midagi. Raadiojaam jäi tööle samadel kellaaegadel ja Tallinnale omistatud U kutsungiga.

Probleem tekkis väiksematel laevadel teadete vastuvõtu kvaliteediga Soome lahe kesk-ja idaosas. Ohutu meresõidu alane informatsioon muutus paljudele väikestele laevadele kättesaamatuks, sest raadiosignaalide tugevus ei olnud suure vahemaa tõttu küllaldane ja vastuvõtjate antennide kõrgus merepinnast oli suhteliselt väike.

Arvestades kujunenud olukorda, kui meresõiduohutusalane informatsioon polnud küllalt kättesaadav, saavutasime mitu aastat kestnud läbirääkimiste järel IMO "Navtex"–osakonna, Rootsi Mereadministratsiooni ja Eesti Veeteede Ameti vahel kokkuleppe tuua "Navtex"–teadete edastamine tagasi Tallinna. Esialgu saavutatud kokkuleppe kohaselt tuli nelja kuu jooksul alates detsembrist 1997 teha proovisaateid elektrivälja tugevuse mõõtmisteks. Edukad proovisaated Riikliku Meresidesõlme Suurupi raadiosaatjast on saanud kinnituse vastuvõtu kohta mitmetest riikidest – Venemaalt, Rootsist ja Leedust. Isegi Inglismaa rannikul on Tallinna ajutise kutsungiga E proovisaateid vastu võetud.

Nüüd on välja kuulutatud, et alates 1. aprillist 1998 lõpetas Rootsis Stavsnäsis töötav raadiojaam oma tegevuse. Kogu vastutus "Navtex"–teadete edastamise eest tuleb uuesti tagasi Tallinna. "Navtex"–teateid hakatakse edastama Tallinnast kutsungiga U rahvusvahelistes mereteatmikes toodud kellaaegadel.

Eesti Veeteede Ameti
laevajuhtimise ja side talituse
vaneminspektor
Aimur Talu

Eesti aitab taas Läänemerel meresõiduohutust tagada

Pressiteatest

Alates 1. aprillist edastab meresidesõlm sagedusel 518 kHz "Navtex"–süsteemis Läänemere kesk– ja idaosale (U–piirkond) mõeldud meresõiduohutust tagavaid sõnumeid.

Süsteemis edastatakse piirkonniti ilma– ja jääolude teateid ning tormi– ja navigatsioonihoiatusi. Saated toimuvad ööpäev läbi iga nelja tunni tagant vastavalt rahvusvaheliselt kinnitatud kutsungile ja ajakavale. Riikide vastavate teenistuste koostatud lähtesõnumid saadetakse koordinaatorile, kes sorteerib ja suunab teated kaldaraadiojaamade vahendusel laevadele.

1. aprill

Teede– ja sideministeeriumi pressiosakond

Eesti Mereväe laevadel oli õppus

Pressiteade

6.–9. aprillini oli Eesti Mereväe laevadel "Olev" ja "Kalev" ühine õppus Paldiski lahes.

Kaks mereväelaeva sõitsid Miinisadamast Paldiski lahte ja tagasi, sõidu juht oli miinilaevade divisjoni ülem vanemleitnant Igor Schwede.

Õppusel harjutati meeskonnaliikmete erialast väljaõpet, sidepidamist üksuste vahel, üldmerealast koostööd, traalimist, rannikulähedast navigatsiooni ja sildumist, samuti manöövreid kahe laevaga üksteise suhtes ja laevade varustamist merel. Õppusel ette nähtud harjutused tehti edukalt. Samuti oli õppus tähtis meeskondade ühteliitmiseks, sest mõnedele ajateenijatele oli see esimene mitmepäevane õppus sõjalaeval.

Eesti Mereväe laeva "Olev" komandör on 1996. a. Soome Kõrgema Sõjakooli lõpetanud nooremleitnant Sten Sepper. Laeva meeskonda kuulub 16 ajateenijat ning 6 ohvitseri, allohvitseri ja üleajateenijat.

Eesti Mereväe laeva "Kalev" komandör on 1997. a. Rootsi Kuningliku Mereväeakadeemia lõpetanud nooremleitnant Priit Rüütel. Laeva meeskonda kuulub 17 ajateenijat ning 6 ohvitseri, allohvitseri ja üleajateenijat.

Pärast Paldiski õppust teevad Eesti Mereväe miinitraalerid ühepäevaseid väljasõite ja harjutusi. Järgmine mitmepäevane õppus on plaani järgi aprilli lõpus ja mai algul.

9. aprill

Kaitsejõudude Peastaap

Lätlastel oma merenduspoliitika ettevalmistamisel

Läti transpordiministeeriumi merendusosakond on koostöös laevaomanike liidu ning ühe advokaadibürooga välja töötanud Läti merenduse arendamise kontseptsiooni ning esitanud selle teistele ministeeriumidele, Euroopa Integratsioonibüroole ja riigivalitsemise reformibüroole seisukoha võtmiseks. Uue merenduspoliitika eesmärk on, nagu mujalgi maailmas, luua riigis merenduse arenguks ja rahvusvahelises konkurentsis püsimiseks vajalikud tingimused. Selleks on välja töötatud riigi seadusandluse muutmise kontseptuaalsed ettepanekud, mis põhiliselt on seotud maksupoliitika, sotsiaalse kindlustatuse ja asjaõigusseaduse küsimustega.

Lätis leitakse, et pärast iseseisvumist 1991. a. algas laevanduse taandareng, mis eelkõige on põhjustatud valitsuste maksupoliitikast, mis ei ole arvestanud maailmamajanduse tingimusi.

Eeskujuks tuuakse tuntud mugavuslipumaid Maltat, Liberiat, Küprost, Bahama saari jt., kus on tegevust laiendatud ja aktiviseeritud justnimelt madalate maksude seadmisega laevaomanikele, et neid oma lipu alla meelitada, teenides seelläbi ikkagi. Läti laevaomanikud on alates 1993. aastast hakanud asutama neis riikides tütarettevõtteid, et oma laevu nende lippude alla registreerida ja seelläbi kulusid vähendada.

1996. aastaks oli Läti lipu all seilavate laevade tonnaaž võrreldes 1990. aastaga vähenenud kaks korda. Alates 1. jaanuarist 1998. a. ei ole RAS–il Läti Merelaevandus Läti lipu all enam ühtki kaubalaeva. Vaid üks õppelaev (mis ei liigu), 4 kaatrit ja tehniline laevastik on veel Läti registrisse jäänud.

Pessimistlike prognooside põhjal ilmselt jätkub väljalipustamine ka teistes laevakompaniides. Selline laevade ja laevakompaniide riigist väljaviimine avaldab negatiivset mõju Läti majandusele, saamata jääb hulgaliselt riigimakse, kaovad töökohad jms.

Kontseptsiooni autorid on esitanud aastaks 2000 nii pessimistliku kui ka optimistliku nägemuse.

Halvimal juhul, kui valitsus ei võta midagi ette maksuseadusandluse muutmiseks ja ka Läti Merelaevanduse erastamisel ei nõuta eeliseid nende laevade registreerimisel Läti lipu alla, viiakse kõik laevad Läti registrist välja, vananenud kantakse maha ja Läti laevastikku ei uuendatagi.

Sellele lisaks prognoositakse Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni (ITF) sanktsioone, liigitades Läti laevad mugavuslipulaevade kategooria alla, mis viib Läti registrist välja ka rahvusvaheliselt kontrollitavate laevaomanike laevad. Selle tagajärjel saab Läti laevaregistrist sisevete veeliiklusvahendite register, milles seisavad vaid kala– ja abilaevad.

Kui viiakse välja laevad, ei laeku riigile maksud välislippude all töötavatelt meremeestelt. Arvatavasti koondatakse ka Läti Merelaevanduses meremehi, pole välistatud tendents asemele tuua välisriikide omi. Lõpuks on tõenäoline, et kogu laevanduse juhtkond, s.t. peakorter kolib samuti mõnda välisriiki ja ka kaldateenistustelt laekuvad maksud lähevad kuhugi mujale, mitte Läti eelarvesse. Kõik kokku ähvardab olulise hulga töökohtade kaotamisega.

Optimistlik prognoos, juhul kui Läti Vabariigi valitsus ikkagi otsustab seadusmuutmisi laevanduse arengu soodustamiseks ette võtta, näeb ette mitte ainult Läti omanike, vaid ka välisreederite laevade registreerimise Läti laevaregistris. Loodetakse sellele, et ostetakse uusi laevu lisaks, *off-shore* firmad tulevad Lätti tagasi, maksed riigikassasse suurenevad ning tööhõive paraneb kiiresti, mis omakorda toob kaasa sotsiaalmaksete kasvu.

Eeskujuks on võetud Euroopa Liidu praegused merenduspoliitika suunad ning arenenud mereriikide valitsuste ettevõetu oma merenduse konkurentsivõimelisena hoidmiseks.

Läti (Baltikumi) merenduse ja transiidi nädalalehe "Jūras Vēstis/Morskije Vesti" peatoimetaja **Gints Šimanis** väitis, et merenduspoliitika uute suundade elluviimine on seotud suurte raskustega, kuigi asi ei näi lootusetu. Keegi ei taha vastuollu minna Euroopa Liidu ettekirjutustega, mis mitte alati ei ole kooskõlas kõigi riikide rahvuslike huvidega. Kuid Lätis on võetud suund võimalikult järgida neid tendentse, mis valitsevad Euroopa merenduses, ning seetõttu usutakse ka oma võimalustesse. Lätis arvatakse, et oma merenduspoliitika väljatöötamisel ollakse Balti riikides esirinnas.

Läti riigi sadamate arendamise programm on koostatud aastateks 1995–2010. Selle on koostanud Läti Transpordiministeerium ja Sadamate Nõukogu ning nagu eessõnast selgub, on meretranspordi arendamine oluline osa kogu Läti transpordisüsteemi välja arendamisest. Selles programmis on eraldi käsitlemist leidnud Ventspilsi, Riia ja Liepaja sadamad, ülejäänud jäävad üldnimetuse "väiksemad sadamad" alla. Huvilistele on programm kättesaadav ka inglise keeles.

Reet Naber

Leedu Merelaevanduse erastamisest

"Kas Leedule on tarvis oma rahvuslikku laevandust? Mina võin vastata vaid ühtmoodi– rahvuslikku laevandust teile vaja ei ole. Kui te väga tahate, siis see võib ju olemas olla, kuid majanduslikust vaatevinklist ei ole seda teile tarvis. Ei ole vaja valitsust süüdistada, vaid rentaablimalt töötada. Kui te nõuate, et 51% aktsiaid jääks riigi omandusse, siis teete tõsise vea. Ma võin kinnitada, et ükski laevaomanik ei ole huvitatud Leedu Merelaevandusest, kui 51% aktsiaid jääb riigile," teatas firma "Rogge Marine Consulting" esindaja Klaipedas Leedu Merelaevanduse erastamise seminaril. Selle firma on Leedu valitsus valinud Leedu laevanduse erastamiskonsultandiks. Samal arvamusel on teine konsultantfirma "Cooper & Lybrand".

Leedu laevanduses on olnud raskusi Hispaaniast saadud uutele konteinerlaevadele (samast tehasest kui meiegi omad) töö leidmisega. Ennustatud konteinervedude kasvu ei ole LISCO juhid tunnetanud. Leedu laevade suurimad konkurendid on sakslaste uued, veidi kiiremad ja ökonoomsemad suhteliselt väikesed konteinerlaevad. Prahtimisraskusi on praktiliselt igat tüüpi laevadel. Leedus on siiski tugev toetus osa LISCO aktsiate riigi omandusse jätmisel.

Erastamisagentuur on tutvustanud plaane ka Meremeeste Liidule seisukoha võtmiseks.

Ajalehe "Morjak Litvõ" materjalide põhjal

Reet Naber

Teede– ja sideministeerium lihtsustas saarte ja mandri vaheliste üleveotariifide korda

Pressiteade

Tariifisüsteemi muutmise ettepaneku tegi teede– ja sideministeeriumile AS Saaremaa Laevakompanii. Uus tariifisüsteem rakendub 1. maist.

Kohalikel elanikel on uute tariifide rakendumisel jätkuvalt soodustariifid, mida uus süsteem võimaldab paremini subsideerida. Samuti saab AS Saaremaa Laevakompanii võtta siseliinidel pärast uute tariifide heakskiitmist kasutusele saripiletid, mille abil tehakse soodustusi regulaarsetele üleveoteenuse kasutajatele. Reisijapileti hinnakorrektsioon võimaldab kiirendada piletimüüki ja installeerida sadamaisse piletimüügiautomaadid.

Uue sõidukite tariifisüsteemi alusel jaotatakse autod Põhjamaade eeskujul kategooriatesse ja sõidukite üleveotariife arvestatakse mitte enam pikkuse, vaid kategooria alusel. Seeläbi väheneb tariifide arv ning sõidukipiletite müük lihtsustub.

Ametkondade vahelises tariifikomisjonis heaks kiidetud uus süsteem võimaldab kohalikele elanikele piletihinda efektiivsemalt subsideerida. Komisjon tegi ettepaneku uus tariifisüsteem teede– ja sideministril kinnitada ning rakendada alates 1. maist 1998.

31. märts

Teede– ja sideministeeriumi pressiosakond

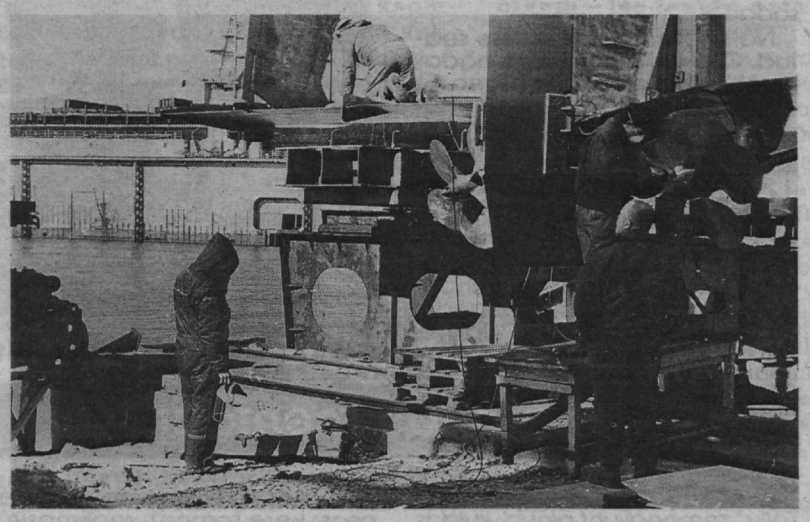
"Ofelia" sai Balti Laevaremonditehases aprilli algul juba viimistluse enne liinileminekut.

Kevadekuulutajad valmis

Taliörrelt alla

Raadio kuulutas juba tiiburihooaja peatset algust, kui tiiburid alles Koplis kõrgel kaldaõrrel seisid. Pühade eelsel nädalal toodi need kolmanda korruse kõrguselt hoiukohalt alla ja lasti vette. Esmalt "Liisa", siis "Laura" ja viimasena "Jaanika". Seejärel tehti masinaile profülaktikaremonti ja käiguproove. Toolid pandi paigale, klopiti vaibad puhtaks ja siluti muidu laevade sisemust. Veel kaldal oli kruvilabad libedamaks ja tiivad läikima nühitud.

Siis jäi üle ilma oodata: põhjanaabritel oli alles jäine talv. Idatuul oli ka sealset jääd Helsinki-teele ette toonud ning väljakuulutatud kuupäeval, 14. aprillil, kiirlaevaliiklust veel ei alustatud.



Viimase tiiburi kõhu all oli veel askeldamist,...

Olümpiaparketile ootama

Pühadejärgsel päeval avati linnahallis paikneva tiiburisadama uuendatud reisiterminaal. Ruumi oli tublisti juurde tulnud, peamiselt uue ootesaalina, millel olümpiaaegse diskosaali hästisäilinud parkettpõrand. Ameti– ja olmeruume said juurde nii toll ja piirivalve kui ka tiiburite laevapered. Kõigis ruumides vahetati lagi, et linnahalli vana häda, sissesadav vihm, enam ei ähvardaks. Kaks kuud kestnud ja miljoni ringis maksnud uuenduskuuri kavandas Maile Grünberg, teostasid samuti kodumaised ehitajad.

Päev enne liiniliikluse kavandatud algust lõpetati, nagu ikka juhtub, viimaste (kleep)joonte põrandale vedamine mõni minut enne külaliste saabumist.

Lindaliini AS–i juhataja **Enn Rohula** sõnul oli Tallinna–poolne laevaliini ots seni kehvem kui Helsinki–poolne, nüüd aga on siinne parem. Ootesaali servas lubab firma hakata kohvikut pidama, senine kohvik jätkab samuti. Terminaali tööpäev kujuneb pikaks, sest suvekuudel kavandatakse kuus edasi–tagasi reisi päevas. Tiiburifänne, kes saripiletiga sõidavad, olnud möödunud hooajal kummalgi kaldal 3000 ringis.

...teised olid juba sõiduvalmis.

Tallinna linnavalitsuse merendusnõunik **Nathan Tõnnisson** soovis sadamaomaniku poolt nii meeldivat navigatsioonihooaega kui ka häid majandustulemusi. Pool Linnasadamat kuulubki linnale. Teise poole omanikud on "Baltic Tours" ja "Lindaliin" ning eraisikud Mait Metsamaa ja Enn Rohula.

Enne, kui külalised lahkuda jõudsid, asusid ehitajad tehtut tolli nõudel "parandama". Saatjate–lahkujate vaheline klaassein kaeti kinni ning ootesaali ilus dominant toodi võimalike narkokullerite püüdmisele ohvriks. Või on tollikoer häbelik...

Enn Rohula teatel on Lindaliini AS saanud hooaja eel nii laevaomaniku (seltsi) kui ka operaatori ISM koodeksi kohase vastavustunnistuse.

Lumehangede vahel

Hooaja 15. aprilliks lubatud algus lükkus edasi ka "Hansatee" katamaraanil "Tallink Express I". Kuigi seegi kevadekuulutaja ootas pilkupüüdvalt firmavärvidesse rüütatult Admiraliteedi basseinis C–terminaali ees. Ent suvelaeva kõrvalt lükkas sahk merre pühadelõpu tuisulund.

Võib arvata, et niipea, kui ilm lubab, alustavad punaste korstnatega tiiburid ja punase mastiga katamaraan liiniliiklust. Ent tänavu tuleb juurde ka kolmas kiirlaevaliin "Nordic Jet Line", usutavasti lumivalge laevaga. B–terminaalist lähtuvaid sõite on lubatud alustada mais.

Madli Vitismann

Nagu ikka, seatakse midagi veel viimasel minutil.

Muutusi Soome lootsinduses

Lootsimäärused ja lootsimaksud muutusid märtsi algul. Lootsi kasutamine muutus kohustuslikuks ka kodumaises laevaliikluses. Pealegi peavad lootsi kasutama senistest väiksemad alused.

Märtsi algul jõustus ka uus lootsiseadus. See kohustab riigilootse laevu lootsima ka sadamapiirkonnas. Sadamalootsimine on seni olnud paljudes sadamates vabatahtlik. Riigilootsid teevad sadamalootsimist lisatöö loa alusel ja koguvad maksu laevadelt otse.

Millal peab lootsi võtma

Kui laev on üle 60 meetri pikk, üle 10 meetri lai ja/või selle suurim lubatud süvis merevees on üle 4,5 meetri, peab võtma lootsi. Kui laevas veetakse ohtlikke või merd reostavaid aineid, on lootsi kohalolek kohustuslik. Nõuded puudutavad nii kodu– kui ka välismaiseid aluseid.

Liinilootsiluba vabastab

Kui laeva kaptenile on antud liinilootsiluba, on võimalik lootsi võtmise kohustusest vabaneda. Liiniloa saamiseks peab kapten või tüürimees andma kirjaliku eksami ja tegema kontrollsõidu. Sellestki veel ei piisa, vaid kaptenil või tüürimehel peab olema piisav sõidukogemus sel liinil.

Välismaistel laevadel muutub lootsi võtmise kohustus sellest sõltuvalt, et välismaise laeva kapten võib sooritada liinilootsiloa eksami. Eeldus on ka piisavalt hea soome või rootsi keele oskus.

Seni on välismaa laevad reeglina pidanud lootsi võtma.

Lootsi ei vajata päris igas laevas

Jäämurdjad ja praamid pea lootsi võtma. Ka mitte saarestiku ja Ahvenamaa vahet sõitvad laevad. Meresõiduamet võib lisaks lubada erandeid, kui nõuete täitmine on mõttetu või liiga keeruline.

Maksud tõusid

Lootsimaksud tõusid märtsi algusest 19%. Maksude abil korvatakse lootsidele sadamalootsindusest tulenevat kahju. Lootsimaksud on tõusnud eelmise aasta tasemelt 42%, sest lootsimakse tõsteti juba aastavahetusel 19%. Selle tõusuga püüti lootsimaksud kuludega paremini vastavusse viia.

Soome merendusajakirjast "Navigator" 1998, nr. 1

Tõlkinud **Mart Kiilas**

Reederikommentaar

Tele firma laevade kaptenid joonistavad juba mõnd aega kontuurkaarte ja teavad igasuguste saarenukkide nimesid vast paremini kui lootsid. Millest Helsinki liinilootsiloa eksam koosneb, ***"Hansatee" tehnikadirektor ÜLO KOLLO?***

Eksam hõlmab kaardi joonistamist, praktilist meresõitu ja kirjalikku soome keele eksamit. Praktilises meresõidus nõutakse 25 edasi–tagasi sõitu mõlemat teed, nii Syväväylä kui ka Harmaja kaudu.

Loodetavasti vabanevad meie laevad lootsimaksust enne suve algust.

Madli Vitismann

"Baltic Kristina" sõitis remonti välismaale

Selliselt värvitud "Baltic Kristinat" enam ei näe.

Seni kaubalaevana toiminud "Baltic Kristina" sõitis pühadelaupäeva õhtul Turkusse dokki. Laev ehitatakse ümber ka seestpoolt.

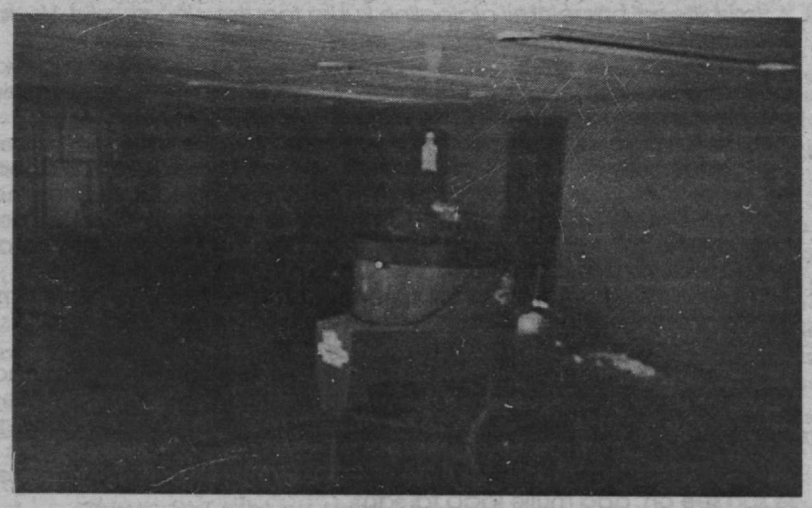
9. aprilliks, ärasõidu eel, olid restoranist "Neva" ja baarist "Samovar", samuti kui teistest publikuruumidest järel vaid paljad seinad ja laed. Põhjalik renoveerimiskava võimaldab ruume mõnevõrra ümber paigutada ning siit–sealt ruutmeetreid juurde võita. Köök seadistatakse ümber, kokkadele on uued seadmed ja parem ruumijaotus meeltmööda. Messe tuleb edaspidi üks ja see kolib mitu tekki allapoole.

Juba on "Baltic Kristinale" paigaldatud suitsu– ja kuumusdetektorid ning autoteki poolveekindlad uksed. Seintele enam nooli ei kleebita, kajutikoridorides on evakueerimisteed tähistatud seina ja põranda piiril väikeste roheliste tulukestega, mida toidab avariivalgutussüsteem.

Ka roolikamber ehitatakse ümber, see muutub avaramaks ja saab keskse juhtimispuldi kahe laevajuhi mugavate töökohtadega. Aparatuur tuleb samuti uus, näiteks "Atlas Radarpilot", mida täiendab *map planning station*. Kapten **Elmet Ekkeri** sõnul on roolikambri seadistust konsulteeritud ka Rootsi lootsidega ning arvestatud nende nõuandeid.

Tallinna tagasi jõuab "Baltic Kristina" tundmatuseni muutununa maipühadeks. Firmavärvides väliskujundus muudab laeva sarnasemaks "Regina Balticaga".

Madli Vitismann



Veel täiesti tühje ruume esitletakse maipühadeks uuena.

Abitu "Mardus"

Pühadelõpu tormi ohvrina vajus merepõhja Eesti Mereväe reidikaater "Mardus". Kaitsejõudude Peastaabi avalikkussuhete osakonna teatel lagunes eaka puitkerega kaatri plangutus, sest laevuke hüples lainetel nii kõrgele, et tagus mitte vastu vendreid, vaid betooni ja kõrvaloleva laeva teraskeret. Inimesi sel ajal sel Taani päritolu kaatril ei olnud, relvastust samuti mitte.

Mereväebaasi ülem kaptenmajor Andres Ehrenbusch selgitas, et üle 30 aasta tagasi ehitatud väikesele ümarapõhjalisele kümnemeetrisele paadile oli torm liiga tugev. Kuigi ilma paranemise lootuses pumbati vett niipalju välja kui jõuti, ei suudetud laevukest päästa. Mis edasi saab? "Tõstame üles ja teeme korda, et kasutada reidikaatrina. Nagu seni oli," selgitas Andres Ehrenbusch.

Paar päeva hiljem tõstetigi kaater kaile kuivama.

Ilmakommentaar

Veeteede ameti teatel anti 12. aprilli lühiajalises ilmaprognoosis (kell 4–16) Tallinna sadamaile tormihoiatus. Lubati ida- ja kirdetuult 8–13 m/s, puhanguti 15–17 m/s, õhtuks pidi tuul nõrgenema.

Pikemas ilmaprognoosis Soome lahe lääneosa kohta (12. aprill kell 9 kuni 13. aprill kell 11) lubati tuulekiruseks 12–17 m/s, aeg-ajalt lund ja lörtsi, halba nähtavust, laine kõrgust 2–3 m ja õhutemperatuuri 0 kuni –2°.

Tegelik ilm erines mõnevõrra prognoosist. Kopli sadamas mõõdeti puhanguid tuulekiirusega kuni 28 m/s.

Madli Vitismann

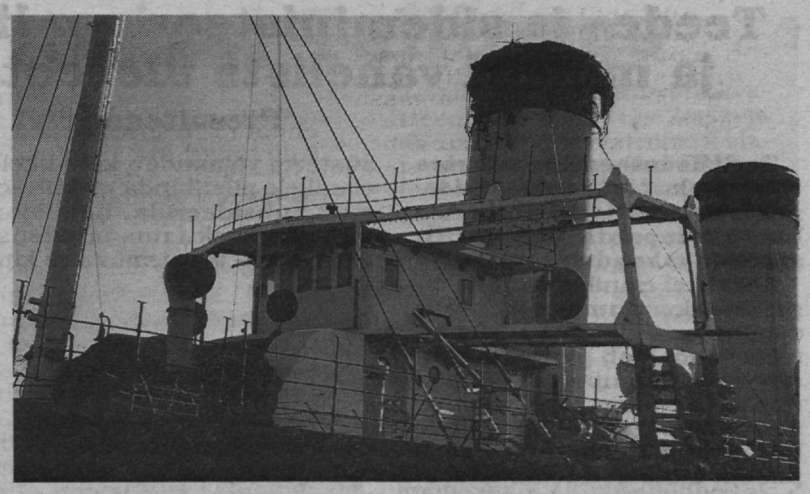
"Suur Tõll" läks külla

16. aprilli varahommikul asus "Suur Tõll" Eesti jäämurdja "Tarmo" pukseerimisel teele, et Eesti ja Soome meremuuseumide ühisprojekti raames seista Soome ajaloolise jäämurdja "Tarmo" kõrval 27. aprillini Kanaveterminaali lähedal peaaegu presidendilossi ees.

Eesti Vabariigi 80. aastapäevale pühendatud ühisnäitus "Suur Tõll"–"Tarmo" tõi Kotkast Helsinkisse ka Soome ajaloolise jäämurdja "Tarmo". Mõlemaid jäämurdjaid eksponeeritakse 29. aprillist 7. maini Tallinnas Admiraliteedi basseinis.

Paar nädalat enne väljasõitu klopiti "Suurel Tõllul" tekke, "Saare Paadi" töömehed ehitasid roolikambrit, kapten aga kopsis, naelad hambus, toolipõhjale uut tumesinist sametit. Ajaloo seisukohast vale reeling oli maha lõigatud, vööritrümmile pandi uut, immutatud puidust luuki.

Messi kavandati näitust, kajutitel vahetati uksi. Võis arvata, et aega, nagu ikka, jääb puudu.



Ühe sillatiivaga jättis "Suur Tõll" pooliku mulje.

Muuseumikommentaar

Kas homseks väljasõiduks on kõik valmis, ***Eesti Meremuuseumi asedirektor JAAK SAMMET?***

Valmisolek paraneb iga tunniga. Meid sundis tagant juba mais 1996 ühisnäituseks Soome Meremuuseumiga sõlmitud leping. Mõlemad laevad on osalenud Soome ja Eesti vabadussõdades.

Näituseruumi saime sisse seatud. Osa välistöid seiskas nädalavahetusel olnud lumetorm. Et aga Soome pool on üürituse ettevalmistamiseks samuti raha ja tööaega kulutanud, ei saanud me öelda, et ei jõua.

Oleme millised oleme. Aga viis aastat peale külaskäiku Kotkasse ei saa enam narmendava kaptenisilla kohta häbelikult öelda, et oleme äsja iseseisvunud. Mullust aastat võimegi lugeda läbimurde alguseks. "Saare Paat" ja "Nasva Metall" jätkavad tööd pärast meie tagasijõudmist. Saaremaa hinnad on meile soodsamad ja puidutöö kvaliteet nõutaval tasemel.

Kaks nädalat enne sõitu käis töö kõigil tandritel.

Tehasekommentaar

Olete sügisest peale "Suure Tõllu" remondijuht olnud, kuidas hindate laeva valmisolekut paar päeva enne ärasõitu, ***Balti Laevaremonditehase ship repair manager VLADIMIR MUZLOV?***

Remonti tegime dokitööde osas: kere remont, roolimasin, värvimine, võllid–kruvid. Kui tellitakse masinatööd, võiks laev edaspidi ise sõita.

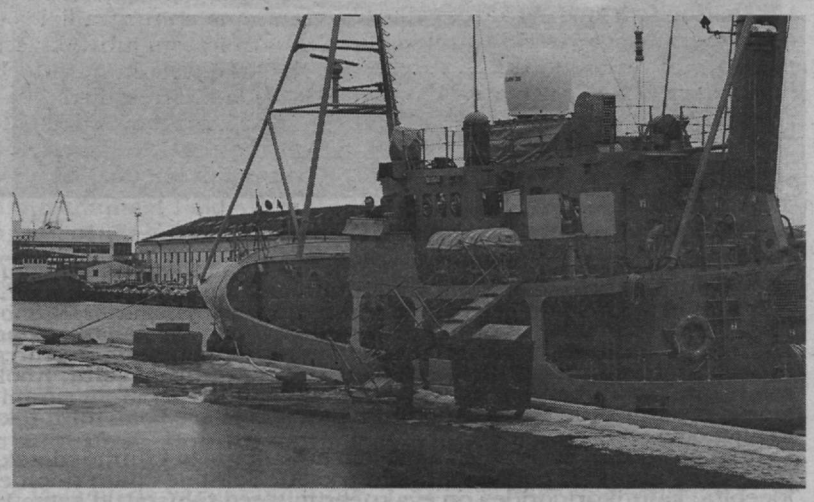
Tuletõrjesüsteemis sai laev uue pumba ja uued klapid ning peaks olema tuleohutu. Tegime ka reelingupostid, aga laevasild pole valmis – meil oli see kavas mitte remondi, vaid restaureerimistööna. Seetõttu oli selle töö hind kalkuleeritud restaureemishinnana, seepärast kallis.

(järgneb)

Madli Vitismann

Kummaline kohtumine

20. märtsil sildus Admiraliteedi basseinis Taani Kuningliku Mereväe patrull-laev "Tulugaq". 31,4 m pikkusel 3,4 meetrise süvisega laeval oli vööris kõrge vaatluskorv, päästepaadil aga hoopis nimi "Søværnet".



Esimesena ruttas külalislaeva, täpsemini selle prügikasti kaema "geoloog". Kogunud roolikambrist tulnud ohvitseri silme all kokku välislaeva välismaised õllepurgid, ruttas ta koos sõbraga võssa basseini kõrval. Kas peavad prügikastid lukus olema või on sotsiaalhooldusel midagi viga?

Sadamakommentaar

Olete kuulnud ettepanekuist paigutada linnarahva silmaröömuks Admiraliteedi basseini nii ajalooline kui ka tegutsev jäämurdja, ***Vanasadama sadamakapten EDUARD HUNT?***

Meil on Admiraliteedi basseini tänavu plaanitud juba 5 sõjalaevade visiiti, külalislaevu võib suveks veelgi tulla. Järgmine on 8.–9. maini peatuv 65 meetri pikkune Norra miinilaev KNM "Vale NST".

Autokatamaraane hakkab praeguste kavade kohaselt käima kaks, kumbki teeb 3 edasi–tagasi reisi päevas. Lisaks kaks väiksemat katamaraani 3 korda päevas: üksnes neist hakkab seal vesi keema. Veel tuleb suvel jahte–kaatreid, mis Piritale ei mahu. Või eliitklassi omi nagu pankureil, kes soovivad südalinnas peatuda. Nii et jäämurdjaile ei jääksi kohta, kui ka nende süvis basseini sisse sõita lubaks.

Ent selle eliitklassi juurde ei sobi sadakond meetrit võsa ja pori Admiraliteedi basseini nurgast Soolalaoni. Kui seal oleks korralik tee, võikski öelda, et linn on merele avatud.

See sajameetrine teelõik on linna asi, meie osa on tehtud. Ka rauddtee ja "Vaibaparadiisi" tagune on piisavalt hirmus. Basseini äärest Tuukri tänavale võiks ka ajutise raja teha, muidu on see koht nagu vistrik ilusa daami näos.

Linn pole heakorraga sadamale järele jõudnud. Ega turist tea, kelle süü see on, aga mulje jääb tal sant.

Madli Vitismann

Pärnus tuleb kevad visalt

Jääsuppi on jõel, tuul muutliku suunaga. Kui laev sildub, on tükk tegemist, enne kui jää kai ja poordi vahelt minema saab. Ja nagu pikkade aastate kogemus näitab: kui aprilli esimesel poolel jää lõplikult on lahte ära läinud, lõõtsub veel tükk aega üle jääväljade külma.

Kui möödunud aastal oli Tootsi briketi vedajaks peamiselt "Louise", ka "Rauk" ja "Ulsund", siis jaanuaris tegi ainult "Rauk" 8 reisi. Veebruaris, sel tavaliselt kõige laevadevaesemal kuul, käis viimane kuuel korral. Ju peab lugupeetud rootslastel talvel kange külm olema, kui oma elamist eesti briketiga soojaks kütavad. Suvel nad seda ei tarvita.

Saarlaste "Tehumardi", mis jääd lõhkus, on ammu läinud. Kapten ütles küll, et märtsi algul tuleb tagasi, aga ei. Soomlaste "Protector" teeb endiselt laevadele teed.

Ent kõigi nende laevanimede seast kostab valusalt üle üks, see, mis on nüüd a l l , seal, kus kajakad ei kisa ega ole näha pilvi liuglemas –

"Ulsund".

Ei kirjutaks sellest Norra lipu all sõitnud laevast, kui ta poleks meil käinud. Möödunud detsembris korra, tänavu jaanuaris kaks. Võttis meilt vett. Oli tavaline 1572 brt laev. Mäletan, haalasime ta vist "Raugi" poordi. Oli tõeline koerailm, ning kõik me paksu lume ja muu niiskega üleni koos, öö veel pealekauba. Kõikjal jää ja libedus, ka laevas, nii et pidid libastumise vältimiseks kindlasti millestki kinni hoidma.

Räägiti, et kapten olla soomlane, aga üks noorem mees seal peal ka eestlane. Detsembris, kui just kõik oma võõrkeelte tagavara välja ladunud olin, kostiski ühe madruse suust sulaselge eestikeelne jutt. Niisiis, üks eesti meremees oli taas välislaeva tee ja leiva leidnud.

Laev ise oli silmnähtavalt vana ja räämas. Tekil oli tal statsionaarne koppkraana. Ei mäleta, kas see üldse töötas. Laevaremonditehase mehed tegid talle sadamas pisut remonti, ja vist viimaseks remondiks see talle jäigi... Kas jõudsid ITF-i mehed tol alusel käia või ei käinud kordagi? Aga mis sest teadmisest nüüd enam abi...

Laev sai hukka Norra ranniku lähedal 27. veebruaril. Tormiga. Kurb. Üks eesti meremees taas vähem. Lein olevat ka soomlaste juures; nende kaotused võivad suuremadki olla.

Meri on ikka veel äraarvamatu.

24. märts

Ott Taul

"Tehumardi" on tõrjutud Janseni kaile otsust ootama.

Laev naasis sadamasse

Enne aastavahetust Balti Laevaremonditehasesse remonti läinud "Transestonial" äpardus esimene remondijärgne reis, laev pöördus sadamasse tagasi.

3. märtsi lõuna paiku Vene-Balti sadamast väljunud laev jõudis mõne tunni pärast Muugale. Seal laaditi last laevale ning 4. märtsi lõuna paiku võeti suund Århusile. Kahe peamasinaga laeva üks masin seisis tagavaraosa ootel, teine töötas. Pärast südaööd, kui oli jõutud Kõpu poolsaarest lääne poole, ilmnes masinarike. Ainsana töötanud masin tuli seisata. Et halva ilma tõttu oli ankrusse jääda ohtlik, tuli laev väikese käiguga Muugale tagasi.

Muuga sadamajärelevalve andmeil jõudis "Transestonia" reidile 6. märtsil kell 3, toodi hommikuvalges pukseritega sadamasse ning lossiti. Muugalt rikke avastamise paigani oli sõidetud 14 tundi, tagasisõiduks kulus ööpäev. Pärast juhtunut saadeti laev uuesti Koplisse remonti.

Kahe peamasinaga sõiduks ehitatud "Transestonia" kapteni hinnangul ühe masinaga sõitma ei peaks, sest on halva ilmaga raskesti juhitav. Ent väljasõidust keelduda poleks olnud alust: laeva dokumendid olid korras ja polnud ka muud alust eeldada, et laev pole korras. Veebruaris oli veeteede amet andnud välja laeva merekõlblikkuse tunnistuse ning kasseerinud selle eest sisse "Meresõiduohutuse seaduses" sätestatud riigilõivu.

Masinarikke esialgseks põhjuseks peetakse valesti paigaldatud kolvirõngaid, ent selles on osapooled eriarvamusel. "Eesti Merelaevanduses" algas ametkondlik juurdlus, "Pielsticki" masina teistkordset remonti konsulteerima telliti insener Peter Elfstrand Göteborgist.

Konfliktiohtlikus olukorras tuli probleeme lahendada nii laevaperel kui ka kaldateenistustel ja laevaremonditehasel. Kes valis sõbralik-nõõkiva, kes jaheiroonilise käitumisviisi. Võis märgata soovi end igaks juhuks paberitega kindlustada. Kindlasti tegi juhtunu kõiki ettevaatlikuks, samas oli aga asjaosaliste ühine soov "Transestonia" remont lõpetada nii hästi kui võimalik ja laev liinile tagasi saata.

Planeeriti masina põhjalikud käivitus- ja käigukatsetused. Need kestsid kolm päeva ja möödusid hoolimata pühadeaegsest tormist edukalt.

See tähendab, et remondijärelevalve oli kvaliteetne. Samas jäi mulje, nagu kulgeks paralleelselt kaks remonti – üks pabereil, teine tsehhis ja masinaruumis. Nii sai juhtunu näiteks, mille põhjal käsitleda "Eesti Merelaevanduse" uuemaid juhtimissuundi, remondiaegset ja –järgset töökorraldust ning peatselt kaubalaevadele laienevat "Ohutu korraldamise rahvusvahelist koodeksit" – need on kõik ohutuma meresõidu ja ökonoomsema majandamise tarbeks.

Masinal on katted pealt...

Remont on tänapäeva laevanduse võtmekuju – superintendandi – tööpõld. "Transestonial" täitis keerukas olukorras seda rolli kolleegi asendanud Vladimir Malõga, kelle valdkond on muidu "Muuga"-tüüpi konteinerlaevad.

Praegu seisab "Transestonia" teise masina tagavaraosa ootel. Kuigi üks masin on nüüd korralikult remonditud, sai käigukatsetustel lõplikult selgeks, et kahe peamasinaga ehitatud laev on ühe masinaga sõites halva ilmaga raskesti juhitav. Lõplikult sõidukorda saab laev mais.

Madli Vitismann

Kontaktisik laeva ja kalda vahel

Laevadelt on varem kostnud kurtmist, et kaldateenistus on paljuharuline ja igaüks ajab ainult üht asja, aga omavahel ei kooskõlasta, kõik tulevad ja tahavad laevalt ühekorraga midagi jne., jne. Uue juhtkonna tulekuga on oluliseks muutunud superintendandi ametikoht. Tema peaks siis olema kanal, kelle kaudu käib kogu laeva suhtlemine kaldatalitustega. Kas on juba midagi muutunud, "Eesti Merelaevanduse" tehnikaameti nõunik ENN ROO?

Tänavu 25. märtsil pandi paika, et laeva kapten allub superintendandile. Varem oli tõesti nii, et ühe asjaga mine raadioosakonda, teisega peakapteni osakonda, kolmandaga tule tehnilisse, neljandaga kaadritesse. Nüüd on olemas kontaktisik kalda ja meeskonna vahel – see on superintendant.

Kaadriamet on nüüd samuti tehnikaameti koosseisus. See on sellepärast, et superintendant peab ka teadma, missugused inimesed laevas töötavad. Temal on õigus öelda, et see või teine mees ei kõlba sellesse laeva näiteks kolmandaks mehaanikuks, kuna superintendant vastutab selle laeva tehnilise seisukorra eest, ja personaliosakond ei tohi seda meest siis ka sinna saata. Samuti oskab ta edutamist soovitada. Ta käib laevades ja kirjutab juhtkonna inimeste kohta oma arvamuse.

Aga üks asi on kontaktisik, teine temale allumine.

Ega superintendant õpeta kaptenit laeva juhtima. Kapteni ametijuhendis seisab, et tema vastutab merel laeva tehnilise seisukorra eest, sedasama teeb superintendant kalda poolt. Järelikult seisavad nad ühe ja sama asja eest. Ega me midagi uut välja mõelnud, terves maailmas on nii, ja on leidnud kinnitust, et see on väga edasiviiv. 1992. aastal maale tööle tulles rääkisin sellestsamast Toivo Ninnasega, aga ei saanud seda kuidagi paika pandud – et kuidas siis kapten allub mehaanikule... Aga kapten on ju ikka kapten laevas. Ja nüüd on näha, et eriti nooremad kaptenid on ka juba natuke teistsuguse mõtlemisega. Enne uue süsteemi paikapanemist olid nad siin sagedased külalised – kord üks, kord teine probleem. Ja oli näha, et tahavad neid lahendada.

Kes on superintendant oma kvalifikatsioonilt?

Tema on mehaanik, niisugune on maailma kogemus. Aga ma usun, et ka uuest põlvkonnast kaptenitest saab tulevikus superintendante. Näiteks Londonis sattusime ühes firmas kõigepealt kahe kaptenist superintendandi peale. Seni on meie ja välismaa kaptenite koolitus olnud erinev. Meie kaptenid on rohkem laevajuhid, tehnilisest poolest teavad vähem.

Superintendante on praegu kaksteist; igaüks tegeleb neljaviie laevaga. Peale oma laevade on ju veeteede ameti ja Saaremaa Laevakompanii laevad ka meie mänedzmendi all. Kahe reisilaeva peale on üks superintendant, kuna seal on töö maht suurem.

Osa laevu on üsna pidavalt kaugel, aga superintendandi kohustuste hulka kuulub ka laeva külastamine kaks korda aastas. Kui üks superintendant on ära, siis "veab" teine tema laevu, kontrollita need ei jää. Loomulikult püüame käia siis, kui laev on parajasti lähemal. Külastuse tulemusena tekib dokumentatsioon, millega poole aasta pärast tegelikkust võrreldakse: kas on asi läinud paremaks või halvemaks. Ja eks siis vastavalt jagatakse *aurahasid* välja. Nii et ehkki laev on kaugel, me teda silmist ära ei lase.

Tegelikult sunnib kontaktisikut määrama ka ISM koodeks?

Määratud isik on koodeksi järgi see, kellele teatatakse, kui midagi juhtub, näiteks avarii, kes võtab *teami* kokku ja hakkab avariid kõrvaldama.

Nii et superintendandi näol on laeval isa, ema ja lapsehoidja ühes isikus. Kui see isik on kohusetundlik ja hoolitsev, siis on see laevale ainult õnnistus – muret ju vähem. Aga kui satub laisavõitu või võimuahne inimene, siis tuleb ainult tüli juurde.

Ega laev oma otsekanalit kaldaga ikka ei kaota. Superintendant on see, kelle käes on kõik rahad – remondiks, korrashoiuks, tagavaraosadeks, varustamiseks. Tema kontrollib, et need rahad läheksid õige asja eest. Sest tahame või ei, aga kui sa merd sõidad – tean omast käest –, on sul hoopis teistsugune ettekujutus kui maal olles. Näiteks laevas tundub muidugi, et parem on võimalikult rohkem remondis ära teha. Aga maal superintendant vaatab, et see on õigem oma jõududega teha, tolle peab tingimata remondis ära tegema, kolmas asi on õigem hiljemaks jätta. Pealegi, meeskonnad ju vahetuvad, aga superintendandil on kogu aeg ülevaade olemas.

Aga kas laeva meeskonnale kinnitatud eelarve poleks õigem – ise teavad oma vajadusi kõige paremini?

Just hiljuti tuli ühe *ro-ro* pealt suur tellimusleht, 350 000 kr. Aga istusime maha, vaatasime kõik läbi, ja järgi jäi 150 000 kr. Ega laev sellepärast vaesemaks jäänud: sõidab merd ja veab kaupa, mis ju ongi ta funktsioon. Oleme seda arutanud, kas anda rahad laeva meeskonnale. Aga siis tekib see sündroom, et raha on, vaja kõik välja võtta. Tegelikult saaks ehk hoopis vähema rahaga hakkama.

Kui superintendant tegeleb mitme laevaga, siis mis sunniks teda võrdselt raha jagama?

Kui eelarvet tehakse, siis on superintendant see mees, kes ütleb, kui palju tal raha vaja on. Ta teab ju, et eeloleval aastal ühel laeval on näiteks dokiremont, teisel mootori puhastamine, kolmandal klassiremont, neljandal ainult varustamine. Ühesõnaga, pärast ka jagab raha vastavalt vajadusele, mitte aga kõigile võrdselt.

Loomulik, et laevandus tahab võimalikult vähe laevade peale kulutada. Mis sunnib superintendanti ikkagi olema hoolitsev isa ja ema, mitte näiteks kubjas?

Ship manageri taset näitab oskus vähese rahaga tagada laeva tehniline korrasolek. Ta teab, mida peab tingimata sel aastal tegema, ja mida võib hilisemaks jätta. Muidugi ei too see laevale kaasa mingit avariid või näiteks *Port State Controli* märkust.

Kas mingid reorganiseerimise valud on põhjustanud Eesti Merelaevanduse laevade kinnipidamise?

Oleme teinud analüüsi, ja võin kohe kindlalt öelda, et see oleneb nii 80% meeskonnast. Mitte inimlikud vead, vaid inimlik lohakus on põhjuseks. Näiteks pandi "Kehra" möödunud aastal 37 punktiga seisma. Tuli uus meeskond peale, ja kahe päeva pärast näitasid need mehed laeva uuesti ette. Kõik oligi korras.

Mida tehti lohaka laevaperega?

Kapten läks ise minema, vanemmehaanik käib tänase päevani meiega kohut, kuna lasksime ta usalduse kaotuse pärast lahti, ülejäänud inimesed polnud otseselt süüdi. Kõik oleneb ikkagi juhtkonnast: kuidas inimeste käest nõuad, nii seda tööd tehakse.

Kapten on eluliselt huvitatud, et laev oleks korras, sest muidu võib hukka saada. Aga kes vastutab kapteni ees, et laev oleks korras?

Nii kapten ise, vanemmehaanik kui superintendant võtavad remondist tulnud laeva vastu ja kirjutavad vastuvõtuaktile alla.

Et remondi tulemusi teada saada, tehakse laeva käigukatsetused. Seejärel vaadatakse kõik üle: ega kusagilt vesi või õli tilgu, ega kuumaks ei lähe jne. Kui midagi on, siis see kõik likvideeritakse ära.

Kui "Transestoniast" rääkida, siis masin käis kai ääres väikese koormusega vist 48 tundi. Seda nimetatakse kaikatsetuseks. Laeva ei pea tingimata välja käigukatsetusele viima. Muidugi, kui laev tuleb ehitusest, siis tehakse nii seda kui teist. Vanemmehaanik teab oma laeva kahtlemata kõige paremini, vaatab kõik üle ja otsustab, kas kirjutab alla. Superintendandil on ka siiski suur osa, sest tal on suur remondikogemus.

See, et "Transestonial" üks masin ei töötanud – õigel ajal ei saadud muhvi –, oli täiesti tehase süü. Võeti vastu otsus, et läheb ühe masinaga – mõnel laeval ongi üks masin, nii et see ei olnud probleem. Tellitud muhv saab mai lõpupoole valmis, niikaua oleks ühe masinaga oma otsad ära teinud. Aga välja läinud, tekkisid ainsa masinaga mingid probleemid. Kolvirõngad olid, jah, tõesti tagurpidi sees – kusjuures neile on *top* lausa peale kirjutatud, aga praegu ei oska veel täpsemalt kommenteerida.

Tehases kontrollib ju ka keegi konkreetsete meeste konkreetset tööd?

Tehases öeldi, et niisugusel operatsioonil, kus pannakse kolb silindrisse, ei pea TKO kontrolli olema.

Noh, mina olen korra ka enne näinud, et kolvirõngad on tagurpidi sisse pandud. Olime Loksa tehases remondis. Neil oli lõuna kaheteistkümnest üheni, meil ühest kaheni. Kuni lõunal käisime, olid kolvid silindrisse lastud. Kui käima panid, hakkas dünamo hirmsat suitsu ajama, nagu aurulaev. Mina ütlesin muidugi, et midagi peab viga olema. Sel ajal oli ikka kord kõva, öeldi, et helistame Tallinna, tulevad suured mehed kohale ja lähete merele niikui viuhti. Aga ilusti vedas – nii kui Tallinna mehed laevalaele astusid, nii jäi dünamo seisma, väljalaskeklapid olid juba tagi nii täis, et kiilus kinni. See, kes kolvid sisse pani, oli veel üks kõvemaid Loksa tehase töömehi, Lenini ordeniga vend... Kui avastasime, lasksin ülejäänud viiel silindril ka lahti võtta. Olidki kõigil kuuel silindril tagurpidi sisse pandud. Nii et tõepoolest juhtub vahel. Hea merepraktika näitab, et III või II mehaanik peab ikka juures olema, kui masinat kokku pannakse.

Kui see "Transestoniaga" juhtus, oli esimene kõne superintendandile – tema on kaldal laevale kõige lähem inimene.

Nii et superintendandid magavad, mobiil padja all, ja õhtul mõtlevad, et ei tea, kas õnnestub hommikuni magada?

Jah, täpselt nii. Mobiilid selleks ongi, et mobiilselt inimesi kätte saada. Laev on üks tõsine tehniline ehitus, millel võib igasuguseid asju juhtuda, sealhulgas ka öösel. Ja meri teeb alati ka omad korrektiivid.

Kokkusattumuste tulemus oli, et eesti laevapere sattus sandi ilmaga ohtlikku olukorda?

Lausa ohtlikku olukorda ei olnud, sest nad said teist masinat ka kasutada. See käis niikaua, kuni vaatasid, mis teisel viga. Said kohe teada, milles asi.

Tehasega on muidugi väga raske vaielda – kes siis tahab süüd enda peale võtta.

Tegemist on vist ka monopoliga või on teil Eestis valikut?

Eestis küll mitte, aga võimalus minna on ju igale poole. Kes pakub parema hinna ja parema aja, sinna tavaliselt lähemegi. Seekordsel valikul oli hind üsna sama, ainult et polnud vaja laeva Riiga ajada.

Muuseas, tehas annab remondigarantii ka, mis kestab kuus kuud.

Mis roll klassiühingul kõige selle juures on?

Tema on ka kontrolliorgan. Ütleme, et 14. nädalal on laagrite tähtaeg. Siis tuleb klassiühingu *surveyor*, vaatab ja ütleb, kas tuleb uued panna või võivad need veel töötada. Sama on ka remondis – tema on see, kes valvab laeva tehnilise seisukorra järele.

Rida on niisugune: tööline teeb, TKO annab registrile üle, ja register töötab koos laevameeskonnaga. Register usaldab laevameeskonda: selge ju, et sa ei taha rikkis masinaga merele minna.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Suur osa on töökogemusel

Kas pärast erastamist on "Eesti Merelaevanduse" juhtimises midagi uut, mis juba toimib, "Eesti Merelaevanduse" juhatuse liige TOOMAS HÜÜDMA?

Praegu juhib laeva elu superintendant. Hiljuti viisime ka kaptenid superintendandi otsealluvusse. See skeem on mujal maailmas juba nii ära proovitud ja end õigustanud. See lihtsustab juhtimissüsteemi. Varem oli laevas väga palju väljundliine. Nüüd on üks inimene, kes teab kogu laeva probleemistikku ja tal on lihtsam operatiivselt kõigesse sekkuda. Tema omakorda kasutab kaldal muid allüksusi, et saada asjadele lahendust.

Aga kas nõuded, mis superintendandile esitatakse, ei viita üliinimesele?

Mõnes mõttes ta peabki üliinimene olema. Ta peab olema laevastikuga seotud, peab olema mereelu nuusutanud. Otse koolipingist tulla ei saa. Meil on selles ametis praegu mehaanikuharidusega inimesed, mujal maailmas on ka kapteneid. Kuna lõviosa superintendandi tööst on siiski laevade tehnilise seisukorra hoidmine, siis meie tänaseid kapteneid–tüürimehi ei ole neis küsimustes kahjuks seni piisavalt haritud. Tegelikult on juba mõned tüürimehed ja kapteneid, kes on natuke sõitnud välislipu all ja mõned neist praegu tööl välisesindustes uusehituste järelvalvet tegemas, kelles võib näha potentsiaalseid superintendante.

Kas konkreetse ebasobiva inimese sattumine superintendandiks, mida ei saa ju päriselt välistada, ei hakka laeva tööd takistama?

Tänapäeva ohutusnõuded ja nõuded firmade juhtimissüsteemidele on niimoodi paika pandud, et laevaperel on õigus pöörduda alati kõrgemale tasemele. ISM–i on see sisse kirjutatud. Olemas on *määratud isik*, kellel on ligipääs kõige kõrgemale tasandile. Ja kui kapten leiab, et midagi on superintendandi taha toppama jäänud, pöördub ta ise kõrgema taseme poole.

Superintendandid on mehaanik–inspektori nime all õieti kogu aeg olemas olnud, ja tasapisi hakkasime praeguse olukorra poole liikuma juba kolmneli aastat tagasi. Ühest süsteemist ei saa muidugi otse teise hüpata, on vaja järk–järgulist üleminekut. Jupp jupi haaval on neile inimestele vastutusvaldkonda juurde antud.

Superintendandil nagu teistelgi inimestel on süsteemis seda kergem töötada, mida selgemalt on firma tegevusprintsiibid, poliitika ja strateegia paika pandud. Pärast erastamist on palju muutusi olnud, ja inimestel tuleb kannatlik olla, sest asjad ei hakka kohe üleöö toimima, eriti veel sellises äris nagu laevaäri. See on komplitseeritum, kuna laevastik on mööda ilma laiali, ja kohe ei saa vahetut kontakti luua. Tehases lähed tsehhi inimeste juurde ja räägid kohe kõik ära – läheb palju kiiremini. Rahvusvaheliselt peetaksegi laevandusfirmasid üheks inertsemaist, muudatuste sisseviimine võtab kauem aega. Lisaks tuleb meie firmat maailma mastaabis lugeda suureks laevafirmaks – kel on üle 10–15 laeva, seda peetakse juba tõsiseks laevakompaniiks.

Laevu, mida paar aastat kodus ei näe, informeerite raadiobülletäänidega?

Jah. Ning et parandada suhet kalda ja laeva vahel, oleme praegu kehtestanud korra, et superintendant on kohustatud kaks korda aastas kõiki oma laevu külastama – isegi Hiinas. Leiame, et selle sõidu peale kulutatud raha ei lähe kaduma. Superintendant suhtleb meeskonnaga ja näeb ära laeva konkreetsed probleemid ning vajadused.

Superintendandid töötavad paaris – kui üks on ära, siis jooksvates küsimustes asendab teda kohapeal teine.

Agendid on endiselt olemas. Aga mida rohkem asju ise kontrolli all hoiame, seda parem. Väga heale kindlale partnerile võib muidugi ka paljugi teha usaldada.

Kuidas kulgeb ja millise protseduuriga lõpeb laeva remontimine, mis on superintendandile kindlasti üks raskemaid töid?

Laevu viiakse üldreeglina ekspluatatsioonist välja viie aasta jooksul kaks korda, siis on ette nähtud laeva dokkimine. Kord viie aasta jooksul taastab klassiühing laeva dokumendid. Dokkimisega tehases ajastatakse tavaliselt muid vajalikke remonditöid, mida ei saa ekspluatatsiooni ajal teha. Meil on ka vastav graafik olemas. Umbes pool aastat varem algab eeltöö, meeskond hakkab koostama remonditööde nimekirja. Superintendant vaatab selle läbi, kooskõlastab meeskonnaga ära, ja seejärel esitatakse juba laevaremonditehastele vähempakkumise tegemiseks. Kes annab paremad tingimused, see tehas siis valitakse. Mõnel juhul on õigem maksta natuke kõrgemat hinda, peaasi, et kiiresti ja lubatud tähtajaks valmis saab. Reisilaevade seisuaeg läheb ju eriti kalliks.

Teatud tööde poolest on Baltimaade tehased Lääne omadega täiesti konkurentsivõimelised. On aga ka töid, mille poolest ei ole. Sõltubki siis ka sellest, milline on vajalike tööde laad ja maht.

Eraldi üksikud tööd võtab tehaselt vastu laeva meeskond. Iga remonditud mehhanism katsetatakse töös ära. Remondisolevas laevas on ka superintendant peaaegu pidevalt juures. Kui laev on Tallinnas remondis, siis paratamatult tegeleb ka muuga, kui aga mujal, siis läheb laevaga kaasa. Lõplikule vastuvõtmisele kirjutab alla nii kapten kui superintendant. Tehas annab tehtule üldjuhul 6–kuulise, hea tehas teinekord ka aastase garantii.

Klassiühingutel on oma reeglid laevade ehitamiseks ja oma nõuded laeva tehnoseisundi jälgimiseks ekspluatatsioonis. Remondi ajal kontrollib klassiühingu esindaja omakorda tööde kvaliteeti.

Miks "Transestonia" seekord remondis oli?

Lihtsalt klassi taastamine. Kogu töö käis *Det Norske Veritase* järelevalve all. Tellija ja klassiühing vaatavad praktiliselt ühel ajal tööd üle. Teinekord võib klassiühingu nõue ületada laevaomaniku nõudmise – viimane ei jõua võib–olla iga nüanssi endale teadvustada. Selleks klassiühingud ongi; laevaomanik maksab klassiühingule sellepärast raha, et tema laev vastaks klassiühingu nõuetele. Aga on ka nüansse, mis on väljapool klassiühingu ampluaad, ja siis jälle laevaomanik omakorda esitab nõudmised.

Klassiühingute roll laevaäris on praegu maailmas diskussiooniteemaks. Kahjuks peab nentima, et klassiühingute reeglistik ei kata tegelikult kogu laeva elu. On ju ka veel konventsionaalsed nõudmised, mille riigid omavahel kokku lepivad. Liipuriik võtab kohustuse vastuvõetud reegleid täita ja ka kontrollida. Eesti riik on nõuete täitmise kontrolli delegeerinud klassiühingutele.

"Transestonia" läks remondist välja 3. märtsil, aga meresõidukõlblikkuse tunnistuse sai mõnevõrra varem?

Niimoodi on täiesti võimalik. Laevas võib olla selliseid asju, mida omanik veel laseb teha puhtekspluatatsioonilistel kaalutlustel, aga klassiühingu nõudmised on juba täidetud. Seda juhtub tihti.

Te tunnete ise seda laeva. Kas see sattus seekord merel ohtlikku olukorda?

Otsest ohtu laevale ja laevaperele minu meelest ei olnud. Olin laevaga sides, kui see juhtus, konsulteerisime. Laev tuli omal jõul tagasi. See näitab, et kriitilist olukorda ei olnud. Kriitiline oleks olnud sel juhul, kui tal käiku ei oleks olnud. Teine masin oli ka olemas, kuigi hoidsime seda varuks, sest teadsime, et ei kannata täit koormust – ootasime varuosa. Hädaolukorras oleks võinud seda kasutada.

Kas seda äpardunud reisi oleks saanud ära hoida – kas on midagi, mida oleks saanud teisiti teha?

Üldisemalt rääkides: kõike saaks ära hoida, kui teaks seda, mida pärast tead. Nüüd on meie ülesanne võtta juhtunust õppust. Kui uurimine on lõpetatud, teeme põhjaliku analüüsi ja vaatame, missugused olid need nüansid, mis tegelikult selle olukorra tekitasid.

Paratamatult tuleb pabereid juurde?

Mitte tingimata pabereid juurde. Mitte ainult meie siin, vaid terve inimkond peaks õppima õnnetustest ja intsidentidest, mis juhtuvad. Selleks me ajalugugi koolis õpime.

Peamine on praegu süsteemi optimiseerida ja minna õigetes arengusuunades, siis on ka töötegemine lihtsam. ISM koodeksi juurutamisel võivad paljud firmad selle vea teha, muudavad süsteemi liialt jäigaks. Me üritame teha kõik selleks, et nii ei juhtuks. Superintendantide olemasolu, millest ju juttu alustasime, seda kindlasti ei tee.

Nende inimeste asendamine ei ole lihtne, aga mitte võimatu. Üldolemuselt on laevad siiski sarnased. ja veel on oluline, et inimene saaks aru, kui ta vajab abi – ise ei suuda.

Kõik muutusid kindlasti ettevaatlikumaks. Kuidas nüüd järelevalvet korraldate?

Põhimõtteliselt oli ju kõik paigas, kõik toimis. Lõplik analüüs peab olukorra põhjustanud nüansid kätte andma. Kas keegi jättis midagi vaatamata? Aga loomulikult tugevdab iga selline intsident tähelepanu.

Kui iga asi peab olema paberi peal ja koopia jääb mulle, siis näitab see partneri usaldusväärsuse astet. Suheldes vanade välismaiste laevafirmade ja sealseid traditsioone kandvate meremeestega, räägivad nad sageli, et vanasti ajasid laevafirmad asju lihtsalt telefoni teel, suuliselt. Ja lepped toimisid. Kahjuks on nii – maailm muutub.

Kas seda praktiseeritakse sageli, et kutsutakse masina valmistajatehase esindaja kohale?

Pidasime seda hädavajalikuks, sest tekkis probleem masinaga. Tundus, et on vaja kõrvalabi, kes vaataks seda asja värske pilguga, kuna oli karta, et meil võib tekkida lahkarvamus tehasega. See mees valdab asja hästi ja kujutas päris hästi ette, missuguses seisukorras vana masin võib olla. Oleme seda ennegi teinud; välismaal on see veel levinum. Julgen arvata, et nõukogudeaegne mereharidus oli päris heal tasemel ja mehaanikud küllalt hästi koolitatud ning olid üldjuhul võimelised niisugustes probleemides orienteeruma ja lahenduse leidma.

Konsulteerisime ka kindlustusfirmaga, kes peab seda firmat FG Engineering Euroopa üheks paremaks firmaks "Pielstick"-tüüpi masinate alal.

Missuguse ettevalmistuse annab merekool remondi kui ebahariliku olukorra üleelamiseks?

Õppeprogramme põhjalikult ei tunne. Aga kui üldse remondist kui sellisest rääkida, siis eks paljude tööde ise tegemisel ja erakordsetest olukordadest väljatulemisel mängib ikka väga suurt osa töökogemus. Teoreetiline baas peab muidugi ka olema.

Merekooli lõpetades oli meid kahesuguseid: ühed, kel peamiseks kogemuseks põrandalapi ja kaltsu kasutamine, ja teised, kes meretöö alase kogemuse said. Kolm suve tegelikku merepraktikat tegid meestele päris suure vahe sisse.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Laev on vana, diisel samuti

Laev oli remondis üsna kaua. Mida selle ajaga tehti, "Transestonia" remondijuht, Balti Laevaremonditehase *ship repair manager* NIKOLAI TROITSKI?

Vahetati välisvooderdis. See käis kahes etapis. Algul telliti ühes mahus, ja me alustasime tööd. Klassiühingu nõudmisel tuli veel teine etapp ette võtta. *Det Norske Veritase* nõudmised on ülikarmid. Nii et laevaomanikul tuli seda tööd juurde tellida, ja see on täiesti normaalne. Meie aga teeme loomulikult seda, mida meilt tellitakse.

Teatud töid tegime ka mehhanismide juures, aga need ei olnud väga suured. Generaatori profülaktiline remont oli samuti. Lisaks mõned tööd tekil. Ahtriaparelli tegime juba teist korda. Samuti remontisime mõlemat laevakruvi. Ning veel tegime tehnilist hooldust vasaku parda peamasinale.

Selle kallal, mis laevaga juhtus, töötab praegu komisjon. Ühtset arvamust ei ole. Laev on vana, diisel samuti. Seda pidanuks põhjalikult remontima. Algusest kuni praeguseni on juba nii palju aega möödas, et sellele peaks kapitaalremonti tegema. Masinaspetsialistid ütlesid, et oleks vaja veel seda, teist ja kolmandat teha. Aga meie teeme ju seda, mida tellitakse. Öeldakse, et pintsakule tuleb üks varrukas külge õmmelda, ja nii me teemegi.

Masinas oli defekt mitte remondi tõttu, vaid sellepärast, et masin on juba vana. Minu arvamus põhineb Göteborgi ja Peterburi *surveyori* arvamustel. Laevaomanik kutsus esimese, tehas teise spetsialisti. Üks pea on hea, kaks veel parem.

Missugune on üldse laeva tehasest remondist lahkumise protseduur?

Lepingu järgi vastutame remondis tehtud tööde eest. Sellele anname ka kuuekuulise garantii.

Kui kõik on tehtud, toimuvad katsetused. Need on niisugused, nagu tellitud – masina käivitamisega kai ääres ja sissetöötamine koormuse järkjärgulise suurendamisega. Lisaks võivad olla ka käigukatsetused. Seekord oli laevaomaniku programmi järgi ette nähtud sissetöötamiskatsetus. Vanemmehaaniku juhtimisel pandi diislid tööle. Kõigi mehhanismide ekspluateerimine on laevaomaniku asi, meie töölised aga kindlustasid masina sissetöötamise ajal – kui ilmnenuks mingi defekt, oleksid nad selle pidanud ära parandama. Kõik läks normaalselt; siin kirjutati akt alla. Laev läks siit Muuga sadamasse. Seda minekut otsustati lugeda käigukatsetuseks. Seal pandi kaup peale ja läks merele.

See, mis neil juhtus, juhtus täisvõimsusel. Oleks pidanud arvatavasti hoolikamalt, vähema koormusega diislit sisse sõitma.

Kuidas teil konkreetse töölise konkreetset tööd kontrollitakse?

On olemas kontrollisüsteem. Mõnel brigadiril on TKO volitused; on ka koosseisuline TKO inspektor. On olemas kontrollimist vajavate tööde nimekiri; teise– ja kolmandajärgulise tähendusega töid võib selles nimekirjas mitte olla. Mehhanismid pannakse kokku vastava mehaaniku kontrolli all.

See, mis tolle diisliga tehti, ei olnud niisuguse ulatusega töö, et oleks nõudnud klassiühingu kontrolli.

Kas tehas on kuidagi spetsialiseerunud või teeb peaaegu kõiki remonditöid?

Muidugi ei remondi me kõikvõimalikke laevu. Aatomilaeva näiteks ei võtaks. Lennukikandjat ka vist ei remondiks. Nii reisi– kui ajaloolist laeva oleme küll teinud. Aga need on ikkagi tavalised laevad. Ka purjelaeval võiksime üht–teist teha.

Tehas on *holding*–firma ja spetsialiseerumine on firma sees. Ühed remondivad keret, teised mehhanisme, kolmandad diisleid, neljandad puhastavad ja värvivad keret jne. Tsehhides on masinadetailide remontimiseks unikaalsed seadmed.

Seda tüüpi masinaid nagu "Transestonial", oleme kalatraaleritel remontinud. Mida me praegu "Transestonia" juures teeme, ei ole ümbertegemine, vaid lisatöö, ja õige tõsine töö. Nüüd on see töö suurema ulatusega kui enne, ja selle diisliga

ISM koodeks – tööpõld laieneb

Millal kaubalaevad ISM sertifikaadi saavad, "Eesti Merelaevanduse" ISM osakonna direktor JAANUS MATSO?

Peavad saama 1. juuliks 2002.

Aga saavad ilmselt varem?

Kui puistlastilaevadega lõpetame, on järgmine laev "Soodla", ja siis igast tüübist üks laev.

Peale "Ohutu juhtimise süsteemi" dokumentide viimist laeva peavad laevapere liikmed viima need vastavusse oma laevaga. Pärast juhendite kinnitamist ISM osakonnas viiakse need ellu. Sellele järgneb kompaniisisene kontroll, misjärel antakse kuni 3 kuud mittevastavuste kõrvaldamiseks ning seejärel väliskontroll, kes väljastab laevale "Ohutu juhtimise tunnistuse".

Oma osaga üritame valmis saada septembris–oktoobris, tunnistused saadakse vast järgmiseks kevadeks.

Võib arvata, et võistlus käib naabermaadega – siis saab näidata, et kellelgi on parem laev, kui seda on sertifikaadiga tunnustatud.

Soome meresõiduamet on oma laevadele kogumahutavusega üle 500 esitanud nõude saada tunnistus tänavu suvel. Norra pole seda teinud, teiste kohta info puudub.

Ent need laevad, kel pole ISM sertifikaati, ei saa sertifikaadiga laevadele lubatud allahindlust ei Euroopa Liidu sadamailt ega kindlustusseltsidelt. Euroopa Liidult saadud dokumendi projekti kohaselt on seal järgmine plaan. Selle kohaselt saab tänavu pärast 1. juulit iga üle 500-tonnise laeva kapten hoiatuskirja, et juhul, kui laeval tuleva aasta 1. juuliks pole sertifikaati, pole tal Euroopa Liidu sadamaisse asja. See on varasem kui IMO nõue, niisamuti tehti ka parvlaevadega.

Meil on viimase puistlastilaevana lõpetamisel "Elmar Kivistik" Rotterdamis. Reisilaevadest on "Neptunial" ajutine tunnistus, teistel kõigil aga viieks aastaks.

Kas ISM koodeks näeb laeva remonti minekuks ka mingeid eri protseduure ette?

Remonti minekuks on protseduur 109 – laevade tehnohooldus ja remont.

Kuigi iga firma on erinev, saab siiski teistelt malli võtta, aga arvestada tuleb ka enda omapära. Näiteks selline nõue: kuni reisilaev on Eesti vetes, peab roolikambris olema kaks laevajuhti – lääne poole minnes järelikult Tahkunani. Firma oma nõue on, et näiteks Stockholmi saarestikus oleks samuti roolikambris kaks laevajuhti. Kuigi Rootsi poolest piisab, kui sealse lootsi kõrval on üks laevajuht.

ISM koodeksi eesmärk on panna vigade vältimiseks inimene oma tööd analüüsima. Selle rakendamine aitab ka raha kokku hoida, eri juhtumeil 10–25%.

Võtame niisuguse näite, kui inimene teeb lihtsalt tööd ega analüüsi. Ütleme, et ta kulutab aastas radari remondile 10 000 $. Järgmisel aastal on radar vanem, ja remondiks kulub 12 000 $, ülejärgmisel võib-olla juba 20 000 $. Aga uue väga hea radari võiks saada 50 000 $ eest. Sellele antaks ka veel kolm aastat garantiid. Ühesõnaga, kui neljandal–viiendal aastal uus osta, hoiaksid juba raha kokku ja ka ohutuse seisukohalt oleks parem.

Näiteid võiks veel palju tuua. Valitakse dokkimiseks kõige odavam koht, ütleme, et Riia. Kaliningrad on natuke kallim, kusagil veel natuke kallim, Antwerpen on poolteist korda kallim. Saadetakse laev septembris Riiga. Hakkavad vihmad, vahel juba ka lumi. Ja laev, mis pidi nädala dokis olema, seisab seal kuu aega. Antwerpenis oleks sealsete ilusate ilmadega nädala jooksul töö valmis saanud. Ja jälle tuleb välja, et esialgne odav hind on kasvanud kaks või kolm korda suuremaks. Lisaks võib juhtuda, et vihmaga värvitu tuleb kolme kuu pärast maha, ja kõik hakkab otsast peale.

Sellepärast seda süsteemi ongi vaja, et teha pidevat analüüsi, ja seda igal tasemel.

Remondi järel peate olema veendunud, et kõik on korras ja laev sõiduks ohutu.

Protseduuris ongi paika pandud, kes mille eest vastutab. Enne remonti tehakse lepingud alltöövõtjatega, kes mida teeb, ja igas lepingus on ka kirjas, kes mille eest vastutab.

Peale 109. on meil ka 103. protseduur. See ongi alltöövõtu protseduur. Lepime kokku näiteks hr. Vinkeliga, et tema mehed hakkavad meie laevas tööle. Tuleb 15 meest, igas kohas kaks või kolm. Lepingus on kirjas, mitmes kohas korraga võib näiteks teha keevitustöid ja kes vastutab tuleohutuse eest – kas paneb tema oma mehe valvama või on see laevaomaniku, st. ISM-i järgi seltsi asi. Kui see jääb seltsile, siis palgatakse tavaliselt lisatööjõud, kes ainult sellega tegelevadki. Lisaks suureneb remondi ajal tuletõrjeringkäikude arv. Käiakse ka veel kuni 12 tundi pärast tööde lõppu.

ISM–i seisukohast on alltöövõtu protseduur väga tähtis. ISM koodeksis on öeldud nii: hoolimata lepingutest jääb üldvastutus ikkagi laevaomanikule. Sellepärast teeme järelkontrolli. Peame kontrollima nö. alltöövõtja ohutust. ISM on ju see vihmavari, mis katab kõik – SOLAS-i, MARPOL-i, STCW konventsioonid.

Kas remontijatel on mingid omad ISO standardid ja sertifikaadid või ei ole veel?

Veel ei ole, aga kindlasti tulevad. Saksamaal pidi osaliselt juba nii olema – nad on isegi üle pingutanud –: varem anti kogu mehhanismi peale sertifikaat, nüüd iga vidina peale eraldi. Suur mehhanism pannakse kokku ainult nendest osadest, millel igaühel on oma sertifikaat. Eestis on mitmel firmal juba ISO sertifikaat. Kui tahetakse turul püsida, tuleb seda teha.

Teid sunnib konkurents seda juba enne tähtaega tegema.

Lisaks ka sadamamaksude kindlustustasude küsimus: ja miks peaksime 30% rohkem maksma?

Kuidas käib remonditööde vastuvõtmine ja remondijärgne kvaliteedi kontroll?

Ametijuhendites on see ka kirjas ja lepinguteski ära reguleeritud. Aga muidugi peab laeva spetsialist juures viibima, kui mingi mehhanism näiteks lahti võeti, ära puhastati ja siis jälle kokku pannakse. Iga tööd see just ei hõlma, see oleks võimatu. Aga näiteks dokist väljaminek on pikk protsess – kui dokk on vett täis lastud, kontrollitakse kõik allapoole veepiiri jääv hoolikalt üle. Mingi vooliku sissetoomiseks keevitatakse tihti ju auk sisse ja pärast jälle kinni. See kõik kontrollitakse üle. Enne kui ei tule raportid, ei minda kuhugi.

Esimesel korral tuli "Transestonia" Vene-Balti sadamasse oma kahe masinaga, teisel korral pukseritega.

Kas masinatele käigukatsetusi ka tehakse?

Sajaprotsendiliselt ei julge väita, seda peab iga superintendandi käest küsima. Ise olen olnud "Vana Tallinna" ja "Meloodia" peal, seal olid küll pärast remonti käigukatsetused.

Kas "Transestoniaga" juhtunu on midagi, mis paneb teid mingeid juhendeid täpsustama?

Kui saame juurdluse tulemused, teeme analüüsi. Nii on alati selliste juhtumite puhul.

Igal teisipäeval on osakonna koosolek, kus igaüks kannab ette, mitu märkust on kõrvaldanud ja mis on veel lahtine. Proovime kogu süsteemi kontrolli alla saada. Varem kontrollis igaüks lihtsalt vastavalt südametunnistusele, töötahtele jne.

Praegu on põhiliselt tegemata need asjad, mida saab kõrvaldada ainult remondis. Näiteks töötaja käis laevas ja avastas, et mingi pollar on vales kohas. Ütleme, et tähtaeg oli kuu. Aga loogiline on, et sõidu ajal ei saa seda kõrvaldada, järelikult tähtaeg nihkub. See on põhjendatud asi, ei saa midagi parata. Kui laev läheb remonti, siis pannakse õigesse kohta. Aga olulise on, et asi püsib kontrolli all.

ISM–i osakonna direktor on kohustatud käima tehnikateenistuse infotunnis. Sellest võtavad osa tehnikadirektor, personaliosakonna inimesed ja superintendandid. Siis saab kõike konkreetselt küsida. Vastav superintendant annab siis aru, miks mõni asi on tegemata: kas talle ei antud raha, või on laev näiteks Angoolas ankrus, kus vastavat asja võttagi ei ole või mees hoopis unustas, et ta vastava nõudmise üldse saanud oligi – kõike võib juhtuda. Oluline on, et puudused on teada ja kontroll kehtib.

Olete siis omalaadne sisekontrolli osakond?

Jah, ISM–i mõte on selles: rääkgi, mida sa teed; näita, et just sina pead seda tegema; ja kolmas, kõige tähtsam asi – näita, et oled seda teinud. Inspektor kontrollib laeva. Teeb märkuse. Toob koopia märkuste raamatust siia või siis koostab mittevastavuse ettekande. Kui kõik on hästi, kirjutab, et märkusi ei ole ja ikkagi toob koopia siia. See on nagu omamoodi kaitse meeskonnale.

Mäletan veel oma laevas tööta-mise ajast, aastast 1983: tuleb tuletõrjeinspektor laeva. Lõunaaeg. Vajub muidugi kapteni kajutisse. Kostitatakse, ja läheb minema. Miks ta seal käis? Söömas...

Nüüd on selgelt näha, miks käis. Ja kui kirjutas, et märkusi ei ole, aga järgmisel päeval teeb Stockholmi *Port State Control* 30 märkust ja paneb laeva seisma, siis on ka asi selge.

Kas Eesti Merehariduskeskuses "Ohutu korraldamise rahvusvahelise koodeksi" järgimist ka õpitakse?

Sügisel kutsuti mindki loenguid pidama, aga kuna praegu on nii kiire ja järjest kiiremaks läheb, siis mul ei ole aega. Seetõttu täpsemalt ei tea. Siiski, hiljuti ühe merekoolist meie laevale tööle tulnuga vesteldes selgus küll, et tema ei teadnud asjast midagi. See on muidugi kurb.

Aga aasta pärast on järelkontroll, ja kui kõik korras, siis võib ISM-i osakond laiali minna?

Üldse mitte. Mis on kõige suurem töö? Koodeks nõuab, et laevaomanik peab välja töötama ohutu korraldamise süsteemi. Enamik sellest on juba tehtud. Siis peab ta selle juurutama. Puistlastilaevadega praegu lõpetame – üks on jäänud. Ja siis peab ta säilitama süsteemi toimimise. See on kõige raskem. Näiteks viisime ühele laevale dokumentatsiooni peale. Kapten ja ta meeskond õppisid asja selgeks. Käisime laevas, oli sisekontroll, sai märkused, kõrvaldas puudused, tuli väliskontroll, laevale anti sertifikaat. Nädala pärast tuli vahetus. Kõik. Need mehed polnud asjast kuulnudki. Laev on kusagil Jaapani juures, pihta ei saa. Mehed on oma viis kuud ära, tulevad koju. Läheb peale kolmas meeskond. Selge, et kui esimene teisele veel midagi edasi andis, siis teisel kolmandale pole enam midagi üle anda. Ongi süsteem seisma jäänud. Kui mitte välja surnud.

Mis vahendid teil on selle ärahoidmiseks?

Ongi ainult see, et esimesel aastal – et süsteem toimima hakkaks, on vaja aastat – ei saa nii, nagu koodeks ütleb, kord aastas käia, esimesel aastal tuleb käia vähemalt kord kvartalis. Ja mehi tagant sundida. Mul on endal üks "must nimekiri", missugused meeskonnad on luubi alla võetud – kes on kuidagi libisenud nii ära, et läksid laeva, kui sertifikaat juba oli ja tulid ära, kui aastakontroll polnud sellesse laeva veel jõudnud. Peale selle osa inimesi läheb minema, teeb karjääri jne. Ning üks asi on olla näiteks II tüürimees, teine asi vanemtüürimees.

Ühesõnaga, arvan et vastupidi: aasta pärast pole siin osakonnas mitte kümme, vaid viisteist inimest. Tööpõld laieneb.

Mari Vamba
Madli Vitismann

---

enam midagi niisugust juhtuda ei saa.

Kas teie tehase tegevusalal kehtivad mingid ISO standardid?

Töö selles suunas käib.

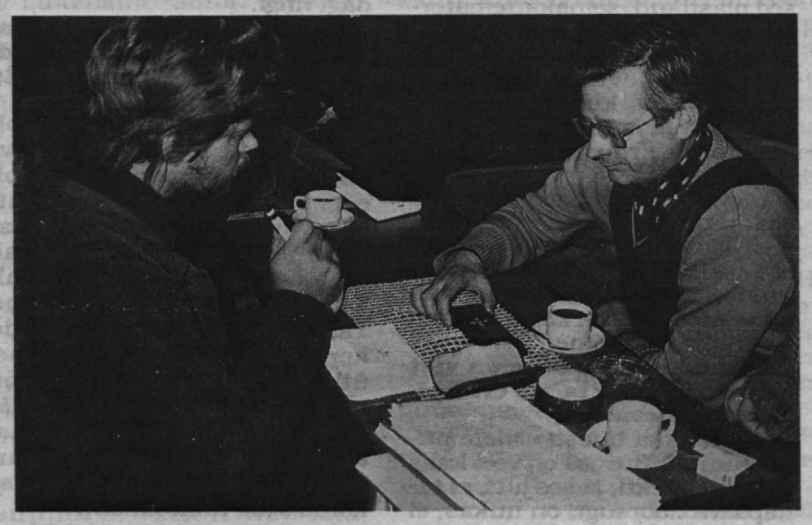
Kas teil on ka varem tulnud kohtuda masina valmistajatehase esindajaga?

Oleme pidevalt konsulteerinud samasuguste diislite valmistajatehasega Peterburis. Remontisime ju kalalaevastiku masinaid. On teatud arv tunde, mis need peavad töötama, ja siis tuleb neile kapitaalremont teha, ükskõik kui hästi või halvasti need parajasti siis ka ei töötaks. Odavam oli vahetada vana diisel varem remonditu vastu, kuid tegime remonti ka otse laeval. Siis oli meil valmistajatehasega pidev kontakt, ja side ei ole tänaseni katkenud.

Kas viisakas-irooniline suhtlemisstiil laevaomanikega, mille juurde kuulub iga asja fikseerimine paberil ja igast paberist koopia omamine, on üldine?

Kõigepealt tehakse paberid selle kohta, mis olekus mehhanismid remonti tulekul on. Aasta pärast see võib-olla selgitab, miks mõni detail üles ütles. Paberil fikseerimine puudutab suhteid absoluutselt kõigi laevaomanikega. No ja kui inimesel on huumorimeelt, siis on kergem mistahes olukorrast välja tulla. Huumorimeel kuulub ühe kindla kategooria inimeste juurde. Kui inimene oskab oma asja halvasti, siis ta on tige ja ettevaatlik. Aga kui ta mõistab sügavalt kõnealust probleemi, oskab asja lahendada ja näeb enda vastas sama tasemega isiksust, siis saab just niimoodi kõige paremini lahendusi leida.

Laevaomanik nõudis, et teie inimesed oleksid katsetuste juures, mis toimuvad puhkepäevadel. Kas peate töötajaile topelt maksma?



Remondistaap vanemmehaaniku kajutis: käigukatsetusi plaanivad Peter Eifstrand ja Nikolai Troitski.

Tuleb toimida vastavalt tööseadusandlusele.

Mõnel alal käib meil töö ööpäev läbi, mõnel ühes, mõnel kahes vahetuses.

Kes te ise hariduse poolest olete? Ja kuivõrd teie konkreetse töö tegijad merd on kogenud ning kuidas on nende kvalifikatsiooniga?

Õppisin laeva jõuseadmete insener-mehaanikuks. Ja need, kes masinaid remondivad, on mereoludega küllalt hästi tuttavad. Aga mis kvalifikatsiooni puutub, siis – täiuslikkusel ju piiri ei ole. Muidugi tahaks, et eriti häid spetsialiste oleks rohkem.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Sinisel ja sinisel on vahe

Kunst või kasutusvajadus

Erinevate reisilaevadega sõitnud inimesed kohtavad laevadel küll erinevat ruumijaotust, kuid äratundmisröömuga tuttavaid interjööriosiseid: baarilaudu, restoranitoole, vaskseid trepikäsipuid, klaasseinu ja peegleid. Ning laevad jäävad meelde peamiselt mingi värvitooni järgi, nagu "Nord Estonia" kunagine helesinine (vaippõrand) või "Estonia" roosa (fuajeediivanid) ja pruun (laevapereruumid). Nii võib meenuda ka "Mare Balticumi" algusaegade kroonusinine või "Georg Otsa" aastatetagune tumepunane.

Millegipärast erineb "Fantaasia" teistest Eesti ometi eripalgelistest laevadest. Kandvate värvitoonidena meenuvad tumesinine ja kollane, ometi on seal muidki värve. Ka ruumijaotus pole päris tavapärane ning seal on leidlikke detaile. Laeva kujundas Eesti sisearhitekt.

Arhitekt PILLE LAUSMÄE, kas teil on ka mingi varasem seos mere ja laevadega?

Seos merega on tõesti olemas, aga see, miks mind "Fantaasiat" tegema kutsuti, on jälle hoopis teistsugust päritolu juhus. Noorpõlves, kuni ülikoolini olin päris kõva purjetaja, aga tuli valik teha. Mäletan, et enda merest lahti kiskumine oli päris valus, põdesin kohe aastaid. Aga seda soojem oli tagasipöördumine.

Muidugi, kui see laevatöö tuli, kõlas see teistmoodi kaugena ja oli omamoodi julge pealehakkamine. Oli jälle hoopis teine suhe meresse – romantika tuli kohe kõrvale heita ja selle raudkolakaga kusagilt otsast midagi peale hakata.

Kas nägite laeva juba eelmisel liinil eelmises kujunduses?

Jah, nägin küll. Aga siis oli rohkem reisijapoolne nägemine, sest küsimused ja probleemid tekivad ikka alles siis, kui nendega silmitsi oled. Alguses tundub kõik kaunis lihtne – ruum nagu ruum ikka. Aga kui tegemine juba otsustatud oli, siis oli kõhe küll – niisugune kogemus ju ikkagi puudus. Puudus minul ja puudus mõnevõrra otsustajatelgi. Kuigi pean ütlema, et kõik, alates laeva intendantidest, olid kogenud ja mõtlevad inimesed.

Kui palju see töö oli utilitaarsete probleemide lahendamine ja kui palju kunstiline eneseteostus?

Meie büroo arvas, et peab püüdma teha nii, et see oleks ka mõnevõrra kunst – et sisekujundusest võiks ikkagi ka mõnevõrra rääkida. Samuti mõjus "Hansatee" juhtkonna häälestatus, et on vaja võtta eesti sisearhitekt. Et tihti võetakse sisekujundajaid väljast, arvates, et nemad teavad ja oskavad, on mu meelest vale. Enn Pandi seisukoht, et isegi kui läheb untsu, pole midagi, proovime, rahustas algul maha ja hirmsat krampi ei tekkinud. Et ei tellitud näiteks soomlastelt tuntud headuses, siis tähendas see, et oodatakse midagi muud kui tavalist laeva, mida oleme harjunud nägema, ja see kohustas. Tuttavatega rääkides olen kogenud, et ei mäletata, missuguse laevaga käidi – nii ühte moodi kõik. Kõik on enamasti rendilaevad, iga järgmine rentija midagi natuke teeb, aga puudub tervik. Seda me püüdsimegi, eriti läbivate värvide abil, luua. Üks restoraniruum ja kohvik sai küll jäetud enam-vähem nii, nagu nad enne olid, ja need langevad üldisest pildist välja.

Algus tundus küll hullumeelne: projekti esitamiseks jäi umbes kaks nädalat. Eeltööd sai natuke ka enne tehtud, aga päriselt alustatud ikka siis, kui hinnapakkumised juba tehtud, tellija selle aktsepteerinud, uurima hakatud, kas vajalikku materjali saab. Ümberprojekteerimine käis kogu aeg: mõne materjali tarnetähtaeg oli väga pikk, need tuli asendada. Ühtteist oleme veel nüüdki teinud, mida vaja – mõne letikese, mõne riiuli.

Peab ütlema, et eesti valmistajad võtsid end ka kohutavalt kokku. Seda võiks pühendumiseks nimetada. Kolleegid küsisid poolnaljatamisi, et millal see sul ometi valmis saab – keegi ei võta midagi teha, ütlevad, et teevad laeva! Kvaliteedi osas on mul etteheiteid vaid firmale, kes lette valmistas, aga see polnud ka eesti firma!

Kujundaja peab alati valmis olema, et tekib hind, mida tellija ei ole nõus maksma, ja siis tuleb ümber mängida. Seekord oldi nõus hinda ka natuke alla laskma, peaasi, et saaks ilus. Nii tegi näiteks firma, kellelt laevas on üks läbivaid elemente – messingvalgustid. Paljud tundsid ilmselt võimalust end näidata, sest laevu tuleb kindlasti ju veel.

Kõik, mööblitislereist kuni vaibapanijateni, töötasid võimete piiril. Oldi ühe ja sama asja eest väljas, omandati ka mingi meeskondlik mõtlemine, ja lihtne oli juba samade inimestega järgmist laeva teha.

Laeva sobivad materjalid olid meie jaoks kõik uued. Kangastega oli asi selge, aga igasugused plastikud, seinakattematerjalid... Õnneks leidsime siit firmasid, kellel oli varasemate laevaremontidega kogemusi – teadsid juba, kust mida saab, kontrollisid, kas on ladudes jne. Tänu osale firmadele jäi see osa tööst meil ära.

Laevaga seostub nagu iseenesest puit, just väärispuit, luksuslikkus jne. Aga siis selgub, et tegelikult ei tohigi laeva justkui milleski muust kui plekist teha! Algul oli see kõige raskem – selle äratundmine.

Laeva kujundamine on vist ka see töö, mis tahab eriti pidevat järelevalvet?

Olime ikka täiesti sellele pühendunud. Büroos oli veel kaks noort arhitekti, ja see jutt, et tänapäeva noorsugu on hukas, ei kõlba kohe kuhugi! Meie ettekujutused, sealhulgas ka laevast, olid üpris erinevad, ja võib-olla just nende noorte tõttu on tulemuseks mingi värskus ja laeva teisiti-väljanägemine. Minu poolt oli kogemus, oskus seda kõike koos hoida.

"Laevaruum vajab vertikaali," põhjendab Pille Lausmäe püstkirja.

Kui palju oli vaja meeskonnaga nõu pidada: kõik tehakse ju reisija jaoks, aga peab võimaldama ka reisija teenindamist?

Teatud mõttes oli projektijuht ju ka intendant, kes väga täpselt vajadusi teadis. Mart Puussepp jälgis ja nõudis kogu aeg ning seisis just oma töötajate tingimuste eest.

Tagantjärele mõeldes oli see veel sellepärast väga huvitav kogemus, et maismaal valmis meil paralleelselt büroohoone ühele firmale, nii et laeva ja selle firma kollektiivi saab ka võrrelda. Ja selgus, et ühel puhul võib rääkida lihtsalt palgatöölistest, teisel puhul aga tõesti meeskonnast. Nii mõnigi on laevas pärast vormis ja kõrgel positsioonil, aga ehitamise ajal ei häbenenud keegi võtta kasvõi raudlati otsast kinni. Rääkimata sellest, et töö lõppedes oli igal pool tunni aja pärast kõik puhas ja korras; igaüks teadis täpselt, mida teha. Inimeste mentaliteet, suhtumine on laevas hoopis teistsugune kui maismaatöötajail. Kõrvaltvaatajale jättis see kõik küll väga meeldiva mulje.

Arvestades, et midagi tuli ikkagi ka ümber mängida – kuidas nüüd ise lõpptulemusega rahul olete?

Tegemist oli minu jaoks nii uue teemaga, et ma igaks juhuks isegi ei julgenud midagi ette kujutada. Avamispäeval leidsin küll, et on põhjust rahul olla. Aga mu eriala eeldab kriitikameelt, sest muidu ei ole võimalik tehtust õppida. Nüüd näen küll, kus midagi oleks võinud teisiti olla. Õnneks tehakse mõne aasta pärast ju alati midagi ringi.

Kas firma juhtkonnal sedalaadi oma arvamust ei olnud, et näiteks mitte punane, vaid sinine?

Seda küll mitte. Usaldus oli isegi mõnevõrra hirmutav. Minu jaoks kõige naljakam oli see, et kui mõnes asjas püüti Enn Pandi arvamust teada saada, ütles ta, et miks tema peab sellega tegelema, selleks on palgatud arhitekt. Ja kui "Vana Tallinna" projekt päevakorda kerkis, siis ühel nõupidamisel ütles ta selle laeva kohta, et on niisugune kole, nii kui sisse lähed, kohe mingi sinine. Samal ajal käisid "Fantaasia" peal värvimistööd, tõmmati esimest korda seda tumesinist...

Kujundaja tööd kandis ikkagi väljakutse: kas saab hakkama või ei saa. Alguses oli ka väike rebimine meie ja Soome kujundaja vahel. Temal oli see töö praktiliselt juba käes. Meil on sisearhitektid solidaarsed, meeldiv seltskond. Ja kokkupuude läänemaailma väga näotute võistlusvõtetega oli piisavalt šokeeriv. Anti koguni mõista, et ega te arvutit tunne, kusjuures meil oli arvutil tehtu juba kaasas. Tõesti suhtusid meisse väga üleolevalt. Aga kui sulle suurel nõupidamisel igasuguseid asju mõista antakse, siis lööb eestlaslik jonn välja.

Nagu valmistajad, nii ka meie büroo töötas võimete piiril. Oli ikka öid, kui üldse magama ei saanud. Aga töötegemise röögm oli suur. Meeskonnatöö ja ühe asja eest väljasolemine innustavad.

Laadimisaega on muidugi vaja. Selles mõttes tuli "Vana Tallinn" natuke halastamatult otsa. Oleks tahtnud rahulikult vaadata, kuidas siin kõik valmib ja mis juhtub.

Laeva tegemise tegi raskeks kogemuse puudumine, lühikesed tähtajad, pidev pinge ja see kontingent, kellele laeva ikkagi tehakse. Intendandidki ütlesid kogu aeg, et ärge seda või toda tehke – rebitakse kohe maha või katki või kraabitakse õllekastidega ära. Siis tekkis küll küsimus, et kas peaks kummituba tegema. Võtsime siiski lähtekoha, et interjöör peab inimest distsiplineerima, lõputuid kaitsevõresid ka ei saa ehitada.

Laeva avareisi eel hämmastasid baaris küllap paljusid salapärased klaasvahetükiga sambad – pooleldi läbipaistva samba tagant saab tulevast tantsupartnerit märkamatult piielda.

Kas see on tervenisti ümber ehitatud?

Lava on sama, tantsuplats sai suuremaks tehtud, baarikarkass koos turvakardinatega säilis – need on ikkagi kallid asjad. Mööbel on kõik uus, ja tundub praegu endalegi fantastiline, et kuidas ikkagi jõuti. Toolid, lauad, diivanid, seinavalgustid, ja need, mis postide otsas, on meie kolme inimese erikavandite järgi ainult selle laeva jaoks valmistatud. Loen Toomas Korbi toole väga oluliseks. Tool on sisekujundusmaailmas väga raske element – tehakse pool aastat, katsetatakse. Meil tehti kahe päevaga joonis, see läks faksiga Soome, ühe päevaga tehti hinnapakkumised ja – tootmisse.

Kas ka *nostalgia*kohvik on teie idee?

Millegipärast läbib kõiki laevu mingi ameerikalik joon – peabki nagu olema natuke kirev ja isegi justkui natuke maitsetu, ülepakutud.

Kogu aeg tehakse mingeid stoorisid: pannakse baari nimeks "Atlantis" ja kujundatakse mingite kalakeste, merekarpide jms-ga.

Ainuke kohvik, mis meist puutumata jäi, oligi see, kus vanad asjad vitriinis on. Kohvikuga liidetud bistroo on uus. Bistroos püüdsime vältida tavapäraselt rippuvaid küüslauke, laudlinu, iaalia- või mehhikopärasust. Et võiks kasutada sõna *disain*. Pean mõnes mõttes komplimendiks, et küsite, kus jäi vana kujundus alles – järelikult on õnnestunud uuega siduda.

Restoranitoolid said uue riide. Restoraniseina vertikaalsed valgustid on sama element, mis algab juba viiendalt tekilt, lihtsalt materjali on vahetatud. Mõtestasin selle niimoodi enda jaoks lahti, et laev on ikkagi teistmoodi kui mistahes maja – laevas on madal, kõik mida näeme, on silmade kõrgusel. Seetõttu püüdsime pindu justnagu kõrgusesse venitada.

Mõnes kohas nägime hirmus suurt vaeva, et sambaid ära kaotada. Diskobaari need absoluutselt ei sobinud – lavale ei näinud.

Spetsiaalselt sellele laevale projekteeritud on infovalgustid firmalt "Leonardo". Eestis tehti spetsiaalsed pressid ja toodeti see valgusti, mitte ei ostetud kusagilt mujalt. Eesti tootmise seisukohast hea algus.

Ent kas oskasite kujutleda, et kohas, kuhu olete kavandanud stiilsed toolid, istub tekireisija ja harutab süles reisikoti peal võileivapaberit lahti?

Tekireisija jaoks kohta leida on probleem, sest lennukiistmetega ruume ei taheta enam näha. Ise pole ma "Fantaasiaga" veel reisinud, aga olen kuulnud, et ka ühe baari hõivavad peamiselt tekireisijad.

Küllap neil on ka mantleissaabastes laeval ebamugav. Aga istekohti pole ka fuajees kohtumispaiga määranud reisijail.

Fuajeesse tegime uue pikema infoleti, senine oli väike. Aga fuajeedes ei tohi üldse mööblit olla, mis on kujundaja jaoks raske – ohutuseeskirjad ei luba.

Laevapere oli rahul mõnusa messi ja puhkeruumidega, mis veel eelmise omaniku ajast. Ent kardeti, et mõni uuendusmõte võib pehmed diivanid kaotada.

Intendant Tiit Prehing arvas, et kui samamoodi oleks korda tehtud "Balanga Queen", oleks sellest tulnud Läänemere ilusaim laev. Seal olnuks ruumikujundail tõepoolest ruumi kujundada.

Suuri klaaspindu ja ka väikesi lette tuleb ette näha, et need tervikuna mõjuksid.

Osutavad lambid on tehtud ainult selle laeva jaoks.

Mõlemad kaptenid olid "Fantaasia" uue kujundusega rahul. Kapten Rein Erlach rõhutas õigete materjalide valiku tähtsust: elu on näidanud, et selles valdkonnas on kallim ka vastupidavam, seetõttu pole kokkuhoid alati mõttekas.

Sõitjaid oli laeval tööpäevaõhtulgi piisavalt; samas märtsilõpu udus, kui Tallinna sadamaväravatki näha polnud, asutasid kruisireisijad end baari ajal, kui pärale jõudnud laevalt maha läksid.

Madli Vitismann

EI viinale, narkootikumidele, relvadele

Pärnu Piirivalvepiirkond — 75

Piirivalvepiirkondade kolmveerandsajandi-sünnipäevade reas oli 23. märts pärnakate päev. Sel puhul, nagu heaks kombeks saanud, tutvustati oma tegevust, seekord Häädemeeste keskkoolilastele, kellega käidi Ikla piiripunkti kaemas ja peeti võrkpallilahingut.

23. märtsiks kutsus kuldkirjadega kutsekaart piirkonnaülema vastuvõtule "Endla" teatrisse, sest

* 18. märtsil 1923 oli loodud Lääne jaoskond ja
* 23. märtsil Pärnu piirivalverajoon ja Pärnu kordon
* läks veel nädal, ja tööd alustasid ka Tõstamaa kordon, Tahkuranna I järgu post, Häädemeeste ja Ikla kordon, Kabli I järgu post. Tollasest Kuivastu rajoonist olid praeguse Pärnu piirivalvepiirkonna aladel veel ka Kuivastu, Virtsu ja Parika kordon.

Pärnu Piirivalvepiirkonna ülem kapten **Alvar Vallau** sai oma pidukõnes tõmmata paralleele piirivalvurite tööülesannete sarnasusele organisatsiooni loomisaegadel ning tänapäeval. Ebaseaduslik piiriületus ning salakaubavedu, salaviin on salaviin on salaviin. Arenenud on piirivalvamise tehnika ja kasvanud töö intensiivsus. Praegu läheb läbi Ikla piiripunkti ühel päeval sama palju inimesi kui alguses terve aasta jooksul. Ette on tulnud nii narkootikumi- kui ka relvavedajaid, rääkimata sellest, et üle piiri püüavad lipsata nii need, keda otsib politsei, kui ka need, kes otsivad võimalust pihtapandud auto maha ärida või ise paremasse maailma jõuda.

Lähiminevikust on Pärnu kant meeles eelkõige tänu oma ja küllasõitnud hulludele meestele, keda pea väevõimu ja suure vaevaga merehauast päästa on vaja.

Õnneks sulab see suur mure koos jääga väiksemaks (kuid mitte olematuks).

Siiani aastaid soojakutes töötanud piirivalvurid on oma tööd teinud nii hästi, kui suutnud. Lootust paramatele töö- ja olmetingimustele annab uue piiripunkti hoone edenemine Iklas.

Pärnu piirkonnast on kogemusi kogunud praeguse ülema Alvar Vallau eelkäijad *Viktor Hansen*, kes praegu on Piirivalveameti piiri- ja *Jaan Kapp* mereosakonna juhataja ning kinnisvaraosakonna ülem *Rein Kikas*. Piirkonnaülemate rivist puudus vaid leitnant *Aivar Kits*, kes 1993. aastal surma sai.

Piirkonnaülemad Alvar Vallau, Jaan Kapp, Viktor Hansen ja Rein Kikas abikaasadega "Endlas". Keskel seisab muusa.

Oma sõnavõtu lõpetuseks soovis kapten Alvar Vallau kõigile piirivalvuritele edu, meelekindlust ja missioonitunnet teenistuses. Eraldi pöördus ta piirivalvurite abikaasade poole, kes on andnud oma toetuse ja mõistva suhtumisega suure panuse piirivalve arenemisele. "Aitäh teile selle eest ja liitku tänane üritus meie ühtset piirivalveperet," oli piirkonnaülema sõnum.

Piirivalve ja ta sõprade pere vaatas sõbralikult koos teatrietendust ja piirivalve näitust ning jõi kohvi. Õnneks (Pärnu Piirivalvepiirkonna) piiri peal, kus on Abja, Jaagupi ja Mõisaküla kordonid ning Lilli, Laatre, Mõisaküla, Jäärja, Ikla ja Pärnu piiripunktid, oli vaikne.

Reet Naber

Piirivalve Tallinna jaoskonna moodustamisest ja käimarakendamisest aastail 1923–1925

Harju Piirivalverajooni staabiohvitseri nooremleitnant *Raimond Roosi* ettekanne Käsmu Piirivalvemuuseumis 13. märtsil 1998

Ettekande allikaks on põhiliselt Eesti Riigiarhiivi Tallinna jaoskonna materjalid, samuti on kasutatud juubelialbumit "Piirivalve 1922-1932".

(algus eelmises "Meremehes")

Piirivalve Valitsuse üldosakonna ülem major J. Paul on 1932. a. kirjutanud: "Ajal, mil majanduslikest raskustest ülesaamiseks on maksma pandud kõrged tollid ja sisseveokeelud, vajame kõva ja head piirivalvet. Sarnastel aegadel tekib riigi majandust hävitav salakaubitsemine, mille vastu tuleb võidelda kõigi abinõudega. Kuid mitte ainult salakaubavedu, vaid ka meie kodurahu ähvardavat salaja üle piiri käimist tuleb energiliselt tõkestada."

Need kaks prioriteeti olid maksvad kogu piirivalves ja Tallinna jaoskonna kordonite põhilise töö moodustaski salakaubitsemise tõkestamine, just salapiirituse sisseveo tõkestamine. Eriti kui 1922. aastal peaaegu kõik teised salakaubaveo artiklid turul oma tähtsuse kaotasid.

1923. aastal tabati kogu Eesti piiril salapiiritust kokku 73 korral. Tallinna jaoskonna alal tabati kokku salapiiritust 67 korral, mis moodustas 91,7% kogu salapiirituse tabamise juhtumitest. Rajoonidest oli kõige suurem tabamiste arv Tallinna ja Loksa rajoonis, mõlemas 27 korda.

Suuremaid salaalkoholi tabamisi 1923. a. oli oktoobris Paldiskis tabatud Saksa mootorpurjekas ***"Nordikus I"***, millel oli laadungiks 53 160 liitrit piiritust, 53,5 kasti konjakit, 5 kasti likööri ja 2 kasti viskit. Samal aasta Loksal tabatud mootorpurjekal ***"Senta"*** leiti 40 000 liitrit piiritust, 225 pudelit välismaa likööri, 573 pudelit Inglise viskit, 285 pudelit välismaa konjakit, 148 pudelit Prantsuse vahuveini, 11 pudelit välismaa madeirat, 268 pudelit Rootsi punchi, 19 pudelit arrakit ja 934 välismaa sigarit.

Mõlema laeva laadung konfiskeeriti Tollivalitsuse poolt ja määrati rahatrahv, kokku 319 766 585 marka. Laevad peeti kinni.

1924. aastal peeti Tallinna jaoskonnas salapiiritust kinni 241 korral, 1925. aastal, salapiirituse tabamise kõrgperioodil, üle 400 korra.

Kõige "märjemaks" kohaks piirituse sissevalgumisel oli Tallinn, järgnesid Loksa, Jägala-Jõesuu, Kunda ja Paldiski rajoon.

Piiritust üritati riiki tuua nii petrooleumivaatides kui ka silgutünnides, topeltseintega piimanõudes ja selleks spetsiaalselt valmistatud nõudes. Piirivalvurite tabatud salapiirituse kogused kõikusid 10–20 liitrist tuhandete liitriteni.

Piirivalve mootorpaat 1930-ndail aastail.

Miks toodi salapiiritust just Tallinna jaoskonna valvatava piirilõigu kaudu?

1. Emalaevadelt saadav salapiiritus oli odav, 37–45 senti liitri eest, mida rannikul sai realiseerida hinnaga 2 krooni liiter;
2. mereranniku hea liigendatus, mis raskendas valvamist;
3. suhteliselt hea teedevõrk salapiirituse sisemaale transportimiseks;
4. Tallinna kui hea turustuskoha lähedus.

Täheldati, et piirkond, kus salapiiritus liikus, piirdus põhjarannikul Tallinn–Narva raudtee ja selle lähema ümbrusega.

Salapiirituse veo hoogustumine oli seotud ka paatide, eriti mootorpaatide arvu suurenemisega rannikul. Piirivalve asutamise ajal oli merepiiril erakätes 187 mootor-, 2707 purje-, 2251 aerupaati. 1932. aastaks oli see hulk suurenenud 1239 mootor-, 3685 purje- ja 2896 aerupaadini.

Piirivalve tegevuse algusaastail esines ka relvastatud kokkupõrkeid piirivalvurite ja salapiiritusevedajate vahel. Tallinna jaoskonnas hukkus aastail 1923–1926 sellistes intsidentides 4 piirivalvurit. Üks piirivalvur, reamees Johannes Kruusmann hukkus terroristide käe läbi 1924. a. 1. detsembri ööl.

Salapiirituse veole aitas kindlasti kaasa tolleaegne lünklik seadusandlus. 1923. aastal tabatud piiritusest suurem osa tuli koos tabatud alustega vabastada ja salakaubitsejailt äravõetud veovahendid sattusid korraldatud oksjonitel tihti taas isikute kätte, kes neid hakkasid samal eesmärgil kasutama.

Tallinna jaoskonna esimestel aastatel oli kordonite ülematel mõningaid probleeme **teenistuse** organiseerimisel. Selle tõestuseks võib tuua väljavõtte Tallinna jaoskonna ülema 12. mai 1923.a. käskkirjast nr 7:

"Rajooni ülemad, ohvitserid ja kordoni ülemad peavad täpipealt oma piirkonda tundma. Selleks tuleks jala läbi käia oma piirkond, sest hobusega ei saa igale poole ligi pääseda. Et salakaupa tabada, siis tuleks rajooni ülematel ja noorematel ohvitseridel piirivalve teenistuses rohkem oma initsiatiivi avaldada, sest iga väiksema asja kohta ei saa ju Tallinnast juhtnööre anda, pealegi seda tahta, et salakaup ise kordonisse tuleks."

11. augusti 1923. a. ringkiri rajooni ülematele väljendub nii: "Olen tähele pannud, et mõned kordoni ülemad ei ole piirivalve teenistusest sugugi huvitatud ning selle tõttu ka salakaupa kätte ei saa, see on, ei käi isiklikult vaatamas, kas valvet on rannas olemas või viibivad selleks väljapandud valvurid kusagil külas tantsupidudel.

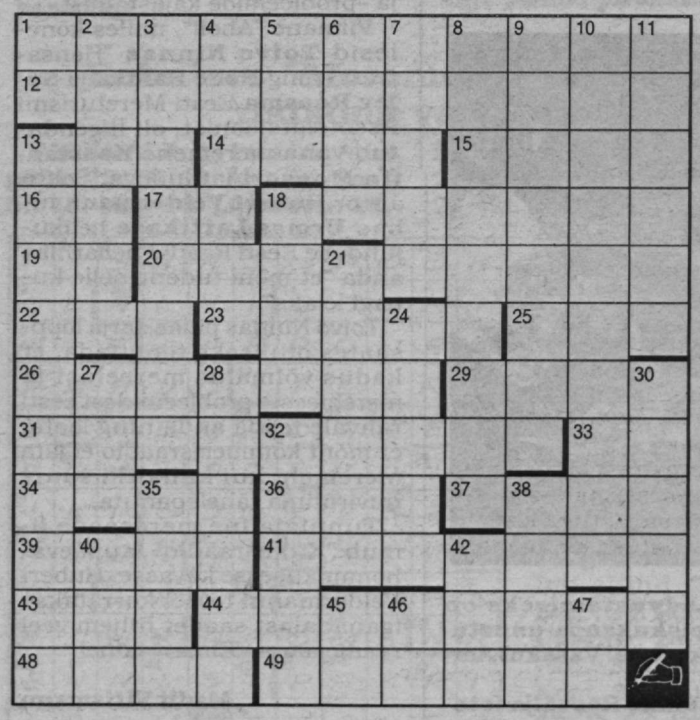
Niisuguseid kordoni ülemaid, kes loiult oma kohuseid täidavad, tuleb tagandamiseks ette panna."

Aastail 1924–1925 oli näha isikkoosseisu distsipliini paranemist ja ka kordonite ülemad suutsid teenistust paremini organiseerida. Kokkuvõttes võib märkida, et Piirivalve Valitsuse Tallinna jaoskonna moodustamisega ning piirile asumisega 14. märtsil 1923 sai salapiirituse vedu tõsise löögi.

Raimond Roos

Ettekande autor Raimond Roos

"Meremehe" ristsõna



PAREMALE: 1. Roolinäitur. 12. Laevapere nimekiri. 13. Jaapani kirjanik, romaani "Luitenaine" autor. 14. Riigi Päästeameti peadirektor. 15. Isa (lastekeeles). 16. Eesti keele sõnaliide. 17. Võrgukudumisnõel. 18. Tüdruk (rootsi k., määratud vorm). 19. Tsentneri tähis. 20. Ahvenamaa pealinna rootsikeelne nimi. 22. Ekstrakt. 23. Laeva kodu. 25. Kolmiktäht. 26. Kitsimad. 29. Indiaani rahvas Tulemaal. 31. Mereriik 7.–18. saj. 33. Kagu (saksakeelne lühend). 34. Eestlasest kontradmiral, NSV Liidu laevastikujuhte (1898–1968). 36. Mitme paavsti nimi. 37. Kisa (vene k.). 39. Mitte võõrad. 41. ... Lõvi. 43. Eesti maalikunstnik-marinist (1899–1984). 44. Tali tugiankru tõstmiseks. 48. Veesõiduk. 49. Kiiresti mööduv.

ALLA: 1. *Anno mundi* (lühend). 2. Kunstisuund. 3. Tšehhi luuletaja (1875–1947; eesnime esitäht ja nimi). 4. Joosep Tootsi haigus. 5. ...pää. 6. Minul koos teistega. 7. Populaarne koomiks. 8. Eesti Kaptenite Klubi president (eesnimi ja nimi). 9. Itaalia maakond Liguuria ja Türreeni mere ääres. 10. Eesti laulja, sopran (eesnimi ja nimi). 11. ETV saatejuht (eesnime esitäht ja nimi). 13. Rool, millel on abisõukruvi laeva pöörde intensiivistamiseks. 18. Kuulus ekspeditsioonilaev, läbis ka esimesena Panama kanali. 21. Muinasteaduse ajakiri. 24. Eesti kirjanik (1889–1977). 27. Hein (saksa k.). 28. Tingiv. 30. Paigutan laeva dokki. 32. Nõukogudeaegne noorteorganisatsioon Eestis (lühend). 35. Hunnik, kiht. 38. Rookana praegune nimetus. 40. ...riba, sääre. 42. Tuvi (murdes). 45. Kirjastusühisus (lühend). 46. Kaksiktäht. 47. Inimekvivalent (lühend).

Koostanud **Märt Kullo**

"Vabaduse saatus on hobusemeeste kätes"

Külakonverents

27. märtsil meenutati Käsmus üht sündmust meie ajaloos, mis siiani kaetud teatava saladusloorigа. Teoks sai ettevõtmine–kokkutulemine, mida Käsmu patrioot, sealse meremuuseumi kokkukoguja ja praeguseks ka Piirivalvemuuseumi juhataja ***Aarne Vaik*** külakonverentsiks nimetas.

Meenutusõhtuga tähistati 80 aasta möödumist Eesti tõusva poliitiku Jüri Vilmsi Eestist lahkumist.

Kokku oli tulnud erinevaid inimesi, keda sidus ilmselt üks tunnus: nad hoolivad Eestist, meie iseseisvusest ja selle eest seisjatest.

Jüri Vilms (1889–1918) oli Eesti poliitik, kellest viimaste aastateni suhteliselt vähe on räägitud. Kuigi ta kuulus Päästekomiteesse koos Konstantin Pätsi ja Konstantin Konikuga, oli mitmete poliitiliste tekstide autor, oma aja populaarne kõnemees, valiti Ajutise Valitsuse peaministri asetäitjaks ja justiitsministriks (arvatakse, et peaministriks oli ta tollal veel liiga noor!), tingis tema surm (mis tänaseni täie selguseta) ta praktilise mahavaikimise. Seeeest on tänaseks ta kohta mitu mahukat teost kirjutatud, autoreiks Jaan Kross, Seppo Zetterberg, Hando Runnel, pluss ta oma kirjatükkidest kokkupandu.

Käsmu oli põhjust kokku tulla seetõttu, et just siit alustas Jüri Vilms oma viimast reisi.

1918. aasta alguses, kui Eesti oli end deklareerinud iseseisvaks ja hakkas tunnustust otsima välisriikides, komandeeriti Vilms Soome, et sealtkaudu suunduda Skandinaaviasse ja Lääne-Euroopasse poliitilist selgitustööd tegema. Eestis oli tollal Saksa okupatsioon ja Eesti iseseisvuse eest võitlejail puudus legaalne võimalus välismaale minna.

Vilms plaanis Soome-minekuks kasutada Käsmu tuttavaid, kes juba varemgi olid üle jää Soome juhatanud. Ka Käsmus tuli ettevaatlik olla, sest Saksa rannavalve püüdis olukorda rannas oma kontrolli all hoida.

Kahe kaaslase, Arnold Jürgensi ja Johannes Peistikuga lahkus Jüri Vilms Käsmust 1918. a. 27. märtsi hommikul. Viimati nähti neid Vaindloo saare (Stenskäri) lähedal.

Hiljem võeti Vilms koos kaaslastega kinni ja tapeti. Kuidas ja kelle poolt, see on veel tänagi selguseta. Asja on uurinud mitmed ametlikud komisjonid, ametlikku selgitust pole.

Kadett A. Varese "Minu päevaraamatust"

1920. aastal toodi meeste põrmud kodumaale. Meremuuseumi peavarahoidja *Vaike Raudsepp* otsis üles A. Varese Mereväe kadettide koolis peetud "Minu päevaraamatu", kus noor mereväelane näeb seda sündmust nii:

"15.12.1920. Kesknädali. Tulime praegu Soome pealinnast Helsingist. Käisime seal Eesti Peastekomitee liikmete Jüri Vilmsi ja tema kaaslaste surnukehasid ära toomas. Meie 22 kadetti olime laeva toomise ajal ja pärast laevas puusärgide juures auvahtideks. Käisime meie kõigeparema sõjalaeva Lennukiga. Sõitsime aupaukusid lastes, mööda vvanaist kindlustest, kus niisamuti meile vastati.....

Jüri Vilmsi mäletan 1917 aasta sügisel, kui ta kord Viljandis Eesti asutava kogu valimis kihutus koosolekul kõnet pidas. Omas kõnes vaidles ta vastu enamlaste selleaegsele suuremale tegelasele, teda täiesti võites; nii et enamlased sunnitud ollid, et oma seisukohta kaitsta, teda punakaartlaste abil takistama kõnelemast. Sakslaste siiatuleku ajal põgenes ta kohe ülelahe Soome. Saatjaks oli neil keegi kalamees; oma hobusega. Hobune oli jääl maha kukkutes jala luu katki murdnud, mispärast nad olid sunnitud Kõrgesaare (pro Suursaare – R.N.) pealé pöörama, kus nad aga sakslaste kätte sattusid, kes siis neid Helsingis, 13. aprillil 1918 a ühes teiste venelastega maha matsid. Nende ühishaud leiti hoolsa otsimise järele üles. Uurimise põhjal selgunud andmete põhjal tunti nende surnukehad ära ja võeti välja et kodumaale tuua ja maha matta, nii nagu mehjed väärt on kes on elu jätnud kannatajatena oma kodumaa ja rahva eest.

Homme kell 10 algab matuse tseremonii, millest kõik Tallinna koolid, sõjaväe osad, organisatsjoonid ja muidugi mõista ka asutav kogu ja valitsus osa võtavad."

Sellest mehest, tema kaasvõitlejaist ja Käsmu kandi (mere)meeste osast Eesti iseseisvuse saavutamisel Käsmus juttu oligi. Kuulajaiks–kaasarääkijaiks piirivalvureid, muuseumi–, raamatukogu–, kirjastusinimesi, kohaliku võimu esindajaid, külarahvast. Üleval oli ka temaatiline näitus.

Anto Juske.

Hannes Varblane ja Hando Runnel. Jaan Rõõmuse fotod

15-XII-20 Keeskädali.
Tulime praegu Soome pealinnast Helsingist. Käisime seal Eesti Peastekomitee liikmete Jüri Vilmsi ja tema kaaslaste surnukehasid ära toomas. Meie 22 kadetti olime laeva toomise ajal ja pärast laevas puusärgide juures auvahtideks. Käisime meie kõigeparema sõjalaeva Lennukiga. Sõitsime aupaukusid lastes, mööda vanaist kindlustest, kus niisamuti meile vastati.
Suursäärelõine ja ühke on meie põhjapoolsel pealinnal seal kõnetanud kindlustel kollastel. Suured mustriliised ehitused ja kiriküud; laiad mulitrad ja platsiid ümbravad linnast hea mulje.
Oleme kohjas seal veeralt paar tuhli, nii et ei saanud siguri laevast maale.
Jüri Vilmsi mäletan 1917 aasta sügisel, kui ta kord Viljandis Eesti asutava kogu valimis kihutus koosolekul kõnet pidas. Omas kõnes vaidles ta vastu enamlaste selleaegsele suuremale tegelasele, teda täiesti võites; nii et enamlased sunnitud ollid, et oma seisukohta kaitsta, teda punakaartlaste abil takistama kõnelemast. Sakslaste siiatule-

Minu päevaraamat Mereväe kadettide koolis. A. Vares

Jüri Vilmsist ja tema iseseisvuse saavutamise lootustest–ootustest, lisaks Euroopa poliitikast 1917.–1918. a. rääkis **Anto Juske**, kes amatöörajaloolasena on suutnud koondada hulgaliselt põnevat materjali sel teemal ning esitas selle parajalt intrigeerivalt. Ta rääkis Eesti iseseisvuse sünnist alates Maanõukogust kuni Vilmsini, kahetsedes, et naiste osa selles pole uuritud. Märkimisväärseks pidas ta seda, et alati on olnud patrioote, kes on idee nimel valmis töötama ja võitlema, kes on nõus lipu üles võtma, et üürituse nimel töötada. Et alati leidub üks julge mees.

Ta oli kokku kogunud ning vaatamiseks seadnud põnevat pildi– ja dokumentaalmaterjali Vilmsi ja kogu selle ajajärgu kohta.

Aarne Vaik jälgis Käsmumeeste osa aadete täideviimisele kaasa aitamisel ning laialikandmisel, tõstatades küsimuse isiksuse osast ajaloos vähe teise kandi all, kui kunagi õpiaegadel Tartus seda ametlikult selgitati.

Käsmulaste pered aitasid reisileminejaid sellega, et tundes rannavalvurite tavasid, leidsid sobiva aja ja koha Soome lahe jääle minemiseks, toetasid rahaga, andsid ulualust.

Hobusemeestest niipalju, et kohalik rahvas arvavat siiamaani, et sel teekonnal tänu kiirustamisele ei valitud ilmselt õigeid, kõige kogenumaid teejuhte, ja seeläbi maa(jää)tee üle mere ei olnud õnnestunult valitud ning missioon ebaõnnestus.

Sõidad läbi väikse Eesti imestus on suur...

Luuletaja vaatevinklist väitis end vabadusvõitluse teemale läheneva **Hando Runnel**.

Mis seal siis imestada? Hando Runnel väljendas seda nii, et räägitakse Eesti ajaloost, ja see on eestlaste ajalugu, mida teevad eestlased.

Luuletaja temas oli teinud ka tõsist proosalist tööd, arvamused ja veendumused ei ole tulnud ainult tuulest, vaid Vilmsi ajastu, tema kaasaegsete mõtte– ja väljendusviisi heast teadmisest ning sügavast läbimõtestamisest.

Põhiliselt keskendus ta kolme mehe, Pätsi, Koniku ja Vilmsi olemuse analüüsile, võrreldes neid igat ühe meie lipuvärviga. Sinine oleks Konik, kes arstina tegelenud inimeste, nende mõtete ja ideedega. Must – Päts, kes oli ja jäi hingelt lõpuni põllumeheks, kuigi tegelnud nii panganduse kui ka sõjandusega. Ja valge – Vilms, kes oli kõige noorem ja temperamentsem, loomas noorte noort riiki, suutmata järgida äraootamise–liini.

Jääpallist ja sugulastest

Selle eest, et kujutlus Jüri Vilmsist ühekülgseks ei jääks, hoolitsesid mitmed sõnavõtjad, kel lisada teavet Vilmsi kaasvõitlejatest, tema tegevusest spordiühingus "Kalev" jms.

Käsmu tundus olevat päris õige koht Eesti oma riigi tegemisest rääkimiseks. Oma värvingu andis loomulikult see, et mererahvas ja –mehed on osanud hoolimata oma äri rahvusvahelisele laadile hinnata oma kodu, oma riigi ja rahva väärtust, aidates kaasa nii nõu kui ka jõuga. Nii see seal piiri– ja meremuuseumis kõlama ka jäi.

Reet Naber

Ajaloo jäädvustamiseks on vaja see piskukaupa unustusest üles korjata. Vasakul Aarne Vaik.

Küllike Roovälja foto

Meremuuseumi toimetised

Killukesed Käsmu või käsmulaste lugusid on **Käsmu meremuuseumi** juhataja Aarne Vaik kaante vahele kokku kogunud. Kannavad ilusat nimetust **"Toimetised"**, jõudnud juba kolmanda numbrini ja sealtkandi toimetustest neis ka juttu on. Nagu meremeeste külale kohane, heidetakse pilk ikka ka kaugemale oma lahesopist, elamaks kaasa laia ilma elu.

Trükistest leiab lugemist enamasti inimeste kohta. Number kaks on nagu Valterite–pere asjatamistest, number 3 kaanel Jüri Vilms, Johannes Peistik, Arnold Jürgens ja Aleksei Rünk.

Kuna tänavune on Eesti Vabariigi 80. juubeli aasta, on asjakohane selleteemalist, aga rohkem koduloolise kallakuga materjali kohapeal tutvustada.

Publitseeritud on mitmeid omaaegseid artikleid, aga ka arhiivimaterjale. (A.Pärl. Jüri Vilms, Eesti iseseisvuse märter. 1935; Eesti Riigiarhiivi kunagine salajane dokument "Jüri Vilmsi ja tema kaaslaste asi". 1921; A. Larka mälestused iseseisvuse tuleku päevilt "Sõit Soome", 1923;) Lugejale on väärtuslikud kommentaarid, mis tollastele tekstidele lisatud.

Ka on toimetistes lugeda kullaotsimisest Käsmu lahes, Käsmu meremeeste mälestusi, sõjalootsist Saaremaa vetes ja purjetaja Nikolai Veksinist. Lisaks meeleolukaid pilte.

Kõrvuti *A. Vaiguga* on materjalide kogumise ja toimetamise juures tegev olnud ka *Anto Juske*. Edu neile.

Reet Naber

Aastapäev jäi ära

1. mail oleks Eesti Raadio meresaatel "Ahoi!" olnud viies aastapäev. Paraku oli viimane, 246. saade eetris 25. märtsil.

"Vikerraadio" peatoimetaja **Riina Rõõmus** ütles, et 1. aprillist kadusid saatekava reformi tõttu eeskavast paljud saated. Teemasid, millest peaks saateid tegema, on rohkem kui 18–tunnisesse saatekavasse mahuks. Pealegi peab selle aja sees jõudma ka muusikat mängida. "Ahoi!" senisel saateajal, kolmapäevaõhtuti kell pool seitse on nüüd saatesari "Võrdsed võimalused". Kõneks on meeste ja naiste võimaluste võrdsus tööturul ja elus toimetulekuks. Tänapäeval on seegi teema meremeestele oluline, kuigi ei asenda puht merendussündmuste ja –probleemide kajastamist.

Viimane "Ahoi!", milles kõnelesid **Toivo Ninnas** "Hansateest" ning **Helle Hallika** ja **Sulev Roosma** Eesti Mereturismi Assotsiatsioonist, oli liigendatud vana meremehe **Konstantin Mooseri** lauludega. Saate autor **Hubert Veldermann** lubas **Urmas Lattikase** helikujunduse Eesti Raadio heliarhiivi anda "et mõni tudeng selle kunagi leiaks".

Toivo Ninnas pidas sarja lõppsaates oluliseks toonitada, et kadus võimalus mereelust ja meremeeste probleemidest eesti rahvale teada anda ning loota, et mõni kommertsraadio ei jäta meremehi kui küllaltki suurt huvirühma tähelepanuta.

Tunniajaline meresaade ilmub "Kuku-raadio" laupäevahommikusesse kavasse. Hubert Veldermanni teatel korratakse iganädalast saadet hiljem veel raadiojaama "Elmar" lainel.

Madli Vitismann

Kevad 1998

Tantsuga koju

Öömaja merel

"Vana Tallinn" pakub nüüd "Georg Otsa" kõrval eestlastele öömaja ja võimalust hommikul Helsinkis olla. Ainult öömaja on mitte sadamas, vaid merel. Seetõttu tuleb vastupidi senisele kiirustamisele sõita võimalikult aeglaselt, sest õhtul väljuv laev jõuab alles hommikul pärale.

Üht-teist on laevaruumides muutunud, värvivalik ja silmahakanud kõverjooned viitavad samale disainerile, kes muutis teistest laevadest tunduvalt erinevaks "Fantaasia". Fuajeest avaruse saamiseks kadunud ringdiivan on viinud veel midagi, mis ex-"Nord Estoniat" meenutas. Intendant Aivar Pärn viitas taotlusele saavutada remondiga laevaruumides enam õhku ja valgust. Ta pidas ka laeva välist disaini huvitavaks: miks ei võiks laeval olla punane mast ja kaugele paistev värviline korsten.

Romanss dressipükstes

Et otsekohe pärast laeva väljumist keegi vaevalt magama läheb, tasub sel laeval vaadata, mida inimestel üksteisele näidata on. Need, kes pole poole päevaga Tallinna turgudelkauplustes veel auru välja lasknud, on tööpäevaõhtul peamiselt pensionieelses või pensionieas. Kuigi karaokesaalis võis näha ka noori neide, vaikis kuulajaskonna sumin dressipükstes ja ilmetu välimusega, vanemas keskeas väikese naise hingestatud laulu kuulates.

Kuigi mõni valenoot hulgas, võis teda vaadates arvata, et ta on häält harjutanud tolmuimeja lõputusse urramisse või nõudepesusolinasse oma unistusi kurtes. Tõntsakas välimus, hallisegused juuksed ja väike kasv ei seganud head häält tubli tundega kuulajate sekka saatmast – põhjanaabrid ei karda esineda, ka mitte armastuslauluga.

Hallipäine polka

Juba kolmekümneaastaste meeste ja naiste arv pole tasakaalus – naisi on rohkem. Noorem põlvkond on sellest õppust võtnud: neiud ei oota enam müüriliiledena seina ääres, vaid lähevad tantsima siis, kui tahavad.

Ent "Vana Tallinna" baaris täitus tantsupõrand kiiresti, kui orkester viiekümnendate aastate meelislugusid mängima hakkas. Põrandal olnud segapaaridega liitusid pensionieas daamide paarid. Pidulikult riides, soengutes ja kõpskingades vanaprouad keerutasid püüdlikult paariti valssi, ei olnud kui üldse väsinud päevasest Tallinnas-käigust ega meenunud, et südaöö on saabumas. Jõudis järg polkani, ei taandunud keegi hingeldades, vaid kõpsutas lustlikult järjest kiirenevas tempos "Urjala jaanipäev" lõpuni. Nagu ka oma tibatillukest hallilokilist prouat energiliselt keerutanud kergejalgne, kuigi kogukas meespensionär.

Pidulikud väärikalt lustivad vanaprouad ja -paarid polnud kui üldse samast higisest-õlisest pampudega varustet passikontrolli järjekorrast, mida enne väljasõitu sadamas näha võis. Kahju vaid, et laeval ei saa muretult tantsu lüüa eesti pensionärid.

Rahvuslik eripära

"Hansatee" laevadel olid märtsis ukraina päevad. Üks sedalaadi ilminguid oli varieteekava ukraina tantsudest. Läbimõeldud, stiilse ja professionaalselt esitatud kava oli seadnud Kalev Kenk. Viis neidu ja noormees pakkusid rahvarõivais tervikliku etenduse, mis päädis hoogsa ja teravmeelse kankaaniga – sellelgi slaavilik mõnt man. Tuli vaid kahetseda, et laevabaari lagi nii madal on, et hoogsamaile jalatõstetelegi ette võib jääda, hüppeid aga üldse ei luba.

Tantsutrupp "Relax" oli balletikooli lõpetanuist – vist seetõttu võis näha niisugust kergust ja ilmekust. Ent küllap andis selles rollis vabadust juurde ka tantsijate endi slaavi päritolu – nii ehedalt ei suuda teise rahva tantse tantsida vist ka professionaalid.

Kodukootud "Chippendale"

Eeltoodud kava vastandus märtsi lõpus "Regina Baltical" alanud uudsele kavale meestantsutrupilt "Real men in show". Ukraina tantsude pealetükkimatu, vaid vihjeline erootika ühel pool ja väikest baari tantsupõrandat täitvad viis pikka noormeest jõusaalilihaseid välja mängimas teisel pool.

Vaimuka ja uudse kava erootikale lisasid kangust mitte niipalju esinejad ise, kui ümber tantsupõranda varakult kohad sisse võtnud ja esinemise algusest peale kiljuvad neiud. Kavasse kuulus ka see, et mõni neist võeti kaasa tantsima. Kilked paisusid suisa kriiskamiseks, kui reisikaaslane kõrvaltoolilt põrandale pääses. "Regina Baltica" eripära on, et sama kava võib soovi korral kaks korda näha – nii kodunt ära– kui ka kojusõidul.

Mis veel saanuks siis, kui põhjalikum tantsukoolitus noormeestele enam vabadust andnuks. Kui aga esinemispõrandat ümbritsenud neiud ettevalmistavaid jooke vähem pruukinuks, võinuks nende kaasatantsimine nauditavamgi olla. Niigi oli näha, kuidas graatsiat pole neidudele võrdsel määral jagunud.

Eestis on reisilaevu juba nii palju, et tavapärase tantsuansambli ja tavapärase varieteetrupiga enam ei üllata. Seetõttu on kõik katsed eeskava mitmekesistada huvitavad. Iseasi, et laevaruumide kitsus ja madalus seab laevade meelelahutajaile omad piirid.

Madli Vitismann

Kokk aeti kotti

Reisilaevade õppehäired hõlmavad suure hulga inimesi, sest seal on suured laevapered. Ent regulaarseid õppusi ja õppehäireid korraldatakse ka kaubalaevadel. Seal on aga laevapered hoopis väiksemad ja vaheldumisi tööl.

Seetõttu pole ime, et õppehäire on kaubalaeval üühtlasi ka seltskondlik üritus – kohtuvad needki, kes muidu on vaheldumisi tööl ja vastavalt vaheldumisi ka vabad. Õppusi ja õppehäireid korraldatakse suhteliselt rahulikumal ajal, kas pikemal ülemeresõidul või seisuajal, sageli välissadamas.

Niipalju laevaperet, kui oli viimati "Donata" õppusel, ei ole ses laevas töö ajal ühtaegu võimalik näha. Sellegipoolest oli ka seisuajal Helsinki sadamas kellelgi tööaeg. Häiresignaali peale kohusetundlikult kohale tõtanud kokk muretses, kas õppusega õigel ajal lõpule jõutakse, sest tal jäi ooteks kavandatud õunapirukas ahju. Ent millegipärast taheti just tema peal näidata, kuidas termokotti lahti võtta ja kokku panna. Nii aetigi murelik noormees näidisekssemplarina kotti, võib-olla ka arvates, et kokk on niigi kuuma ümbrusega harjunud.

Vanemmehaanik **Tiit Sepaste** juhtimisel tuletati meelde, kuidas lülitada sisse avariigeneraatoreid ja prooviti, kui ägedalt tuleb käivitamiseks vändata tuletõrjepumpa. Lasti välja päästepaat ja tehti mootori proovikäivitus.

Õnneks selgus, et seni, kuni ühed pääsesid puhkama ja teised tagasi tööle, polnud pirukas siiski kõrbema läinud.

Madli Vitismann

Konnem kokk aeti kotti suure hasardiga.

Ent ta kolleegile meenusid ahju jäänud pirukad.

Väljaspool termokotti on märksa rõõmsam olla.

Teede- ja sideministeerium avas internetis Eesti transporti ja sidet tutvustava lehekülje

Pressiteade

Teede- ja sideministeeriumi pressiosakonna valmistatud Eesti transporti ja sidet tutvustav lehekülg on avatud aadressil

http://www.tsm.ee

Lehekülg koosneb neljast osast: transpordi ja side üldinfo, sektori valitsusasutused, sektoris tegutsevad ettevõtted ja organisatsioonid ning virtuaalajakiri "INFRA".

Transpordi- ja sidevaldkonda üldiselt kirjeldavas osas saab ülevaate raudteede, veeteede, õhuteede, maanteede ja sidesektori olukorrast ning statistilistest andmetest.

Valitsusasutuste leheküljelt leiab peale teede- ja sideministeeriumi teavet kõigi selle valdkonna ametite ja riiklike institutsioonide kohta. Sektori ettevõtlusosas antakse liigendatud ülevaade firmade ja organisatsioonide kodulehekülgedest.

Kuna "Transpordi ja Side" lehekülje loomisel oli tegijate eesmärk lehekülje dünaamilisus, siis kasutatakse uudse elemendina virtuaalajakirja, mille abil valdkonnas tegutsevad "otsustajad" saavad edastada ja kaitsta oma ideid ning põrmustada või toetada vööraid. "Virtuaalajakiri kannab nime "INFRA" ning selle sisuks on materjalid, mida kirjutavad transpordi- ja sideprotsessis osalejad, s.t. – oma arvamust on teretulnud avaldama kõik, kes tunnevad end seda valdkonda puudutavais teemades piisavalt kindlalt, et omi mõtteid avalikult teistega jagada," selgitas Eesti Teede- ja Sideministeeriumi avalikkussuhete nõunik Tommy Biene ning lisas: "Praegu on "INFRA" tähtsaim artikkel kindlasti **"Meetmete programm ohutu meresõidu tagamiseks ning laevaavariide ärahoidmiseks"**.

"Et Eestis on piisavalt negatiivseid meresõidualaseid kogemusi, siis oleks igati teretulnud, kui asjassepuutuvad isikud edastaksid elektronposti kaudu teede- ja sideministeeriumi merendusosakonnale oma arvamuse selle programmi kohta," lisas Tommy Biene.

13. aprill

Teede- ja sideministeeriumi pressiosakond

"Meremehe" toimetus tuletab meelde, et "Meremehe" koduleheküljelt internetis

www.online.ee/~meremees

leiate tänavu ilmunud numbrite sisukorra.

Eelmises "Meremehes" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Pisa. 5. Ajupüük. 12. Ol. 13. Älvi. 14. Louhi. 15. Mig. 16. Lipponen. 18. Paavo. 19. Iiling. 20. Esiemad. 23. Ares. 25. Jume. 27. Ajavõit. 29. Iki. 30. Sjuk. 32. Ebro. 33. Äreä. 34. Adeniin. 35. "Ra". 36. Läka... 37. Kenas. 39. Kiur. 40. "Ago". 41. m/s. 42. Na. 43. Ennist. 46. Pakri. 48. Ladu. 49. Staier.

ALLA: 1. Pompeji. 2. "Ilias". 3. Säga. 4. Allveesäär. 5. Aviomajakas. 6. Jipi. 7. Ulpida. 8. Poola, Venemaa. 9. Ü.U. 10. Ühene. 11. Kingston. 17. N.I. 21. Imi-elund. 22. "Aju-Dag". 24. Rõbinski. 26. Ukraina. 28. Irian. 31. -ke. 33. Ärkel. 37. Kopt. 38. Sair. 44. IU. 45. Ts. 47. Re.

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

Piippo OY ja Hillman OÜ koostöö abiks Eesti laevnikele

Piippo OY on enam kui viiekümneaastase ajalooga Põhjamaade suurimaid erineva otstarbega köite ja nööride valmistajaid. Kiire areng ja tänapäevanõuetele vastav tootmistehnoloogia võimaldab täita klientide ka kõige nõudlikumaid soove. Vastavalt vajadusele on tehnoloogiliselt võimalik valmistada köisi ja nööre alates 1,5 mm kuni 52 mm läbimõõduga, nii keeratuna kui ka palmikuna. Materjali valikus leiduvad nii looduslikud – manilla, kanep ja sisal – kui ka tehismaterjalid: polüpropüleen, polüeteen, polüester, polüestervill, polüamiid, polüpropüleen-multifilamenti.

Knot for knot
piippo·tuote oy

Meie laiast tootevalikust leiate otsad ja liinid nii purjekatele kui ka suurtele laevadele kõige erinevamaks otstarbeks.

Eestis müüb Piippo OY tooteid OÜ Hillman, kelle müügispetsialistid annavad lähemat teavet nii pakutavate toodete kui ka nende kasutusalade kohta. Firma laos leidub kohe suur hulk erinevaid köisi ning samas hoolitsetakse ka kõigi tellimuste kiire kohaletoimetamise eest.

Lähema informatsiooni saamiseks palume pöörduda meie poole:

OÜ Hillman tel.: 656 38 48
Laki 12 faks: 656 38 49
EE0006 Tallinn GSM 250 17 020

Vladimir Susski

10. veebruar 1932 – 29. märts 1998

Kaugsõidukapten, kauaaegne kalamajandustöötaja, Eesti teeneline kalur (1972) Vladimir Susski töötas Eesti kalanduses alates 1955. aastast, ookeanikalandusse läks 1957. aastal.

Ta lõpetas 1960. aastal Tallinna Kalatööstustehnikumi ja 1976. aastal Kaliningradi Kalatööstuse ja Kalamajanduse Tehnikainstituudi.

1967. aastast töötas Vladimir Susski suurtel külmutustraaleritel kaptenina. 1973. aastal sai temast esimese Eesti RTM–S tüüpi supertraaleri "Peipsi" direktor–kapten ja juhatas lipulaeva kaptenina merel kalalaevastikku. 1984. aastast töötas ta kalatööstuskoondise "Ookean" peakapteni ja meresõiduteenistuse ülemana.

1989. aastal alustas Vladimir Susski tööd õppetreeninglaeva "Korall" kaptenina. 1992. aastal oli AS–i MARISCO asutajaid; temast sai selle ettevõtte juhatuse esimees ja tegevdirektor.

1996.–1997. aastal osales ta koos teiste spetsialistidega Soome ja Rootsi õppekeskustes päästealasel väljaõppel, et osata paremini korraldada sellealast tegevust "Korallil".

Vladimir Susski oli kõigil ametikohtadel töötades väga kohusetundlik ja saavutas oma kollektiividega alati väga häid töötulemusi. Ta oli südamlik, vastutulelik ja hea kaastöötaja ning austatud ja lugupeetud ülemus.

Vladimir Susskist jääb püsima helge mälestus.

Erich Moik, Eesti Kaptenite Klubi president; **Andres Ehrenbusch, Vladimir Žukov, Sergei Horohhonov, Olav Traks, Igor Kotljar, Viktor Kovalevitš, Aleksei Balamut, Eino Ots, Hugo Maide, Lembit Song, Konstantin Morozov, Georg Karauš, Fridrich Tamm, Laine Tuulik**

"Veeteede Ameti Teataja"

Tänavuses esimeses, topeltnumbris avaldatakse kaks tähtsat seadust – **"Sadamaseadus"** ja **"Meresõiduohutuse seadus"**.

Lugeda on ka hulk teede– ja sideministri määrusi. Need käivad sadama eeskirja ja sadamapassi; sadamakapteni kvalifikatsiooninõuete ja atesteerimise tingimuste; laeva juhtkonna liikme meresõidu diplomi või kutsetunnistuse kinnituslehe ajutise äravõtmise korra; ohtliku kauba sadamas vastuvõtu, töötlemise, hoiustamise ja väljastamise; laevapere minimaalkoosseisu kehtestamise ning Tallinna sadamate ja sadamakohtade nimede kohta.

Veeteede ametilt on käskkirjad mitme sadamakapteni talituse likvideerimise, mõne sadama laevaliikluseks avamise ja jäämurde korraldamise kohta. Kutse ajutine äravõtmine puudutab mootorlaeva ""Iida"" täiskäigul madalikule sõitu möödunud novembris Ruhnu lähedal.

Avaldatakse ka Vabariigi Valitsuse määrus "Laeval reisijate nimekirja koostamise korra kinnitamine".

Veel on väljaandes IMO 20. assambleel vastuvõetud resolutsioonide nimekiri ja IMO teated. Teateid on mujaltki, sealhulgas ka Eesti Laevaregistri seis jaanuari alguseks.

Laevaomanike tähelepanu juhitakse sellele, et 1. veebruarist 1999 jõustub ülemaailmne merehäda ja –ohutuse süsteem (GMDSS). Lahtisel lehel on ka laevadele esitatavate raadiosidealaste nõudmiste tabel.

Südamlik kaastunne Aita Ojametsale isa

ELMAR MÄENURME

surma puhul.

Töökaaslased
Veeteede Ametist

Avaldame kaastunnet kolleegile Aarne Valgmale

onutütre ja väimehe

surma puhul.

Töökaaslased
Veeteede Ametist

TALLINNA SADAM * ADMIRALITEEDI BASSEIN
ADMIRAL
KLUBI
AURULAEV * STEAMSHIP
Ainulaadne restoran vanal aurulaeval
AVATUD 12-24
Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres
Admiraliteedi bassein
Tel 6411155
GSM 8 25 060066

Kes meil käivad

20. aprillil seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Vanasadamas

"Commencement" (Küpros) – laadib ammooniumväetist
"Viking Bulker" (Bahama) – laadib hakkepuitu
"Rodach" (Holland) – lossib kakaoube

Muuga sadamas

Tanker "Kalai" (Malta) – laadib naftat
"Sormovski 3088" (Vene) – laadib turvast
"STK–1012" (Vene) – laadib laudu
"Soodla" (Eesti) – laadib puitu
"Gian" (Küpros) – lossib suhkrut
"Sormovski 119" (Vene) – lossib suhkrut
"Giapinq" (Malta) – lossib linnaseid
"Globtreader" (Singapur) – lossib paberit
"Refstar" (Bahama) – lossib külmutatud kanu

Paljassaare sadamas

"Avra" (Malta) – lossib külmutatud kanu
"Kapitan Tšurilov" (Küpros) – lossib külmutatud liha
"Viida" (Eesti) – lossib jõusõõta
"Leriks" (Bahama) – lossib külmutatud kala

Paldiski sadamas

"Volgo–Balt 244" (Vene) – laadib puitu
"Pur" (Vene) – laadib vanarauda
Reidil ootab neli laeva

«Meremehe» ilmumist rahastavad:

TALLINNA SADAM
ESTMA
ESSO
TALLINK
Esman
EstLine
W E
EMSA

Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 20. aprillil

"ELMAR KIVISTIK" – teel Tallinnast Jeddah'sse
"ALEKSANDER ABERG" – teel Mobilest Cristobali
"PAUL KERES" – teel Maracaibost Rotterdami
"KRISTJAN PALUSALU" – teel Amsterdamist Vitoriasse
"GUSTAV SULE" – teel Savonast Barlettasse
"ALEKSANDER KOLMPERE" – Georgetownis
"HAAPSALU" – teel Kaliningradist Halifaxi
"VILJANDI" – teel Philadelphiast Kaliningradi
"RAKVERE" – Århusis
"NARVA" – teel Houstonist Peterburi
"VALGA" – teel Kaliningradist Philadelphiasse
"SAKALA" – teel Bilbaost Halifaxi
"SOMPA" – Nouakchottis
"KEHRA" – teel Diliskilesist Marina di Carrarasse
"KUIVASTU" – Doualas
"RAKKE" – Bandjulist Abidjani
"VALKLA" – Doualas
"PIHTLA" – teel Las Palmasest Casablancasse
"NAISSAAR" – remondis Riia Laevatehases
"VAINDLO" – Peterburis
"KASSARI" – teel Oranist Izmiri
"MUHU" – Antwerpenis
"ABRUKA" – Imminghamis
"VILSANDI" – Peterburis
"SOODLA" – Muuga sadamas
"KLOOGA" – teel Hansweertist Peterburi
"MUUGA" – teel Helsinkist Felixstowe'sse
"VIRTSU" – teel Antwerpenist Stockholmi
"KALANA" – Vanasadamas
"KURKSE" – teel Københavnist Riiga
"DIRHAMI" – teel Stockholmist Antwerpenisse
"KAPTEN KONGA" – Husnesis
"KAPTEN VOOLENS" – Lomonossovis
"MEHAANIK KRULL" – teel Tallinnast Grimsbysse
"LEHOLA" – Helsinkis
"Lembitu" – Dublinis
"TRANSESTONIA" – remondis Bekkeri sadamas
"TRANSBALTICA" – Kielis
"NEPTUNIA" – Vanasadamas
"DONATA" – teel Riiast Helsinkisse

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

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

Järgmine number ilmub mais

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

Mobiiltelefon: 8-25-238 088; peiler 11454 (operaatorkeskus 8-951)

«Printall»
Tellimuse nr. 1671

Toimetaja MADLI VITISMANN

S EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR