



Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

MEREMEES

Nr. 3-4 (155-156)

Teisipäev, 4. märts 1997

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Substandardne laev lk. 3
- ☛ Palun kaks meetrit kaid lk. 4
- ☛ Nii tekkiski sõlm sisse II lk. 5
- ☛ Lausa kõigi silme all lk. 8-9
- ☛ Vanemmehaanik jutustab VI lk. 9
- ☛ Paadimessist lk. 10
- ☛ Lõunarist lk. 12
- ☛ Johan Pitka — 125 lk. 13
- ☛ "Vegast" II lk. 14
- ☛ Suvejutt VIII lk. 15

Riigikogu muutis meresõidu koodeksit

Riigikogu muutis "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" sätteid, mis puudutavad peamiselt teede- ja sideministeeriumi ning veeteede ameti ülesandeid.

Koodeksi kohaselt kavandab ja viib ellu merenduse arengu ja meresõidu ohutuse poliitikat teede- ja sideministeerium. Veeteede amet teostab muudatuste kohaselt riiklikku järelevalvet meresõiduohutuse korraldamisel ja tagamisel.

Eesti Veeteede Ameti pädevusse kuulub tegevuslubade väljastamine meretranspordi korraldamiseks ja laevade agenteerimiseks, Eesti laevaregistri ja laevaraamatu pidamine ning liputunnistuste väljastamine. Veeteede Amet peab pidama ka merespetsialistide arvestust ning andma välja meremeeste isikut tõendavad dokumendid, meresõidudiplomid ja -kutsetunnistused, kinnitused ning soodusloa.

Veeteede ameti ülesanne on ka merespetsialistide ettevalmistamise ja täiendõppe programmide ning laevaomaniku poolt laevale antava nime kooskõlastamine. Ka laevaavariide juurduse korraldamine ja selles osalemine on ameti ülesanne, samuti merepäästeoperatsioonides, mereotsingutes, inimelude päästmises ja mere-

reostuse kõrvaldamises osalemine.

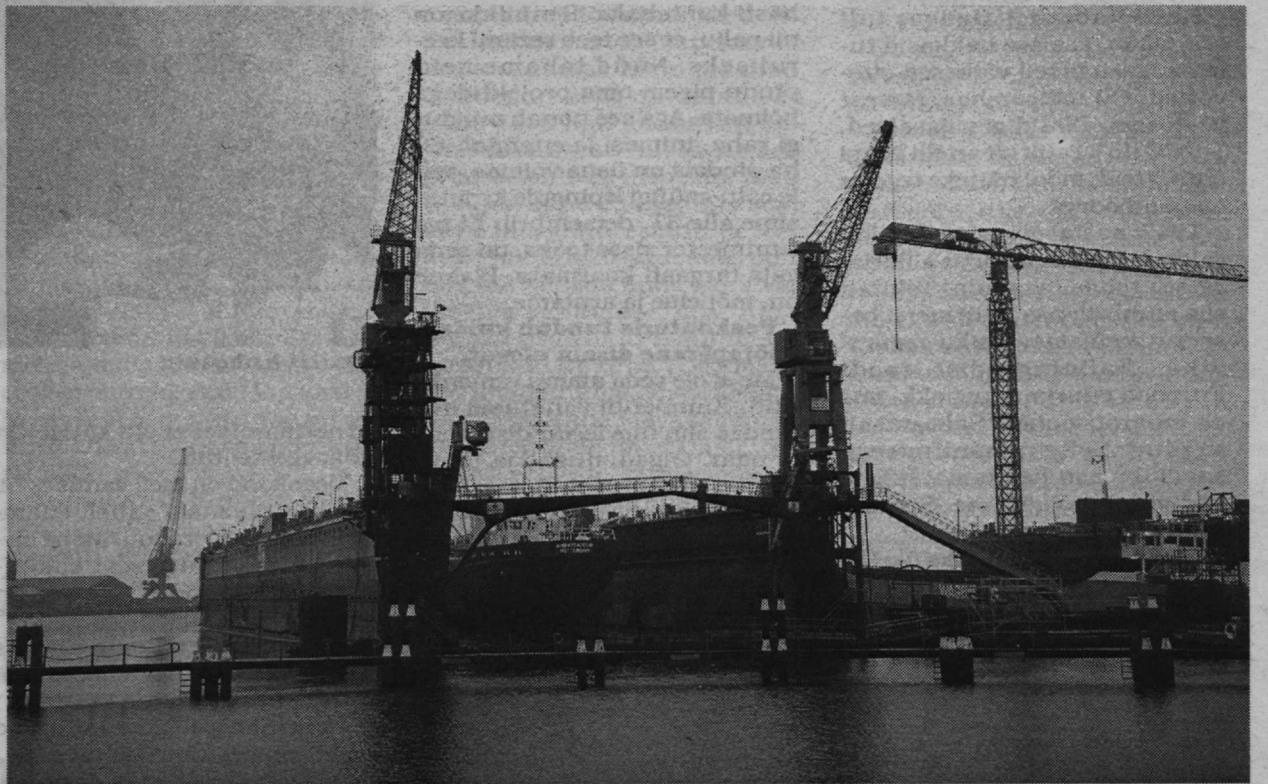
Veeteede amet peab korraldama ka merre uppunud vara ülestõstmise juhul, kui see seab laevaliiklust.

Teede- ja sideminister peab koodeksimuudatuste kohaselt määrama kindlaks nõuded, millele peavad vastama Eesti riigilipu all sõitvad siseveelaevad ja laevapered.

Valitsus või tema volitusel teede- ja sideminister peab kehtestama oma määrusega Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meresõiduohutusele suunatud konventsioonide rakendamise, ohutusnõuded laevadele, laevapere minimaalkoosseisu ja laevade sõiduplir-konnad. Sama kehtib ka laevaavariide juurduse korra, kohustusliku lootsimise piirkondade ja sadamate laevaliikuseks avamise korra kohta.

Lootsi-, tuletorni- ja jäämurdetasude määrad ning soodustuste kohaldamise alused ja korra peab samuti kehtestama valitsus või tema volitusel teede- ja sideminister oma määrusega. "Kaubandusliku meresõidu koodeksis" muudeti veel mõningaid paragrahve, milles veeteede amet asendati teede- ja sideministriga.

Rein Kuusik



Dokk Delfzijl, milles on vähemalt korra käinud kõik "Eesti Merelaevanduse" laevad. Lähemalt laevaremondist lk. 2 ning laevachitusest lk. 6-7 ja 15. Reet Naberl foto

Kõrged autasud

Presidendi kultuurirahastu preemia sai "Lembitu" komandör VLADIMIR KOPPELMANN. Eesti Vabariigi aastapäeva puhul autasustati teda III klassi Valgetähega mereajaloolise uurimistö ja "Lembitu" taastamise eest Eesti Meremuuseumi filiaalina.

Valgetähe medali sai Eesti Veeteede Ameti laevaregistri büroo juhataja ANTS LÄANESAAR.

II klassi Kotkaristiga autasustati Eesti mereväe juhatajat mereväekapten ROLAND LEITI ja III klassi Kotkaristiga reservmereväekapten VELJO PARLIT.

V klassi Kotkaristi pälvis erukaptenmajor PAAVO LOOSBERG.

Kotkaristi kuldristi sai piirivalveametnik ENN KALIND, kes oli Eesti esimese piirivalvelaeva "PVK 001" komandör, nüüd aga viimasena saadud "PVK 025" komandör.

Vabariigi Presidendi pressinõuniku Ingvar Bärenklau teatel teevad põhiseaduslikud institutsioonid autasustamiseks oma esildise, millele president lisab oma soovid.

Laevandus saab kaks uut olulist seadust

Valitsus on esitanud Riigikogule arutamiseks kaks laevandust käsitlevat seaduseelnõu: "Laeva asjaõiguseaduse" eelnõu ning "Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse" eelnõu.

Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seaduse eelnõu kohaselt on kohustus kanda Eesti riigilippu laevadel, mille omanik on Eesti Vabariik, kohalik omavalitsusüksus või muu avalik-õiguslik juriidiline isik. Samuti peab kandma riigilippu merelaev, mille omanik on Eesti kodanik elukohaga Eestis, täis- ja usaldusühing, mis asub Eestis ja milles Eesti osanikel on hääletenamus ning muud eraõiguslikud juriidilised isikud, mis asuvad Eestis ja mille juhatuse on Eesti kodanike enamus.

Eelnõu kohaselt võib merelaeval, mille kohta on väljastatud lipudokument, kapteniks olla ainult Eesti kodanik. Lipudokumentid on merelaevatunnistus, liputunnistus, siseveelaevatunnistus, laevapilet ja ajutine liputunnistus.

Eelnõu jagab laevad merelaevadeks, siseveelaevadeks ja kuni 12 meetrit pikkadeks väikelaevadeks. Merelaevatunnistuse ja siseveelaevatunnistu-

se väljastab kohus laevakinnistusraamatusse kantud laevadele ning veeteede amet väikelaevaregistrisse kantud laevadele.

Laevaregistrit peetakse eraldi laevade ja ehitatavate laevade kohta. Mõlemal peab Tallinna Linnakohus ja need moodustavad laevakinnistusraamatu. Väikelaevaregistrit ja laevapereprahtitud laevade registrit hakkab aga eelnõu kohaselt pidama Eesti Veeteede Amet.

Laeval peab olema nimi või muu tähis, mille annab omanik ja mis peab selgelt erinema teiste Eestis registreeritud laevade nimedest. Laevanimel ei tohi kasutada sõna "Eesti" ega selle võõrkeelseid vastendeid. Kala-laevale antakse alaline kordumatu pardanumber.

Laeva asjaõiguseadus kehtib eelnõu kohaselt Eesti kohtu juures asuvasse laevakinnistusraamatusse kantud laevade ja ehitatavate laevade kohta. Laevakinnistusraamat koosneb laevade ja ehitatavate laevade registrist ning seda peetakse kinnistatud laevade ja nendega seotud asjaõiguste kohta.

Laev on eelnõu kohaselt sihtotstarbeliselt kasutatav piisava suurusega ujuvvahend, mis

on võimeline ja mõeldud vees või vee peal liikumiseks ja seejuures inimeste või asjade kandmiseks või muuks otstarbeks.

Eelnõu kontseptsioon põhineb eelnõu seletuskirja kohaselt "tugeval" registril, mis tähendab, et laevaregistri ehk laevakinnistusraamatu kannetega on seotud vastavate asjaõiguste tekkimine, muutumine ja lõppemine sarnaselt kinnistusraamatule. Laevaregister on avalikult usaldatav ning selles olevate kannete vastavust tegelikult õiguslikule olukorrale eeldatakse. Eelnõu peegeldab kehtivast asjaõigusest tuntud kinnisasjade kohta käivaid põhimõtteid, arvestades laevade kui spetsiifiliste asjade erisusi.

Mõlemad eelnõud koostasid justiitsministeeriumi eraõiguse osakonna juhataja kt. Harri Mikk ning advokaadibüroo "Raidla & Partnerid" jurist Toomas Vaher.

Mõlemad eelnõud jõudsid Riigikogus esimesele lugemisele 26. veebruaril ja neisse saavad parlamendiliikmed teha veel olulisi muudatusi. Eelnõude kohaselt peaksid need seadused jõustuma tänava alates 1. oktoobrist.

Rein Kuusik

Balti Laevaremonditehase haldusdirektor DMITRI KUBOŠKIN, rääkige kõigepealt mõni sõna tehase ajaloost.

1912. aastal otsustas tsaarivalitsus rajada Revelisse võimsa sõjalaevade tehase, kus saaks ehitada ristlaid, miinilaevu ja muud seesugust. Loodi igavene suur konsortsium, kus oli saksa, prantsuse ja vene firmasid.

Siin oli Euroopa suurim klaaskatusega tsehh enne I maailmasõda. Kopli liinid olid tehase barakke täis. Ja tehase oli koguni oma kirik. Balti jaamast käis siia konka.

Ehitati fantastilises tempos – aastaga sai tehase püsti. 1913. aastal pandi juba alus kahe ristlaid ehitamiseks. Praegugi on järel kaks staapelit. 1914. aastal anti tehase päriselt käiku.

Eesti Vabariigi alguses tuli siia mõõn, ja sisse hakkasid tulema igasugused väikesed ettevõtted. Oli tellisetehas, järvest võeti savi. Olid riigi viljasalved. Tuli "Orto". Palju oli artelli tüüpi ettevõtteid, mõni näiteks tegeles metallitöödega.

1947. aastal otsustas N. Liidu valitsus Stalini isikliku allkirjaga see tehase taastada. Tekitati siis numbritehase Balti merel baaseruua sõjalaevastiku remondiks. Kaliningradist toodi Euroopa suurim ujuvdokk, mis oli reparatsiooniga Saksamaalt saadud. Selle remontimisega saadi ilusasti hakkama; hiljem viidi see Nikolajevisse. Seejärel tulid juba uued tsehhid.

1965. aastal anti tehase üle Lit-

Kes sõelale jääb ...

mahus ei tee, selle töö peal on spetsialiseeritud firmad. Iga tööd ei tasu endale rabada – spetsialistid on ikka spetsialistid.

Nii kähku kui suutsime, vabanesime oma sotsiaalfondist, mis oli "Dvigateli" järel suurelt teine. Tehasel oli 80 elamut, 5 lasteaeda, pioneerilaager, puhkebaas. Me hoidsime nad kõik lõpuni enam-vähem korras, seepärast saime hästi riigile üle anda.

Varem rentisime siin ruume ka välja, aga nüüd vaatame, et oma probleemid ei lahene nii hästi kui tahaks. Rentnike on nii palju, et see teeb režiimi keeruliseks. Nüüd tahame neid pindu pigem oma projektidega hõlmata. Aga see nõuab muidugi raha, inimesi ja energiat. 60 ha pindala on üsna võimas, selle ostu-müügi lepingule kirjutasime alla 31. detsembril. Et iga ruutmeeter sisse tooks, on seda vaja targasti koormata. Plaane on, mõtleme ja arutame.

Peakontoris tundub kuidagi võõrapärane disain olevat.

Me ei ole seda ammu remontinud. Kümneni vahetusel kujundas siin üks leedu disainerite paar. Õiged, ilusad ja tänapäevased tööruumid katsume eestlugu teha meie spetsialistidele. Aga ükskord jõuab järg ka

... ja muude personaliprobleemidega?

Ülalpidamiskulud on siiski suured ja seepärast oleme kõik viimased aastad püüdnud neid võimalikult vähendada. Töötajate üldarv on vähenenud poole võrra, 1500 inimeseni. Juhtivpersonal koondamisprogrammi toiming pidevalt. Nende kulude



Dmitri Kuboškin

vähendamisel ei ole kaugelki kõik veel tehtud.

Meeskond on meil vanuses nii 40.-50. eluaasta vahel, enamjaolt samas töötanud. Mõne oleme ka kaotanud, sest kokkumäng ei sujunud. Aga see on muidugi loomulik protsess.

Peadirektor on oma ametis 1989. aastast, aga tehases töötanud 70-ndate aastate keskelt.

Meie inimesed ikka kurdavad ka, et tehase käive on nii suur, aga aktsionäride koosolek juba kolm aastat järjest otsustab, et pennigi dividende välja ei maksa – kõik läheb investeerimiseks tulevikku. Uued tsehhid, uued seadmed, uued programmid – kui me seda kõike ei tee, ei saa me edasi. Kasumit välja jagades võib aktsionär ju algul rikkaks saada, aga pärast hakkab käppa imema. Suurem osa inimesi saab siiski aru, et aktsiate väärtus sedaviisi tõuseb. Uusi emissioone me teinud ei ole. Aga kui teemegi, on see tehasesisene. Aktsionäre on 500 inimese ümber, kõik on tehase töötajad.

Aga kui tulevikus mõni rikas välismaine onu ostusoovi avaldab?

Ei näe praegu sellist. **Loksale niisugune ju tuli.**

See on teine asi – Loksa oli ilma tööta. Meil tööd jätkub. Mu meelest ei ole praegu mõtet sellist võimalust arvestada. Oleme kolme Baltimaa peale ainus niisugune laevaremondifirma, mis on 100% erastatud.

Kujutan ette, et tehase juhtkond on pidanud uskumatu

hulga uusi valdkondi endale selgeks tegema.

Ega me nii targad mehed ka ole, et ise kõik tendentsid oskame välja rehkendada ja analüüsida. Oleme pikemat aega kasutanud konsultatsioonifirmasid, kes annavad meile üpris mittemest aspektist nõu: kuidas koormata neid võimsusi, mis meil on, kuidas arendada üht või teist programmi. Nad teevad meie andmebaaside põhjal analüüsi ja näitavad perspektiive: kui lähete seda rada, siis pooleteise – kahe aasta pärast olete surnud, nii et see tee on välistatud; peate minema hoopis teada teed. Need ei ole situatiivsed, vaid makromajanduslikud ettepanekud, firma seest vaadatud aspektid, mida peame tõsiselt arvestama. Iga ettepaneku kasutamise aga otsustame muidugi ikka meie ise.

Omaval ajal ei osanud ju ettegi kujutada, et sellised meetodid eksisteerivad.

Üks tähtsamaid küsimusi, mida lahendades firma saab edasi elada, on – kuidas kõiki siinseid tootmisplatse koormata. Kust seda koormust saab, millisel moel, keda kaasata, millised on strateegilised tähtsad etapid. Neid tegureid on ääretult palju. Konkurents, investeringud, turu-uuringud – neid pole niisama lihtsalt võimalik modelleerida, selleks on vaja vastavat meetodikat, mis neil olemas. Ega konsulteerijad meie jaoks lausa ameerikat ei avasta, aga neil on kõik juba süstematiseeritud ja seepärast meilegi kasulik.

Võivad olla vigased otsused, mis hiljem hakkavad firma elu mõjutama. Iga firma võib ühel heal päeval ära vajuda, märkamatu sellesse punkti jõuda. Pidevalt tuleb vaateväljas hoida kümneid ja sadu, võib-olla tuhandeid näitajaid, mis kirjeldavad sinu firma seisukohta turul.

Kuidas praeguse konkurentsi hakkama saate? On ju siinsamas Kopli poolsaare kolmes nurgas laevu remonditud, lisaks Loksal. Kuipalju õige neid tehaseid vaja on? Saan aru küll, et nii küsida on lihtsustamine.

Seda jah. Klassikalise mudeli järgi peab vähemalt kaks olema, et konkurents toimiks... Meid on nüüd kaks laevaremondifirmat, endine 7. tehase ja meie oma. Elu näitab, et vist ei ole asi firmade arvus. Oluline on, kes oskab kliendile kõige paremaid tingimusi pakkuda.

Kui kitsalt on üldse võimalik spetsialiseeruda? Ei saa ju eraldi remontida kala-, eraldi kauba- ja eraldi sõjalaevu?

Kindlasti mitte. Kui ei suuda end erinevate tegevustega koormata ja korrektselt tellimusi täi-

ta, siis midagi head loota ei ole. Klaipeda Läänemehas on 60.-70. aastail välja ehitatud, seega päris uus, aga nende programm on üles ehitatud ainult laevaremondile, ja neil pole millegagi tekkivaid auke täita. Aga konkurents on praegu nii tihe, et laevaremond hinnad on Poolas, Leedus, Lätis ja Eestis enam-vähem ühtlustumas. Juba on omaette kunst klienti minimaalsete hindade ja kõige lühema remondiajaga rahuldada.

Hind, tähtaeg, kvaliteet – mis neist on kõige tähtsam, mille järgi klient praegu laevaremontija valib?

Tähtis on, kust laevaomanik pärineb. Kui Saksamaalt või üldse Lääne-Euroopast, siis on tal juba kindlad firmad, kellega suhtleb. Ta on mõne firma püsiklient ja aktsepteerib tolle hinna ning kvaliteeti. Laev on talle nagu laps, keda ei usalda tundmatu kätte.

Muidugi võib seal leida ka laevaomanik, kes otsib uusi tuuli, soovib proovida mõnd värsket firmat. Ei ütle, et neid palju on, aga leidub. Need ei ole muidugi suured firmad.

Vene laevaremondifirmad ei ole hindade poolest suutlised konkureerima ja paljud neist praegu lihtsalt ei funktsioneer. Teenuste pakkumine ei ole seal ka ... ütleme niiviisi – ei ole sümboolne. Nii et vene laevaomanikud lähevad sinna, kus on varem töötanud: Baltikum, Soome, Poolasse, Saksamaale.

On muidugi ka suhteliselt tagasihoidlikke laevaomanikke, kes otsivad odavaid tingimusi, kus saaks kiiresti ning lepingule veel piisavalt garantiid peale.

Nii nad siin kõik sõelavad praegu mööda turgu. Kes sinna sõelale jääb – on see siis Balti Laevaremonditehas, Klaipeda või Riia oma ...

Turu-uurijaid on viimasel ajal vähemaks jäänud, kindlasti tuleb nende töötajate arvu suurendada ja taset tõsta.

Vähempakkumise teel otsitakse laevaremontijaid ka. Kõige olulisemaks osutub siiski tihti peale just madal hind. Mõni laevaremontija läheb *dumpingu* peale välja – andku või kahjumit, aga igal juhul võtab tellimuse ära. See tähendab elada lihtsalt selleks, et tööd oleks – sel puhul pole juttu kasumist ega arengust. Mõni vaesem laevaomanik läheb selle peale ja mõnikord seetõttu ka kõrbeb.

Kas arvate, et Eestis tuleb laevachitus?

Tuleb, raudselt tuleb. Sellest ei pääse kuskile – mingit mõtet ei ole väikesi laevu – piirivalvekaatreid, kalalaevu – osta. Usun, et see aeg tuleb ruttu käte, kui Eestis hakatakse laevu ehitama.

Mari Vamba
Madli Vitismann



Kõnet pidamas piirivalvekaatri kiilupanekul. Vasakult: Riivo Sinijärvi, Tarmo Kõuts, Dmitri Kuboškin, tehase direktor Fjodor Berman ja Jaan Jaani.

du kalatööstuse ministri juhtimisele.

Nüüd tehti üks osa tööst kala-laevastikku remontides – oli ju Liidu kalalaevastik tol ajal üks maailma suuremaid – teine aga endiselt sõjalaevastiku tarbeks. Näiteks ehitati suuri, saja meetri pikkusi maketi moodi aluseid, millel ei olnud siseviimistlust, küll aga pealiskihiti, mille pihita sõjalaevad harjutasid märglaskmist. Neid tehti päris palju aastaid, aga lõpuks hakkas see projekt kokku kuivama, sest oli küllalt kallis lõbu.

1991. aastal, kui majandus hakkas juba päris käpuli vajuma, nägime, et selle koormaga edasi ei sõida, ja hakkasime kaubalaevu remontima. Nii tulid kliendid, kes meid ära päästsid: "Eesti Merelaevandus" – esimene oli "Mahtra" –, mõned Vene, mõned Lääne kompaniid. Kui oleksime kalalaevade juurde jäänud, tabanuks meid sama saatust mis Tallinna Laevaremonditehas.

Niisiis püüdsime end leida natuke teisel turul. Laevad hakkasid tulema aegamööda, ka reisilaevu oli sees: "Georg Ots", "Estonia", "Mare Balticum" jt. Ega me reisilaevu ekstra tee, aga vahel juhtub. Sisetöid me suures

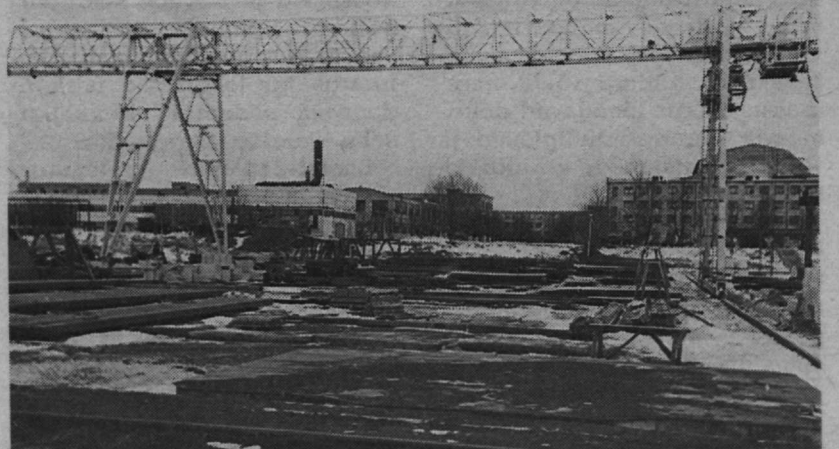
kontori kätte. Koondame tehase valitsuse kahele korrusele ja teeme need korda. Oleme leidnud ühe disainerifirma, keda usaldame, ja tellime sealt kogu renoveerimise.

Kuidas on lood tööliste olmega?

Igas tsehhis on olemas saun, ja olmeruumide remontimine käib pidevalt. Suurem osa neist on keskmisel tasemel. Juhtkonnale väga häid tingimusi luua ja väärt autosid osta jõuab siis, kui mujal on kõik korras ja töö hakkab minema nagu peab.



Uus trend: remonti on hakanud jõudma Eesti kalalaevad, neid oli Koplis korraga kolm. Järelikult pole kalapäük tulutu tegevus.



0,6 km² tööstusmaastikku. Taamal paremal tehase administratiivhoone.

See on laev, mille tehniline seisukord ei vasta rahvusvaheliste konventsioonide nõuetele, ehk, lihtsamalt öeldes, on mereõiduks kõlbmatu laev.

155 maailma mereriiki on ühinenud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni, mida tuntakse IMO (*International Maritime Organization*) nime all. IMO peakorter asub Londonis. Eesti on alates 31. jaanuarist 1992 selle organisatsiooni 136. liige. Suurem osa neist 155-st mereriigist on ühinenud ka IMO väljatöötatud või ümbertöötatud rahvusvaheliste konventsioonidega. IMO alustagedeks võiks lugeda 4 tähtsaimat rahvusvahelist konventsiooni:

- Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (*SOLAS 74/78*)

- Rahvusvaheline konventsioon merereostuse vältimiseks laevadelt (*MARPOL 73/78*)

- Rahvusvaheline laadungimärgi konventsioon (*LL 66*)

- Meremeeste väljaõppe, diplomaerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (*STCW 78/95*)

Kõik konventsioonid kehtivad koos kehtestatud parandustega.

Rahvusvahelise konventsiooniga ühinedes võtab riik endale vabatahtlikult kohustuse ja vastutuse konventsiooni nõuete täitmiseks. See tähendab, et laevad, mis sõidavad selle riigi lipu all, peavad vastama konventsiooni nõuetele nii tehniliselt kui ka moraalselt. Esimese kolme konventsiooniga on Eesti ühinenud 16. märtsil 1992, viimasega, s.o. *STCW 78/95*, ühi-

Substandardne laev

nes Eesti novembris 1995. Samuti on Eesti ühinenud paljude teiste merealaste konventsioonidega, rahvusvaheliste lepingute ja protokollidega.

Konventsioonide ja teiste rahvusvaheliste lepingutega ühinedes on Eesti Vabariik võtnud endale kohustused, mille täitmisega ei ole meil sugugi kõik korras.

Peale NSV Liidu lagunemist tekkis Eestis kaks suurt laevaomanikku, RAS Eesti Merelaevandus ja RAS Ookean, ning suurem hulk väikesi laevaomanikke. Omandatud laevad olid eri vanusega ega olnud eriti kiita ka nende tehniline seisukord. Küllalt kiiresti läks "hingusele" RAS Ookean, samuti läks raskes väikestel ühe-laeva-omanikel. Kadusid nõrgad ja tekkisid uued, juba mitme-laeva-omanikud. Kahjuks on Eesti lipu all sõitvate laevade tehniline seisukord läinud iga aastaga halvemaks. IMO andmeil oli Eesti riigilipu all rahvusvahelisi reise tegevaid laevu ja välissadamais kinnipeetud substandardseid laevu järgmiselt:

Aasta	Laevu	Kinnipidamisi
1992	63	1
1993	86	7
1994	92	16
1995	87	18

1996. a. laevade arvu kohta andmed veel puuduvad, kuid välissadamais peeti kinni 20 substandardset laeva ja meie

oma laevakontrolli inspektorite poolt 120.

Selle statistika põhjal oli Eesti 1995. a. lõpuks "mustas nimekirjas" 19. kohal, kokku oli selles nimekirjas 23 riiki IMO 155-st liikmesriigist.

13.-17. jaanuarini toimus Londonis, IMO peakorteris, lipuriigi implementatsiooni (*FSI 5 - Flag State Implementation*) alamkomitee viies istungjärk. Oma avakõnes kritiseeris IMO peasekretär W. A. O'Neil küllalt teravalt lipuriike, mis on küll konventsioonidega ühinenud, kuid ei suuda oma laevaomanikke mõjutada, et nende laevad oleksid meresõidukõlblikud ja vastaksid konventsioonide nõuetele. Peale peasekretäri avakõnet võttis küllalt teravalt sõna Euroopa Ühenduse esindaja J. de Dieu. Tal oli "mustas nimekirjas" olevale riikidele öelda, et Euroopa Ühendusel on hoovad, millega mõjutada nende riikide administratsioone, mis ei taha või ei suuda oma mereseadusandlust tuua EU tasemele ja mille laevad ikka ja jälle seavad ohtu nii enda kui ka teiste meremeeste elu ja tervise ning ohustavad mereriikide rannikut reostusega.

Suurema osa Euroopa riikide, samuti USA, Kanada ja eriti Jaapani delegatsioonide sõnavõtted olid väga kriitilised "substandardsete" laevaomanike ja lipuriikide aadressil. Lepiti kokku, et sadamariikide laevakont-

rolli inspektorid jätkavad moodunud alamkomitee istungil (*FSI 4*) vastuvõetud otsuse täitmist, s.t. mustas nimekirjas olevate riikide laevu kontrollitakse võimalikult sageli ja alati väga rangelt. Juba on saadud küllalt valusaid õppetunde laevaavariide ja reostusest põhjustatud kahjudega.

Substandardse laeva omanik teenib kasumit korralike laevaomanike arvel. Kui korralik laevaomanik kulutab osa saadud tulust laeva tehnilise seisukorra nõutaval tasemel hoidmiseks, siis substandardse laeva omanik teeb kulutuse alles siis, kui laevakontrolli inspektor on laeva sadamas kinni pidanud. Säärane hoiak on omane ka osale Eesti lipu all sõitvate laevade omanikest. Kui sadamariigi laevakontrolli inspektor avastab laeval puuduse, mis seab ohtu laeva meresõidu ja teeb kaptenile ettekirjutuse see puudus kõrvaldada enne laeva väljasõitu sadamast, siis, nagu näitab praktika, leiab laevaomanik kohe raha ja võimalused ning puudus kõrvaldatakse harilikult enne laeva laadimisloosimistööde lõpetamist. See näitab selgesti, et laevaomanik teadis laeva puudusest, kuid kasutas puuduse kõrvaldamiseks vajavat raha teisel otsarbel ning tegi kulutuse puuduse kõrvaldamiseks alles siis, kui selle avastas ka laevakontrolli inspektor. Kuna kapten

peab teadma oma laeva tehnilist seisukorda paremini kui puuduse avastanud inspektor, siis on loogiline jätk sellisele "puuduse avastamisele" kapteni kui laevaomaniku esindaja jutuajamine Eesti Veeteede Ameti meresõiduhutuse talituses. Kui kapten ei suuda tõestada, et laeva merekõlbmatuks muutmise põhjus oli talle teadmata, sest tema alamad ei kandnud talle sellest ette, ja ta väljus eelmisest sadamast merekõlbmatu laevaga, seades sellega ohtu nii oma laevapere kui ka teiste laevade ohutuse, võib kaptenit oodata kuni kolmeaastane diploma kinnituslehe äravõtmine. Kui kapten siiski tõestab oma teadmatust, siis tuleb vastust anda neil, kes kaptenile õigel ajal ette ei kandnud.

On aeg meresõidukõlbmatud laevad ka Eesti Vabariigi riigilipu alt välja tõrjuda.

Teede- ja Sideministeriumis töötatakse välja Eesti merealaseid seadusi. Osa neist on saanud eelnõuks. Kahjuks peab konstateerima, et seaduseelnõud on laevaomaniku vastu väga leebed. Kui IMO dokumentid soovivad tungivalt rahvuslikku seadusakti lülitada ka karistumäärade (*penalty*) ja paljudes riikides, nt. Rootsis, on seda tehtudki, siis mereohutuse seaduse eelnõus neid pole. Kui tahame jõuda Euroopasse, tuleb ka meie mereseadused viia Euroopa nõuetele vastavusse.

Eesti Veeteede Ameti meresõiduhutuse talituse juhataja
Vello Muru

Laevakontrollist 1996. aastal

Laevaõnnetuste vähendamiseks peavad kõik laevad maailmamerele vastama rahvusvaheliste konventsioonidega kehtestatud minimaalsetele ohutusnõuetele nii tehnilise seisundi, laeva sisekorra kui ka olme osas. Nende nõuete järjekindlaks kontrollimiseks Euroopas kirjutasid 1. juulil 1982 Pariisi memorandum (*Paris Memorandum of Understanding of Port State Control*) ehk lühidalt Pariisi MOU, alla 17 Euroopa riiki ja Kanada. Käesoleval ajal on samalaadseid organisatsioone moodustatud kõikjal: Kaug-Idas on Tokio ja Uus-Meremaa MOU, Ameerikas - Kariibi mere riikide ja Lõuna-Ameerika MOU-d, Aafrikas - Ida- ja Lääne-Aafrika MOU-d. Vahemere- ja Maade MOU on alles organiseerimistaadiumis. Seega on laevakontrolliga haaratud kõik maailmamerele sõitvad laevad. Minimaalsed nõuded, mida laevadel tuleb järgida, on esitatud järgmistes rahvusvahelistes konventsioonides:

- Rahvusvaheline konventsioon inimelude ohutusest merel (*SOLAS 74/78*, koos parandustega)

- Rahvusvaheline konventsioon merereostuse vältimiseks laevadelt (*MARPOL 73/78*, koos parandustega ja täiendustega)

- Rahvusvaheline laadmärgi konventsioon (*LL-66*, koos parandustega ja täiendustega)

- Meremeeste väljaõppe, diplomaerimise ja vahiteenistuse aluste rahvusvaheline konventsioon (*STCW 78/95*)

- Rahvusvaheline konventsioon miinimumnõuetest kaubalaevadel (*ILO Conv. No. 147*)

- Konventsioon rahvusvahelistest eeskirjadest laevade kok-

kupörke vältimise kohta merel (*GOLREG 72*, koos parandustega)

Välisriigi laevade kontrollimisega tegelevad riiklikud laevakontrolli inspektorid (*Port State Control Officer*). Eesti Veeteede Ametis täidab seda ülesannet laevakontrolli osakond.

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni nõuete kohaselt peab iga lipuriik kontrollima vähemalt kord aastas oma riigi laevu ja sadamariiki külalastanud välismaa laevu vähemalt 25% ulatuses. Möödunud aastal näitas Eesti laevade kontroll välismaal nende mittevastavuste arvu suurenemist võrreldes Euroopa keskmisega 1993-1994. a. Kui 1995. a. peeti välismaal kinni 18 Eesti Vabariigi lipu all sõitvat laeva, siis 1996. aastal oli nende arv suurenenud. Palju muret teevad Eesti Veeteede Ametile Eesti lippu kandvad laevad, mis sõidavad pidevalt välismaa sadamate vahet ja kodumaale naasevad mõne aasta tagant või veelgi harvem. Neid oli laevakontrollil võimatu kontrollida ja statistika näitab, et sellistel laevadel avastati välismaal kontrollimisel suur hulk kõrvalekalduvusi nõuetest. Näiteks "Eesti Merelaevanduse" laevadel "Valkla" 22. oktoobril Hispaanias, "Muhu" 25. aprillil Hollandis, "Vaindloo" 8. mail ja "Vilsandi" 23. jaanuaril Inglismaal.

Mullu kontrollisid Eesti laevakontrolli inspektorid 517 Eesti Vabariigi ja välismaa laeva, misjärel Eestis peeti kinni 141 Eesti ja 31 välismaa laeva. 1995. a. peeti Euroopa riikides kinni 20,68% kõigist kontrollitud Eesti laevadest. See annab 6. koha tagantpoolt, mis on samaväärne Panama (19,24%) ja Küprosega (19,89%). 1996. a. statistilisi andmeid pole veel

avaldatud, kuid Eesti koht sellises statistilises tabelis on vaevalt parem, sest kinnipidamiste arv ei ole vähenenud.

Kinnipidamisakte analüüsid on näha, millised on levinumad puudused. Esikohal (141 laeval) on 120 juhul laeva dokumentatsiooni puudulikkus, 84 juhul laeva üldohutus (kere, mehhanismid jms.), tuleohutusnõuete vastu eksitakse 82 juhul ja päästevahendite mittevastavust nõuetele on leitud 61 juhul. Tõsisete puudustega kinnipeetud laevatuüpide pingereas on esikohal kalalaevad 45 kinnipidamisega ja kaubalaevad 32 kinnipidamisega, järgnevad sadamate teeniduslaevad ja reisilaevad.

On levinud arvamus, et kõige suuremate puudustega on eriti vanad laevad, kuid statistika näitab, et see ei pea alati paika. Kõige rohkem on kinni peetud laevu, mille ehitusaasta on 1971. ja 1980. aasta vahel, seejärel laevu, mis on ehitatud aastail 1960-1970 ning 1981-1990, ja alles siis vanad - enne 1960. a. ehitatud laevad. Kinni on peetud ka täiesti uusi, alles ehituselt tulnud laevu. Sagedamini on kinni peetud AS-ide Eesti Merelaevandus, Saarte Liinid, Nautex, Maseko, Maris ja Teravsilma laevu.

Eesti Veeteede Ameti laevakontrolliosakond "kannab pidevalt hoolt" nn. mittestandardsete laevade eest. Kõik 1996. a. kinnipeetud laevad on kantud "musta raamatusse" ja kuuluvad seega inspektorite pideva kontrolli alla, kuni pole saavutatud vähemalt kaks järjestikust puhast, s.t. puudusteta kontrollakti.

Välismaal kinnipeetud laevad kantakse Saint Malo rahvusvahelisse andmepanka, millest on

Koostöö Rootsi mereväega



20. veebruaril toimus Riigi Piirivalveametis Eesti-Rootsi arutelu laevastike rahuagsetest funktsioonidest.

Piirivalveametit külastasid Rootsi mereväeohvitserid, keda huvitas piirivalvelaevastiku tegevus, selle ülesanded ning tulevik. Enim huvi pakkus väljaõppe, merepääste, infovahetuse ning Eesti idapiiri valvamise korraldamine.

Reet Naber

igal Euroopa laevakontrolli inspektoril võimalik kontrollida selliste puudustega laeva elulugu mitu kontrollimist tagasi ja vastavalt sellele planeerida ka oma kontrollreide. Euroopa Ühenduse 19. juuni 1995. a. direktiiviga 95/21 laevade kontrollimise kohta määrati, et alates 1. juulist 1996 kasutatakse laevade kontrollimisel laevade hinnangutegurit, mis antakse kõigile kontrollitavatele laevadele. Hinnangutegur sõltub lipuriigi laevade headusest, korrasolekust, tüübist, vanusest, klassiühingust ja avastatud puuduste arvust. Lisaks sellele on Eesti Veeteede Ameti juhtkond järjekindlalt kinnipeetud laevade reederile ja klassiühingule meelde tuletanud nende otseseid kohustusi laevade ohutuse ja ohutu meresõidu ta-

gamisel vastavalt rahvusvahelistele miinimumnõuetele. Neljal korral on mittestandardsete laevade reederid kutsutud Eesti Veeteede Ameti litsensikomisjoni koosolekule, et arutada nende meretranspordi korraldamise tegevusloa küsimust. Litsentside äravõtmiseni ei ole veel jõutud, kuid on hoiatatud, et samalaadsete puuduste kordumisel võidakse tegevusloa tühistada. Säärane profülaktika on ka tulemusi andnud - on vähenenud probleemid nende reederite laevadega, kel on tulnud litsensikomisjonile aru anda.

Eesti Veeteede Ameti laevakontrolli osakond teeb kõik endast sõltuvalt, et vähendada Eesti mittestandardsete laevade arvu.

Teil on tublisti vastuväiteid sadama erastamisele, AS-i Tallinna Sadam juhatuse esimees ENN SARAP.

Ma olen sellest juba palju rääkinud. See oleks pretsedenditu kogu maailmas, sest maa sadamas ja kaid kuuluvad suurtes sadamates enamasti riigile või on munitsipaalomandis. Kui meie töötleme aastas näiteks 14 miljonit tonni, siis Singapuri sadam töötleb 300 miljonit. Rotterdami sadamat on 40 km, selle kõrval me oleme hoopis väikesed. Kui tuleks nii palju kaupa, et meil ei jätku kaisid, küll me siis raha lelakime, et neid juurde ehitada.

Aga kui näiteks Silja tahaks oma kai ära osta?

Ta ei saaks ju osta meetritki kaid, vaid aktsiaid ettevõttes, milles on neli sadamat. Ta saaks näiteks oma hääleõiguse piires midagi arvata Paldiski sadama kohta, aga kas ta seda tahab? Ja kas me tahame välja poole oma riiki aktsiaid müüa? Praegu ei näe ma selliseid kaubavõogusi, mis nõuaksid aktsiakapitali laiendamist, aga aktsiate müümise peaks otsustama riigikogu. Sest sadam on strateegiline ettevõte. Seda ei tohiks erastada erastamiseseaduse alusel, vaid riigivaraseaduse järgi.

Et lauserastamist vältida, püüate saada sadamat strateegiliste ettevõtete nimekirja? Kommentaar ühes lehes ütleb selle kohta, et sadama juhtkond tahab endale säilitada senist head elu.

Ei tea, miks Eestis keegi on selle vastu, et mõni ettevõtte ka hästi elab. Niisuguseid on ju suhteliselt vähe alles jäänud. Sest samastki lehest oli lugeda, et Tallinna Sadam maksis riigile kõige rohkem makse.

Kas tõesti peab ettevõtte riigi käest sellepärast ära võtma, et erastamisagentuuril jätkuks tööd? See ülespühutud erastamisprobleem sadama ümber lähtub sellest, et erastamisagentuuril hakkab töö otsa saama. Niisiis on vaja suured infrastruktuuri ettevõtted enda kätte saada. Ma arvan, et on ülm aeg hoopis erastamisagentuur erastada. See oleks Eesti riigile väga kasulik, kui keegi peaks neid asju oma tasku peal otsustama, st. vastutama. Näete, mis on juhtunud Võhma, Oru ja muudegi ettevõtetega? Kas me tahame Tallinna Sadamaga sama teha? Aga minu hääle jääb kahtlemata hüüdjaks hääleks kõrbes.

Teil on ses asjas hääle tarvitamiseks lihtsalt ebasoodne positsioon.

Ma ei võitle selle tooli pärast siin. Aga mul on teatud põhimõtted.

Ja teine oletus on muidugi see, et olete juba tükikese tasku pistnud ja teistele ei raatsi anda.

Jaa-jaa, neid küsimusi muidugi esitatakse igat pidi. On juba öeldudki, et parseldame maha.

Aga kui nüüd asja enese juurde tagasi tulla, siis infrastruktuuri erastada ei tohi - ei tohi enne, kui tekib mingi karjiv hädavajadus. Kuni ühelt poolt ise oma finantsvahenditega toime tuleme ja teiselt poolt ukse taga on järjekorras nii välisinvestorid kui me oma pangad, pole põhjust. Ja ka pakkujaid ei ole meil praegu vaja, sest puuduvad projektid-äriplaanid, mis annaksid meile kaubavoo, mille pealt saaksime pärast investeerijatele raha tagasi maksta. Nii kaua kui pole uusi kaubavõogusi ning sadama võimsus on tugevalt üle raudtee võimsusest ning tolli ja piiri võimsusest, ei ole mingit mõtet teha erastamist

Palun kaks meetrit kaid

erastamise pärast. Erastamise pooldajad arvavad, et selle kaudu saab raha teenida. Saab küll, aga ilmselt teenib selle erastamisagentuur. Seda ei ole vaja Eesti riigile. Ma olen selles sügavalt veendunud.

Oleks ju võimalik erastada ka näiteks Eesti riigi piir. Kindlasti oleks tahtjaid.

Eriti hinnaline löik oleks teil siin sadamas. Meetrikaupe erastaks...

Muidugi. Nagu nende meelest võiks ka mõne kai ära erastada. X firma paneks oma laevad sinna äärde siis risti ja põiki paigale ning ütles, et keegi teine tulla ei tohi.

Peale selle ei saa need seletajad aru, et investering vesiehituse infrastruktuuri või lihtsalt õeldes kaide ehitamise tasuvusaeg on sageli 50 aastat. Järelikult, kui tahan mingi infrastruktuuri osa *dumpinghinnaga* ära osta, ei kavatse ma sinna väga kaua aega üldse sentigi sisse panna - ei laiendamist ega investeerimist. Olgem ausad, Eesti riigi rahadega on näiteks reisiterminaalid ja muugi meil väga hästi välja ehitatud, sest

Eesti riigi rahade ja sadama rahade vahele võib peaaegu et võrdsmärgi panna. Ei siin lähedal ega kusagilgi maailmas pole ma sadamais näinud nii korralikke reisiterminale. Kahtlemata oleks väga huvitav neid erastada.

Ja nende kaudu pearaha võtma hakata.

Miks mitte?

Kas Keslinna sadamas on suund ainult reisisadamale?

Kaubalaevu on ka ikka peaaegu alati. Tänavu jaanuaris tegime küll mõned tonnid vähem kui eelmise aasta jaanuaris, aga kasum oli tüki maad suurem. Veebruaris tuleb ka tonne võrdluses juba enam.

Kas väiksemaid sadamaid mitmel pool Eesti äärtes te konkurentidena ei tunnetata?

Kahtlemata mitte. Tahaksin, et need areneksid, ja mida rohkem, seda parem. Kui üldse konkurentidest rääkida, siis need on võib-olla teisel pool lahete.

Kui nüüd erastamisidee juurde tagasi tulla, siis läbi on kukunud see variant, et panna suured infrastruktuuri ettevõt-

ted erastamisnimekirja läbi erastamiseseaduse. Nüüd on käsil järgmine etapp: lähivad erastamisele läbi riigivaraseaduse. See on muidugi oluliselt õiglasem kui erastamiseseadus, sest sel juhul otsustab aktsiate erastamise valitsus või riigikogu.

Sageli ei saada aru, mida tähendab aktsiate erastamine, mida kontsessioonileping ja mida mõne kai mahamüümine. Üldiselt on ka juriidiliselt need asjad väga tugevasti sassis.

Kui müüakse kuni 30% aktsiaid, otsustab selle valitsus, kui enam, siis riigikogu. Lugesin ajalehest, et erastamisagentuuri nõukogu on ausam ja õiglasem ja vähem mõjutatav kui riigikogu. Ma ei saa sellest demagoogiast aru - seal on ju ikkagi rahva poolt valitud esindajad.

Teie juttudest koorub välja, et erastamisagentuur, millest oli ju teada, et see tehakse ajutiseks, püüab säilitada status quo'd?

Sellepärast vist ongi agentuuril vaja suuri ettevõtteid enda kätte.

Sadama erastamine oleks analoogne raudtee erastamisega?

Raudtee erastamiskava on ka ajakirjanduse kaudu inimeste teadvusse tulnud. Aga selle all ei ole ju tegelikult mõeldud infrastruktuuri erastamist. Ei ole mõeldud, et keegi jupi raudteerööpaid ära erastaks. Erastatakse kõik see, mis rööbaste kõrval.

Meil sadamas on see protsess ju ammu alanud. Mõõduvõrd aastal tegid eraoperaatorid 60% kogu laadimistööde mahust. Kas nad on erastatud või juba sündinud eraoperaatoritena, on juba teine küsimus. Rohkem kui 3,5 miljonit tonni tegi "Pakterminal", ja tema on ju juba sündinud erafirma. Kui nüüd keegi tahaks teda erastada, siis peaks ta enne ellu äratama need, kes "Pakterminali" natsionaliseerisid, alles siis saab erastada...

On täiesti normaalne, et sadamas tegutsevad erastavidori-kompaniid. Olen veendunud, et 1997. aasta lõpuks on nende protsent juba seitsekümmend viis kahekümne viie vastu, aga võib-olla ka kaheksakümmend kahekümne vastu. Ja seda nimetatakse nüüd parseldamiseks...

Aga ma pole eales pidanud eesmärgiks laskuda ajakirjandusega vaidlusesse. Me teeme lihtsalt oma tööd ja teeme seda ausalt.

Aga ajakirjandus paraku siiski ka mõjutab otsuseid.

Ma loodan, et päris riigi majandust põhja laskvaid otsuseid nii ei tehta.

Aga mida rohkem seletada, seda enam ajakirjandus ehk hakkab asju mõistma.

Eri väljaanded lähenevad ajale erinevalt, aga mul on piisavalt head närvid ja paks nahk. Ja kui "teisitimõtled" saavad mu'st jagu, siis olgu peale: pandagu minu asemele keegi neist endist, ning ta lihtsalt peab siis asuma samadele seisukohtadele nagu mina.

Võiks ju panna 10% sadama aktsiatest müüki, aga selleks oleks tarvis tegelikku vajadust. Oleks vaja selgelt teada, mida see annab, mitte lihtsalt arvata, et seetõttu kaob ära monopol. Lõõme Muuga sadama ja Reisisadama lahku, siis kaob monopol ära?! Kuhugi ta ei kao, min-



Heade sadamatavade hulka kuulub tasuta kalkoht näiteks õppepurjekale. Aga ärge "Georg Stage" tulgu minu kahele meetrile!

gis mõttes hoopis süveneb, sest siis on Reisisadam ainult reisisadam. Praegu aga on kulusid ja tulusid võimalik kuidagi kahe vahel jaotada.

Mingi oma sisemine konkurents teil järelikult toimib, kui pingutasite suurt puistlastilaeva "Docetaurus" tuua siia Reisisadamasse, kui see mõtude järgi oleks pigem Muuga-le sobinud?

On olemas sisemine tööjaotus, mis tuleneb osaliselt veel vanast ajast ja mida ka kogu aeg korrigeerime - see nn. ammofoss on kogu aeg käinud siit sadamast. Klient elistab oma väetist siia tuua, ja mis siis parata. Kuni tänavuse aastani olid meie sadamais ka erinevad tariifid. Uute tariifide ja terve meie uue eluga läheb see kõik paika.

Töötajaid oli meil 1996. aasta alguse seisuga umbes 3500, 1997. aasta alguses aga umbes 2600, ja 1. veebruarist veel 40 inimese võrra vähem. Aga käive on sellegipoolest kasvanud, ja kasum ka, ning kasvab ka tänavu. See on nüüd tegelikult privatisseerimine, et stividooring, operaatoritöö, tuleb anda kõik erakättesse. Selle tõttu läheb osa meie inimesi üle neisse firmadesse. Oleme 1000 inimese võrra oma kollektiivi vähendanud, aga mingeid pahandusi sel teemal pole olnud.

Erastamisvajadust põhjendatakse tariifide pideva tõusuga, ja see on ju argument.

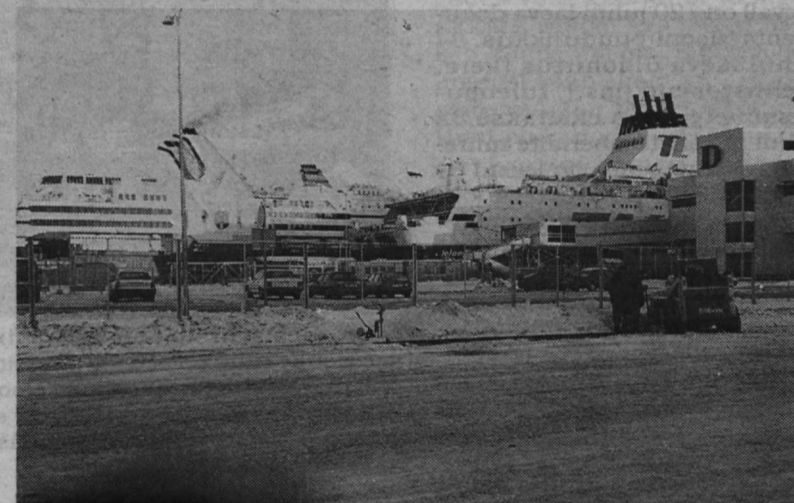
See pole õige, sest kahe aasta jooksul on tariifid Tallinna Sadamas püsitud kas ühel tasemel või vähenenud. Aga tänavu kavatseme tõesti tariife natuke tõsta, sest lõpmatuseni ei saa nende palgalhoidmise teed minna, kuna kõik ju kõrval kallineb. Kaubavõogude kasv, mis viimasel ajal on olnud väga suur, on tulenenud just tariifide palgapüsimisest. Me oleme konkurentidega võrreldes kõige odavam sadam: kui liita maksud, mida kogub sadam ja mida riik, siis laevaomaniku jaoks on Soome lahe ääres kõige odavam meie oma.

Vaidlemine on loomulik nähtus, ja ma olen turumajanduse täielik pooldaja, aga ei saa väelda, kas Tallinna Sadam on strateegiline objekt või ei. Mis siis veel üldse on strateegiline objekt, kui Tallinna Sadam seda ei ole?!

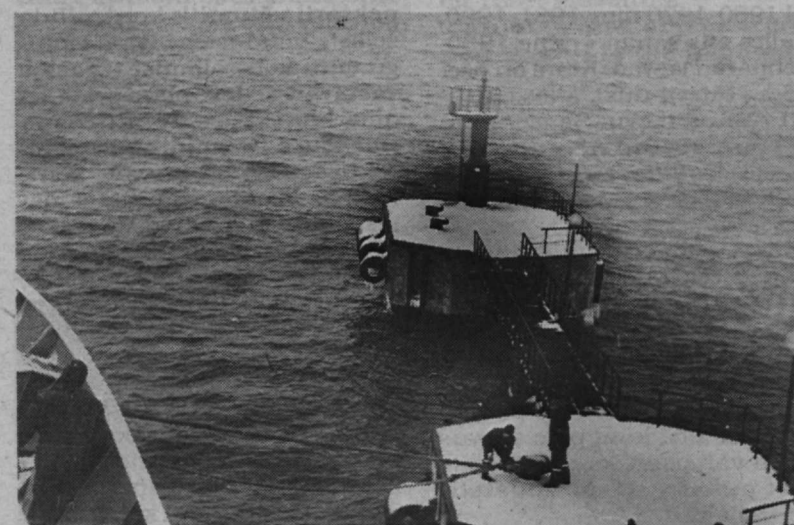
**Mari Vamba
Madli Vitismann**



Ostaks õige kaks meetrit Tallinna Sadama kaid. Ainult millist? Kas võtta kraanade alt?



Või hoopis reisiterminaalid eest?



Vahest on odavam kaks meetrit terrassilda Muugal? Kas ka tulusam?

(Algus eelmises "Meremehes")

Inreko Laeva AS-i peadirektor ENN ROHULA:

Nii tekkiski sõlm sisse. Aga mais-juunis oli raske ette näha, et asi läheb suvega niivõrd palju tagasi.

Kui oleks saanud kiiresti toimetada ja ümber orienteeruda, siis oleks kohe pidanud "Tallinki" ära korjama, "Georg Otsa" kuhugi mujale rentima ja kaks kruisilaeva panema neljareisi graafikusse, nii et hommikul oleksid võtnud Helsingist kruisireisijad peale. "Vana Tallinna" refinantseerimise korral oleks vähendatud päevas 5000 \$ maksukoormust, mis teeb 20 miljonit krooni aastas. Aga et juhatus taga olid laevaomanikud, siis ei saanud ilmselt kiireid liigutusi teha. Just sellest tuli aeglus ja otsustusvõimetus. Ühesõnaga, olukorras oli süüdi "Hansatee" juhatus.

Olin ise ka juhatuses, aga ei suutnud küllalt veenvalt esitada mõtet, et peame kiiresti otsustama. Kogu aeg tekkis konflikt sellel pinnal, nagu oleks see ainult minu huvides.

On olnud etteheiteid, et "Hansatee" on maksnud renti ka selle aja eest, mil "Vana Tallinn" oli dokis ja tiiburid hooajaliselt ei sõitnud.

"Nordström & Thulin" pidi enne "Vana Tallinna" meile tulekut ära tegema jääklassi. Aga "Sally Albatross" oli just tol kevadel karile sõitnud ja siinkandis polnud laeva, mis oleks kruisivajaduse ära täitnud. Et mitte aega kaotada, võeti "Vana Tallinn" algul ilma jääklassita – suvel seda ju vaja ei olnud. See oli "Eminre" juhtkonna ettepanek. Lepiti kokku, et alles järgmise aasta jaanuaris läheb dokki ja "Eminre" maksab selle kuu rendi, sest saab laeva varasema tuleku tõttu kasu. Ainult et tänaseks on see kokkulepe juba ära unustatud.

Või ei tea uued inimesed, mis eelmistega oli kokku lepitud.

"Eminrel" oli "Vana Tallinna" tulekust 60 miljonit kasu – pärast rendimaksimist. Oli küll, kui saadi 10 miljonit puhast.

Teine dokkimine oli "Hansatee" ajal, kui tehti masinate vahetus. Siis oli juhatus otsus maksta surnud renti, sest nii "Tallinki" kui "Georg Otsa" dokisoleku ajal oli seda samuti makstud. Oli lihtsalt niisugune praktika, mitte meie eriline nõudmine. Võib muidugi arutada, kumb laevaomanik rohkem kasu sai: meie saime 18 850 \$ päevas, "Eesti Merelaevandus" kokku kahe laeva eest 24 000 \$ päevas.

Võimalik on veel üks väga lihtne arvutus: kui me alustasime koostööd "Eminrega", oli "Inreko" laevadel ja tiibureil kokku puhast vaba raha 1,5 miljonit USD. Täna aga oleme laenudega miinuspoole peal – meie tegevus on tootnud miinuseid. Ühesõnaga, oleme endale laevadega probleeme kaela võtnud ja teinud seda selleks, et areneda, laieneda.

Küsimus pole selles, et nüüd on kõik läbi. Ei! Laevad on olemas. Laevad on korras – nad on korda tehtud. Jah, meil on ka finantskohustused. Kahjuks on need tulnud "Hansatee" probleemidest ja meie heast tahtest kogu aeg kaasa aidata Helsingi-Tallinna vahelisele liiklusele. Oleme püüdnud mitte ette võtta ärilisi samme, mida oleks võinud. Asi ei ole päris nii, et oleme rõõvlid ja aina rõõvime. Ma ei ütleks, et selle aja jooksul ükski meie aktsionär oleks dividende saanud.

"Meremehes" on võtta teie ütlus selle kohta, et teie firmas investeeritakse laevandusest tulev raha eranditult laevandusse, selle eest ei ehitata omanikele villasid.

Nii tekkiski sõlm sisse

Jah, laevaäri juurest ei ole ehitatud ühtki maja ega villat. Selleks, mida Tabasalus ehitati, olen võtnud pangast laenu. Rublaajal panin aluse, sest siis oli see soodus ja võis näha, et see toodab kunagi tagasi. Loodan, et kui täna müün, siis saan juba kasu.

Veel on pressist kõlama jäanud, nagu oleksite liialt laialt ette võtnud ega hinda õigesti objektiivseid võimalusi. Või pole osanud ohte ette näha?

Nojah, võib ka öelda, et kes ei riski, see šampust ei joo.

Te näite olete inimene, kes tahab ja suudab tegutseda riski piiril.

Ilma ei saa. Väga kahtlen, et kui poleks hakanud omal ajal reisilaevanduses koostööd tegema ja püüdnud reisijate arvu osakaalu kallutada Eesti firma poole, kas siis "Eesti Merelaevandus" üksinda oleks suutnud Helsingi-liinil püsida. Kas neist ei oleks üle sõidetud.

Ühesõnaga, te ei arva, et partneri poolt vaadatuna oli riigi- ja erafirma koostöö "Eminre" näol viga?

See oli vist härra Pandi arvamine. Aga "Eminre" tegemise ajal teda veel ei olnud. Kui vaadata neid tolleaegseid plaane, siis need olid terved plaanid, ja need töötasid. Suurimaks komistuskiviks oli "Eminre" juhtkond (mitte juhatus!), kes tegi arvutused Saksa-liini avamiseks. Need arvutused osutusid valeks. "Eminre" kattis palju Saksa-liini kahjusid. See oli esimene vale samm. Ja hiljem mõjus juba "Hansateele" halvasti alkoholiseaduse kohaldamine. "Hansatee" kulutused läksid ka taevasse. Kontorihooned ja muud seesugused asjad on prestilži jaoks muidugi tähtsad, aga kusmaani...

Ka on mulle silani arusaamatu, miks on "Tallink-Finland OY" kulutused ühe reisija kohta ajapikku kasvanud peaaegu viiekordseks. Me ei saanud seda analüüsida. Teadsime, et "Tallink-Finland" on "Eesti Merelaevanduse" omanduses. Aga siis selgus, et 1996. aasta märtsis on 67% osalusest maha müüdnud. Sel on aga väga suur väärtus. Registris on öeldud: eesti omanikud. Aga kes nad on?

Meile oli see nagu hoop alla-poolle võõd, sest ühinedes arvatsime, et "Tallink" jääb "Eminre"- "Hansatee" kaubamärgiks. Poole selle eksisteerimise ajast on nimetatud kaubamärgile nime teinud ka "Inreko" laevad, meie panus on seal sees. Teadsime kindlasti, et kui läheb "Eesti Merelaevanduse" privatiseerimiseks, siis "Hansatee" on üks tõenäolisi kaubamärgi omanikke.

Niisiis, "Tallink-Finlandi" me kontrollida ei saanud. Aga kui

keskmine piletihind tema näidatuna kukub näiteks 10 marka, siis tähendab see aastas 30 miljonit krooni. Kaob kusagile ära... Need on tõsised numbrid ja neid peab väga hoolikalt analüüsima, aga mina neid analüüsida ei saanud. Meilt ei saa ju nõuda selliseid rendi mahavõtmisi, kui me ei tea tegelikke tulemusi.

Lisaks on nüüd laevas välja tulnud, et sinna on ostetud kaupa tunduvalt kallimalt kui seda oleks võinud. On see rumalus? Või mis?



Inreko Laeva AS-i tegevdirektor Enn Rohula.

Kas teil on õnnestunud "Vana Tallinna" tagasimaksu tähtaega pikendada?

Kokkulepe on saavutatud, vormistamine käib.

Kapten ütles, et praegu sõidatakse nõ. liini sisse, ja see on arvatavasti omaniku teadlik, planeeritud kahjum.

Soomepoolsed maksud tuleb tasuda aasta algul, ja kõigil on praegu kahjum. Esimese kuuga ei suuda keegi nii palju toota, maksud lihtsalt makstakse ära. Väga vajaliku müügiorganisatsiooni tegemine on see, mis aega võtab.

Millal loodate "Vana Tallinna" kasumisse jõuda?

Peab olema kaks erinevat süsteemi. Üks on laevaomanik, kes hoiab laeva korras. Teine on operaator, kes pileteid müüb ja laeva peal toimetab. See on oluline, sest kui operaator leiab, et see laev ei sobi, siis ta võtab teise, ja omanik peab oma laeva refinantseerima, mujale andma, maha müüma vms. Kui laev jääb operaatorile kaela, siis tekitab operaatoril samasugused probleemid nagu "Hansateel" – sunnitud laevad, mis ei too kasumit.

Sellise operaatori tegemine ongi praegu päevakorral.

Väljastvaatajale ilmneb teie töötajate rõõmus, vabatahtlik lojaalsus firmale. Kui palju seda ise tunnetate?

Olin ausalt öeldes selle üle ise ka imestunud, kui "Hansatee" meile renti ei maksnud ja inimesed olid mitu kuud ilma palgata. Kõik tegid tööd edasi, lootsid ja uskusid. Ja asi läkski jälle käima. Laev pandi tagasi liinile muidugi ainult tänu sellele, et on niisugne meeskond. Enn Pantki imestas kord, miks nad laiali ei jookse.

Arvan, et põhiline on see: ega tundmatu kohas nii väga vette ei hüpata. Aga kui on tegemist põhjendatud plaaniga, mis tundub reaalne ja kui inimestele

plaanidest räägitakse, neid arutatakse, ja sealhulgas ka riske arutatakse, siis ka minnakse kaasa.

Kord puhub põhja poolt tuul, kord paistab päike – kes teab, kuidas just läheb. Nii see elu on.

Tähtis on, et teatakse, kes on milleks suuteline, keda nii usaldatakse, et kontrollida ei ole vaja, mõistetakse, kui palju peab pingutama. Antakse palju asju iseseisvalt lahendada, väikesi probleeme ei tooda üles välja.

Meie poliitika on hüüdlausestena raamitud ühele: *reisijate ja laevapere turvalisus, meresõiduohutus, kaubaveo kvaliteet, merepuhtus. Selle tagavad meie kaptenid, targad ja nõudlikud; meie personal, rangelt valitud ja hästi koolitatud; meie laevad: tehniliselt korras.*

Tänu ISM koodeksile on tehtud juhtimissüsteem, kus igaühel on täpselt teada tema ülesanded ja vastutus. Praktiliselt kõik töökohad, mis peaksid tagama täiesti normaalse firma, on täidetud. Kaldateenistuses oli meil siis, kui ka tiiburikas-sad töötasid, 22 inimest.

Kas muutunud oludes jälgi-te eriti ranget kokkuhoiupoliitikat?

Oleme alati kokkuhoiidlikud olnud. Aga väga tugev kokkuhoiupoliitika on muidugi sellest

ajast, kui "Vana Tallinna" oma kätte võtsime.

Selle ohvriks läheb ka teie kaubamärgi trükkimine meie lehe sponsorite reas?

Jah, praegu pole midagi parata.

Kas teie Lahesuu sadama projekt kestab?

Projekt teha kaubasadam liigub kogu aeg, ehkki aeglaselt. Aga see on eraldi projekt, laevad seda ei doteeri.

Miks te ei ole enam juhatuses esimees?

Sellepärast, et pangad muutusid närviliseks, nähes, et "Hansatee" meile enam ei maksa. Tallinna Pank pani sinna omalt poolt inimese, kes kontrollib, mis "Inreko Laevades" toimub – äkki toimub mingi rahade kõrvalepumpamine, pangahuvide ohtuseadmine.

Te ei ole oletanud sündmuste konkreetse põhjusena pankade sõda?

Ei ole. On olemas pankadevaheline soliidisuse kokkulepe. Mul on tunne, et pangad on üksteise vastu küllalt soliidised – nad ei tee pahatahtlikkusest või kadedusest üksteisele trikke.

Olen kohtunud hiljuti Enn Pandi ja Toivo Ninnasega ning otsustanud, et ka meie peame üksteisega soliidiselt käituma. Ei hakka üksteist poriga loopi-ma. Vaatame realselt elule otsa, nii nagu see on. Ja kes teab, kui asi ükskord stabiliseerub, "Eesti Merelaevandusele" tuleb omanik, ja see omanik vaatab omaniku seisukohast...

On ju igasuguseid võimalusi, poolleping näiteks. Tuleb teha koostööd ja panna seljad vastamisi – ega me muidu siin *ellu ei jää*. Igatahes ei tohi üksteist alatute võtetega hakata turult ära lükkama. Eesmärk on mõlemal oma turuosa kasvatada ja parimad lahendused leida.

Aga sel juhul – millest võiksid olla tingitud hiigelsuured ajalehepealkirjad reederi valkeest hääbumisest?

"Aripäev" täitis tellimustööd. Seda nad mulle ise ütlesid, kui ma helistasin ja küsisin, miks te niimoodi teete. Nad ütlesid: "Aga meil on toimetaja, ja me peame oma palka õigustama." Pole midagi teha, nii kahjuks oli.

Kas tahaksite midagi veel lisada?

Meie kiir-laevadel tuleb klient-dikaart. Mingi summa on selle eest sisse makstud, ja pideval reisijal on seda omades vaja vaid helistada ning öelda kaardi number ning millal sõita tahab. Selle kaardi libistab ta laevale minnes aparaadist läbi ning tehtud on ka *check-in* – tal jääb palju ajaraiskamist ära. Kaardi saavad muretseda ka firmad. Nii et kõik läheb palju mugavamaks.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Pressikonverentsil

21. veebruaril toimus esimene Riigi Piirivalveameti Põhja Piirivalvepiirkonna pressikonverents. Ülevaate mõõdunud aasta tööst ning 1997. aasta perspektiividest esitas piirkonna ülem **Raivo Terve**.

Praegu suurima piirivalvepiirkonna töömaa ja -vesi ulatub Keibu lahest Aserini, sellesse jäävad ka kõige intensiivsema reisijate liikumise sadamad. Üldse on 225 km merepiiri ja 550 km rannajoont.

Eestisse saabuvalid ja Eestist ära reisijaid kogunes mõõdunud aastal 4,9 miljonit. Olulise osa igapäevatööst moodustab merepääs-tetegevus. Head suhted kohalike elanike ning ka kolleegidega Soomest aitavad piirivalvuritel oma tööd paremini teha. Viimase aja üks häid näiteid on see, kui ühtede paadimeeste Prangli saarele tehtud "väike kõrvalepõige" fikseeritud sai ning mehed korrale kutsuti.

Viisavabaduse kehtestamine Soomega töötab vähemalt alguses just Põhjapiirkonnale tööd ja tegemist juurde tuua. Selleks valmistatakse juba praegu, et passikontrollis mitte hätta jääda.

Kokku teeb Põhja Piirivalvepiirkonnas tööd ligi 600 inimest.

Reet Naber



Piirkonna ülem Raivo Terve, Viru rajooni ülem Fred Kaasik ja merebaasi ülem Arvo Reinsalu.

XXI sajandi laevastik

Maailma mereveonduses kasvab konteinerredude osa

Konteinerilaevad, nii uued kui ka ümberehitatud, on need, mis on mõeldud suurema hulga konteinerite transpordiks ja võivad 20-jalaseid konteinerid mahutada isegi üle 4000. **Semikonteinerilaevadeks** nimetatakse laias meremaailmas laevu, mis peale konteinerite transpordi ka näiteks tükk-kaupa vedada saavad. Põhimõtteliselt võiks konteinerid vedada iga laev, isegi sellised, mille lastiruumi polegi ning konteinerid võib panna tekile, näiteks uurimislavade. Praegusel mereveondusturul on suurem nõudmine selliste laevade järele, mille ruumide mõõdud ja kinnitustahendid on konteinerite jaoks sobivad.

Praeguseks on konteinerite mõõdud unifikseeritud, kasutatakse 20- ja 40-jalaseid (20x8x8' ja 40x8x8'), aga mõnel pool ka 30-jalaseid või 8'6" kõrgusi konteinerid.

Nagu paljude teistegi tsivililelu tunginud täiustuste puhul, püsib ka konteinerredude osas pikemat aega arusaam, et neid saab kasutada ainult USA vägede varustamiseks.

Tänaseks on konteinerredud saanud maailma kaubalaevanduses väga oluliseks ja nende osatähtsus näib aina kasvavat. Nüüdseks on konteinerid vallutanud turu ootuspärasest tavaliste tükk- ja külma-kaupade veost kuni juba vedellasti ja puistkaupade veoni. Räägitakse isegi sõeveost konteinerites.

Sama lugu on konteinerredulaevastiku arenemisega. Mõõdunud aastal Saksamaal tehtud uurimuse põhjal on konteinerredulaevastik kiiremini täiustuv kaubalaevastiku osa, praegusest maailma kaubalaevastikust on see kõige väiksema keskmise vanusega. 50% maailma konteinerredulaevadest on nooremad kui 9 aastat ja 29% isegi alla 4 aastat. Ning ka tellimuste osas on märgatav eriline huvi just nende laevade tellimise vastu.

1996. aastal oli tellitud nii palju konteinerredulaevu, et need oleksid võimelised transportima üle 3 miljoni TEU, seega 34% olemasolevast konteinerkauba mahust üldse.

Tellitud aluste seas on:

- * kuni 1000 TEU 7% (praegu juba käigusolevaist 13%),
- * 1000-1999 TEU 22% (praegu 30%),
- * 2000-2999 TEU 16% (praegu 24%),
- * üle 3000 TEU 55% (praegu 33%).

"Eesti Merelaevanduse" uued laevad kuuluvad nende väiksemate hulka oma 3200 dwt ja alla 300 TEU-ga, aga need pole ka puhtalt konteinerredude, vaid segalastilaevad.

Ka käib vinge turgude jagamine liinilaevanduses (meenutagem kasvõi seni veel lõppemata sekeldusi ITF-iga "Transestonia" küsimuses). Nüginne käib nii feederlaevastiku osas kui ka suurte liinikonferentsidel (*liner conference* - liinilaevanduses turge jagavad ühendused).

Ajakirjast "Schiffbau und Schifffahrt"

Reet Naber



Valmissaamist ootab "Eesti Merelaevanduse" uus laev "Kurkse".

Maailma suurimad konteinerisadamad 1996. ja 1995. aastal

(Käive 1.000 TEU)

	1996	1995
1. Hongkong	13.280	12.529
2. Singapore	12.950	11.846
3. Kaohsiung	5.209	5.053
4. Rotterdam	4.934	4.787
5. Pusan	4.684	4.503
6. Hamburg	3.054	2.890
7. Long Beach	3.007	2.843
8. Los Angeles	2.657	2.555
9. Antwerpen	2.653	2.329
10. Yokohama	2.400	2.727
11. Tokyo	2.306	1.842
12. Keelung	2.273	2.165
13. Dubai	2.247	2.073
14. New York	2.215	2.218
15. Kobe	2.057	1.345
16. Felixstowe	2.000	1.924
17. Shanghai	1.930	1.527
18. Manila	1.913	1.688
19. Tanjung Priok	1.595	1.519
20. Bangkok	1.566	1.463

Hamburgi sadama materjalidest Lauri Naber

Meie reeder ehitab laevu

Täna, praegu on vist üks haruldasemaid aegu Eesti laevaomanike elus: üks reeder (laevaomanik), praegu Eesti riigi nimel, ehitab tervet seeriat laevu, mis peaksid sobima maailma-merenduse arengusuundadega ka tulevases sajandis. AS Eesti Merelaevandus on kohe-kohe valmis saamas viielaevalise seeria viimase laeva "Kurkse", mille üleandmist on kevadel oodata.

See on teadlik ja plaanipärane investeering, mis juba praegu teenib nelja laevaga laenu tagasi. Laevandus ootab juurde ka nelja alust Hispaaniast ning üht Kaliningradist. Nii sihikindlat tulevikku kavandamist ei oska mujal Eesti majandusel praegu leida.

See oluline muutus "Eesti Merelaevanduse" arengus oli ka põhjuseks, miks sai teoks reis Hollandisse ja Saksamaale. Seal on viie laeva ehitamine ja selle järele valamine seni aset leidnud ja kestab veelgi. Järgnev on segu Hollandis järelevalvetööd tegevate kapten **Madis Käbini** ja mehaanik **Boriss Tähhe** ning "Eesti Merelaevanduse" asjameeste selgitustest, dokumentidest ja siit-sealt kirjast kogutust.

Laevad

Vastavalt projektile (nr. P930326-D) pidid neist saama 3200-dedveittonnised konteinerfiiderlaevad, mida saaks kasutada kuivlasti ja konteinerite veoks ning mis on vastava kastikujulise (*box-shaped*) lastiruumiga. Laevadel oli ette nähtud 20 spetsiaalset külmkonteinerisoklit. Konteinerid saab vedada nii lastiruumis kui ka tekilaadungina luugikaantel 266 TEU. Nagu kinnitab spetsifikatsioon - see on umbes vaksapaksune dokumendivirn - ehitatakse laevad pea- ja pupitekiiga, pakiga ning ettepoole kaldu võõriga, millel on ka purnvõõr. Nõutav (proovi)kiirus oli 14,4 sõlme, laevas pidid olema kohad 10 inimesele, õhukonditsioneerimis- ja küttesüsteemid. Enne laevade ehitamisele asumist oli vaja teha tõsine eeltöö.

"Liikumapanevaks jõuks", peamasinaks, valiti välja "Wärtsilä" 4-taktiline 8-silindriline reasasetusega diiselmootor, mille võimsus 3280 kW. Abimasinaks oli ette kirjutatud kaks "Scania" diisli. Arvestati ka piirkonda, kus edaspidi on

plaanis töötama hakata ning nõudeks sai jääklass 1A vastavalt "Rootsi-Soome jääklassi reeglitele" 1985. aastast. Siinjuures oleks sobiv meelde tuletada, et Soome valitsus tegi oma lipu all sõitvate kaubalaevade omanikele, kui need tellisid spetsiaalselt nende oludesse sobivaid laevu (üks nõue oligi jääklass), olulisi soodustusi laevade saamisel.

"Virtsu" tuli kodusadamasse 1995. aasta lõpul, et asuda kapten **Arnold Jurjevi** käe all tööle Tallinn-Helsinki-Antwerpen-Felixstowe-Helsinki-Tallinn liinil. Selle aluse risttemaks oli **Merje Järvelill**, kes vahuveinipudeli aasta viimasel tööpäeval, 29. detsembril vastu parrast puruks lõi ja laevale ning meeskonnale õnnelikke merereise soovis.



Heiki Lindpere, Madis Käbin ja Toivo Ninnas "Kurkse" roolikambris.

Tänaseks teeb tööd neli "Muuga"-tüüpi laeva

"Muuga", ehitusnumbriga 704, lasti Bijholti tehases vette 31. märtsil 1995 kell 14.00, nagu kinnitab vastav tunnistus. Sellele on alla kirjutatud 1994. aasta detsembrist tehase juures "Eesti Merelaevanduse" esindajaks ja ehituse järelevalvatajaks olnud kapten **Madis Käbin**, ja tehase esindaja. Oma kule anti "Muuga" üle 22. juunil ja kodusadamasse Tallinnas, Muugal võeti pidulikult, kõnede ja õnnitlustega vastu 28. juunil. Esimese laeva kapteniks sai **Valentin Sepp**.

Esiklapse saatuseks on olnud vast vastuolulisim. "Muuga" on viiest ainuke, mis Hoogezandis vette lasti ja seal tõeline tsereemoonia korraldati, risttemaks teede- ja sideministeeriumi kantsler **Ruth Martin**. Samas oli just selle esimese laeva ehitamise ajal kogemusi kõige vähem, usaldus kapitalimaailma spetsialistide vastu veel olemas. Selle tagajärjel on kaptenil edaspidises elus tulnud ootamatusi üle elada rohkem kui loodetavasti järgmistel.

"Kalana" võeti kodus vastu 2. augustil 1996, jällegi Muugal. Plaani järgi oleks laev liinile pidanud tulema veebruaris, kuid jäi hiljaks. Selle laeva risttema on **Inna Sults** "ESCO Euroopa Liinidest" ja kaptenisillas seisab **Valeri Sepp**. "Kalana" läks kahe nädalasele liinile Muuga-Felixstowe-Antwerpen-Stockholm-Helsinki-Muuga.

"Dirhami" tulek kodusadamasse jäi jällegi 1996. aasta lõpupäevadesse. Kodus ristiti laev, millel Eesti lipp oli heisatud laevatehases 16. detsembril, jõululaupäeval. Risttemaks on **Tiina Schutting** "Eesti Merelaevanduse" tehnikaametist, kapteniks **Tarmo Mägi**. Liiniks Tallinn-Stockholm-Antwerpen-Hamburg-Tallinn.

Laevaolmest

Kui palju ametkondi ja ametisikuid peab ühe laeva valmistamisel oma loa ta ekspluateerimiseks andma, on raske kokkugi lugeda. Oluline ei ole ju vaid meresõiduohutuse nõuete järgimine, vaid ka tuhat muud pisiasja. Mitte väiksema tähtsusega.



Keevitatakse "Kurkset"



"Kurkse" võõriosa.



"Kurkse" masinaruumi uurivad Toomas Hүүdma, Heiki Lindpere, Madis Käbin ja Toivo Ninnas.



Ka naaberlaevatehase hoovil on laevasild.

sega ei ole meeskonna töö- ja olmetingimused. Need kümme, kellele koht planeeritud, peaksid olema võimalikult hästi sisse seatud. Tänapäeva intensiivne töökorraldus ja aina suurenevad nõudmised meeskonnale eeldavad äärmiselt ratsionaalset töö- ja elukeskkonna kujundamist laevas. Navigatsiooni-, side-, pääste- ja kogu muust varustusest rääkimata. Ja ei aita see, kui ehitava maa Hollandi või koduse Eesti ettekirjutused oleksid täidetud. Ei. Näiteks enne "Muuga" eksploatatsiooni andmist oli vaja saada kinnitused, et joogivee steriliseerimine vastab eeskirjadele, niihästi Hollandi mereinspeksioonilt, Rootsi mereadministratsioonilt, Taani mereadministratsioonilt, Saksa meremeeste ametühingult, Saksa Germanischer Lloyd'ilt, Norra riiklikult tervishoiuinstituudilt kui ka Eesti Sanitaarkarantiini talitusest. Meie tervisekaitsjad on hoolikad meremeeste olmetingimusi jälgima, neil on olnud märkusi nii mööbli kui ka valgustite paigutamise kohta kajutites, selle kohta, et kambüüsis puuduvad nagid köögirätikute jaoks, kambüüsi pliitil puuduvad külmsed isoleeritud tormikäsipuud jne. jne. Järelevalvekapten on sekkinud ka sellise probleemi lahendamisse, nagu on laua kõrgus kajutis. Ega see merel töötajatele niiväga piasias olegi.

Küsimus võib tekkida seoses sellega, et laevad on algselt registreeritud Kuprose lipu alla. Kas seeläbi ei kannata järelevalve? Tegelikult on Kuprose väga hoolikas oma lipu alla registreeritud laevade kontrollimisel, olgugi et seda registrit mugavuslipuregistriks peetakse. Lisaks klassiühingute järelevalvele jälgitakse laevaga toimuvat ka Kuprose Kommunikatsiooni- ja Töökommunikatsiooni ja Töökommunikatsiooni kaubalaevanduse osakonnas ning sek-

kutakse vajaduse korral, kui tehas ei ole oma kohustusi täitnud. *Bare-boat charteris* Eesti registrisse võtmisel jälgib laevadokumentide korrastolekut juba Eesti oma merevõim.

Force Majeure

"Muuga" on ainuke neist meie laevadest, mis on põhimõtteliselt selles Hoogezandi laevatehases ehitatud. Teiste laevade korpused on tellitud Rumeeniast Galatzist (Pruti jõe ääres asuv Rumeenia tähtsaim laevatehas) ning pukseeritud Hollandisse läbi Vahemere, seega peaaegu ümber Euroopa.

Viimane, kauaoodatud "Kurkse" on saanud aga ehituspai-gaks hoopis Saksamaal Emsi jõe ääres asuva Leeri, "Schlömer GmbH & Co" laevatehase. Vahepeal oli ettevõtte toimunud mitmeid muudatusi: küll sai Bjiholti tehase "Damen Shipyardi" üks osa (mis tõi kaasa ka teatud personalivahetuse, sest kõik uued ja vanad ülemused ning ka spetsialistid ei hakanudki omavahel klappima), ja tagatipuks ostis Damen-grupp (ühe "vinge vanamehe firma", nagu lähemal selgitada) omavahel nimetatavad Leeri tehase, kuhu "Kurkse" (millel vahepeal ehitusnumber 709-st 710-ks muudeti) lõpunihitamiseks suunati. Põhjenduseks toodi see, et Hoogezandi tehases ei jätku enam ruumi kõigi tellitud laevade ehitamiseks ning ka Saksamaa tehas on tubli ehitaja.

Ega sel "Kurksel" seni õiget olemist pole kuskil olnud. Laeval on tulnud käia ülemäärased kordi dokis ja lasta end pukseerida siia-ja sinna poole rõhkem kui vaja. Sest ka hollandlastele tuli möödunud talv ootamatult ning väikesed möödalaskmised tõid kaasa suuremaid pahandusi. Tehas nimetab oma dokumendis *Force Ma-*

jeure'ks "erakordselt pikka külmaperioodi, mis algas 29. oktoobril 1995 ja kestis 5. jaanuarini 1996." "Kalana" ja "Kurkse" aga kannatasid seetõttu ja neid ei suudetud plaanitud ajaks üle anda. Meie omad avastasid vee tankides ning seetõttu tuli tehases õige mitu asja ümber teha ja "Kurksel" osa sektiioone vahetada. (Kangesti tuttav tuleb ette see kontrollimise vajadus. Sama, mida rääkis ka "Sakala" ehitust Kaliningradis jälginud kapten Vladimir Golubev.)

Ühemehevaht

"Eesti Merelaevanduse" uut laevadel on arvestatud sellega, et vajadusel saaks kasutada ühemehevahti ehk navigatsioonikorraldust perioodilise ühemehevahti kasutamiseks. Ei seegi lihtsalt niisama pole, et otustame täna ära ja homme viime korra sisse. Klassiühingute eeskirjad selleks sisaldavad nõudmisi silla ja roolimaja sisesesadele, keskkonnale, valgustusele, akendele, vaateväljale, töökohtade planeeringule navigeerimise ning kaarditöö tegemiseks, häire- ja valvesüsteemidele, kommunikatsioonidele jne. IBN (*Integrated Bridge Navigation*) süsteem on välja töötatud. Ja kuigi praegu ühemehevahti kasutamine eriliselt kõlapinda pole leidnud, kuuldavasti olevat Ameerikas see mõnes piirkonnas keelatudki, on igaks juhuks võimalus loodud. *UMS - unmanned machinery space* - mehitamata masinaruum - on samuti ette nähtud.

Kaks arvamust

Tehase esindajate arvamuse oma kätetööst võiks tsiteerida ühest dokumendist, mis on kirjutatud "Kalana" kohta: "In our opinion the vessel has been built according to the best international shipbuilding standards, complying with the specifications and class requirements. There are indeed minor technical deviations, but at the same time we emphasize that the vessel is ready to be operated without any restrictions" ehk: "Meie arvates on laev ehitatud vastavalt parimatele rahvusvahelistele laevaehituse standarditele, vastavalt spetsifikatsioonidele ja klassinõudmistele. Seal on loomulikult väikesemad tehnilised kõrvalekaldumised, kuid samal ajal me toonitame, et laev on valmis opereerimiseks ilma mingite piiranguteta."

Kapten Käbin: "Kui oleks aega kõik, mis siin nende aastate jooksul kogetud, kirja panna, saaks paraja Švejski-romani."

Reet Naber

Tehastest

29. novembril 1993 sõlmiti leping Hollandi laevatehasega Bjiholt BV viie laeva ehitamiseks "Eesti Merelaevandusele."

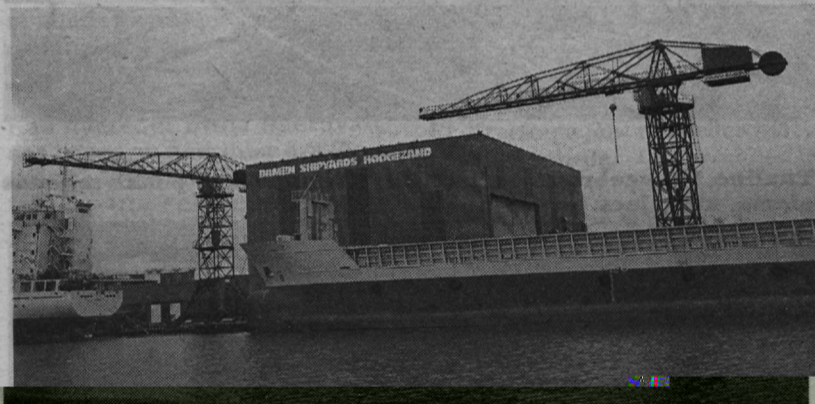
Selle reisi ajal, mis viis "Kurkse" ehituse lõppfaasiga tutvuma, sai näha mitmeid laevatehaseid. Neid on Hollandi kanalite ja jõgede ääres tihti lausa järjest, kaks-kolm tükki kõrvuti. Sealsetes tingimustes ongi ainuvõimalik laevu külitsi vette lasta, nagu ka "Muugaga" sündis, sest kanalid on kitsad ja ujumisruumi tegelikult vähe.

Ei hakka nood tehased sugugi silma erilise suurejoonelisuse ega laiutamise ega. Meie ettekujutuse järgi ei anna nood õiget tehase mõõtugi välja. Ilmselt katsutakse kõik võimalikult ökonoomselt ära kasutada. Tavaline on väike tehas, kus üks-kaks laevaehitushalli või tsehhi, kuidas neid ka nimetada. Muidugi on ka suuri ja võimsaid tehaseid, meile tuntud Papenburgi Meyersi tehase, mis ka Gröningeni ja Leerist eriti kaugel ei ole, märkab juba eemalt ära.

Tehasel, milles "Eesti Merelaevanduse" laevu ehitatakse, on paar väikest administratsioonihoonet, osale tehnilisest personalist on tööpaikadeks kohandatud konteinerid. Ja maja moodi ilusamaks tegemist, nagu Eestis kunagi "Scantransis" näha sai, seal ei olnud. Töötajaid ei ole sellistel väikestel ettevõtetel samuti kuigi palju. Põhiliselt on keevitajad, enamiku muid töid teevad ära allhankijad. Vahel käivad saksa töömehed Hollandis tööl, olevat maksimumsummise koha pealt soodsam. Teinekord kuuled, et on jälle vastupidi.

Pole ka sellist töötajate eest hoolitsemist, nagu oleme harjunud - et on söökla ja duširuumid jms. Sööklamoodi hoone oli, aga seal saavat peamiselt tee- või kohvivett teha ja kaasavõetud võileiba süüa, aga soojatoidu võimalust pole. Ainult siis, kui tuleb ületunde teha, tellitakse tööliste kohale kas Hiina toit, pitsa või muu kiirsöök. Nagu pole ka sooja veega pesemise võimalust. Selles tehases oli ka üle hulga aja jälle juhused kasutada kraanikaussi, millel soojaveekraan mitte et ei töötanud, vaid hoopis puudus. Seevastu aga leidub igasuguseid pesemis- ja puhastusvahendeid.

Dameni tehas asub Põhja-Hollandis Gröningeni linna lähedal ja ehitab põhiliselt konteinerilaevu. "Eesti Merelaevanduse" tellimus oli neile esimene suurem. Ühe kanali ääres on kolm väikest laevatehast kõrvu, natuke eemal neljas ja viieski, seega mitmeid väiksemaid laevaehitustehaseid ikka on. Harjumatu on ka see, et tehase asepresident ei elagi majas, vaid hoopis vee peal - oma jahil "Anna Claire" Gröningenis Oosthavenis. Ei, ega ta mingi paadialune pole, selle mehe jaht oli vähemalt selle kalda ääres, kus ta seisib, ilmselt üks kõige uhkemaid, moodsamaid ja kallimaid.



Dameni laevatehases on üks laev jälle ehitamisel.



Naabertehas.



Siit läks vette "Muuga".



"Kalana" pukseerimine Delfzijli on olnud üsna täpne töö. Boris Tähhe foto

Lausa kõigi silme all

5. septembril lahkus aastaid Vene-Balti sadamas seisnud treeninglaev "Arzamass" sealt suure kaimaksu eest. Uus tasuta kaikoht saadi naabruses piirivalvesadamas. Tehing samasugune kui "Korallil" mereväega: kaimaks tasutakse natuuras merepiirivalvureid tasuta õpetades.

12. veebruaril aga tuli päästetreeneril päästa iseend. Pärastlõunal olnud halvem (umbes 25° kreen, kui laev ripponud üksnes otste varal) juba möödas, ent pilt oli niigi halb. Silmnähtavalt tublisti kaldu "Arzamassi" trepp lõppes mitme meetri kõrgusel kaist, sealt alla sai vaid redeliga. Jäätükid laeva külje all olid ümbritsetud paksu musta koorikuga. Reostuspilre te taga olid korjelaev "Kiki" ning pukserid "Vigri" ja "Amigo". Kail oli paar neoonpunast päästemeti autot ning paarkümmend muude abi- ja asjameeste oma.

Pärast teate saamist möra kohta oli laevaomanik AS Eesti

Merelaevandus pidanud läbi-rääkimisi Balti Laevaremonditehasega, et "Arzamass" remonditaks ja võiks jälle laevaremonditehasele kuuluvas Vene-Balti sadamas seista. Seni pumbanud meeskond lekke saanud kümnetonnise kütusetankist suurema osa seal olnud masuudist teise parda kütusetanki. Seetõttu tekkinud laeval kreen, mis ei lasknud jääkkütusel viigasaanud tankist merre sattuda. Kuid seejärel oli ilm halvenenud ja laine hakanud kaima nii kõrgelt, et ulatus lekini.

Mereinspeksiooni ja päästemeti ühisjõul ning loodetuule abil suudeti masuudilaik lokaliseerida sadamakai ääres, nii et see ei pääsenud Kopli lahte ja sealt kaugemale merele. Erinevaid hinnanguid olevat laevast välja voolanud umbkaudu 400 liitrit kütust, kuid see jäi pidama reostuspilre taha.

Piirivalvemeti mereosakonna ülema **Jaani Kapi** sõnul olu- nuks äärmine võimalus 4,5

meetrise süvisega laev ohu korral lihtsalt põhja lasta – selle kai ääres on vett 6,5 m. Otse kiilu peal seisva laeva saanuks hiljem veel kätte, aga küllil kaldunud laev tulnuks ära vedada tükkaaval. Pealegi lisandunuks ulatuslik merereostus.

Ohtu aidanuks vältida kiire tegutsemine juba möra teket märgates. Ent Eesti Merelaevandus on laeva rentinud AS-ile Arzamass, kelle kohustus on palgata meeskond, laeva eest hoolitseda ja seda remontida. Nüüd tekitas rentnik tänu otsustamatusele suure kahju, mida peab korvama hakkama laevaomanik, et oma laev päästa. Eesti Merelaevanduse juhatuse aseesimehe **Jaani Kalmuse** sõnul sekkusid nad viimisel minutil, kui oli näha, et AS Arzamass ei saa ise hakkama.

Veel 12. veebruari hilisõhtul ütles ESCO Laevateeninduse direktor **Enn Roo**, et kreen on vähenenud 14 kraadini ning Balti Laevaremonditehase pukserid viivad "Arzamassi" valket ilma kasutades õõsel Vene-Balti sadamasse. Ei viinud – laevakere osutus remontivedamise plaanist nõrgemaks. Oöl vastu 14. veebruari tuligi äärmist võimalust kasutada: laev tiriti kaist veidi eemale ja vajus põhja. Masuudised jäätükid aga tõsteti välja "Fiskarsiga".

17. veebruaril istus "Arzamass" laadmärgini vees ja "Snorkeli" tuukritelt võis kuulda, et tegu on kahe umbes 12 cm laiuse kõveriti kulgeva praoga, 3,5–4 m pikad, ja nende vahel mölk.

Kaid ja laeva silmitsedes tundus, et imestada pole millegi üle. Kui laev on kolmandiku võrra kaist pikem, siis on ootuspärane möra just selle kolmandiku piirilt leida. Et laev nii nurklikku kohta pandi, tekkis küsimus kaimaksu suurusel. Kapteni sõnul olnud see Vene-Balti sadamas 250\$ päevas, seega 7500\$ kuus (ligi 100 000 krooni). Septembrist veebruarini säästeti seega umbes pool miljonit, kuid nüüd sellest laeva remontimiseks ilmselt ei piisa. Muide, ka saastetrahv tonni kütuse merrelaskmise eest olnuks 160 000 krooni.

Ent otstel laeva ja kai vahel on kummalgi pool järelevaataja. Kapteni riskantset otsust saanuks korrigeerida kaipollari poolt. Kuid see, et laev upub kai ääres suisa akna all, viitab nähtavasti sadamajärelevalve puudumisele piirivalvesadamas.

On ka võimalus, et ohtliku olukorra tekitas rendilepingu erinev tõlgendamine. Kui piirivalvurid nõudsid "Arzamassi" kaptenilt otsustavat tegutsemist ja süüdistasid teda passiivsuses, siis tõenäoliselt keerlesid kapteni silme ees pukseritunni hinna kolmekohalised dollarinumbrid. AS Eesti Merelaevandus ootas AS-i Arzamass tegutsemist, too aga lootis salamiselaevaomanikule. Kuni oli juba hilja ja tagajärgede likvideerimine läheb selle võrra kallimaks. Paraku on lepingutele laeva rentiva AS-i Arzamass nimel alla kirjutanud treeninglaeva "Arzamass" kapten. Tekkiski konflikt säästliku majandamise ja ohutuse vahel. Lisaks selgus, et mõlgi kohas puuduvat laevakerel kaar, mistõttu mörad nii kergesti suurenesid. Lisaks olivat laevakeres möra tekkinud kuuldavasti juba jaanuaris, kuid sellest ei teatatud laevaomanikule. Remondi maksu- müse kohta puuduvad veel andmed.

Päästekommentaar

Piirivalve merepäästespetsialist **Aleksandr Ustjužaninov**:

"Arzamass" sai laupäeval, 8. veebruaril allpool veellini, kütusetanki kohale möra.

Kõigepealt räägiksin, mida meeskond õigesti tegi. Kohe hakati avariitankist kütust teise parda tagavaratanki pumpama. Aga kõike ju pumbad kätte ei saa, nõ. *surnud varu* jääb ikka. Otsekohe tehti ka basseini veest tühjaks, nii et möra veest välja ulatuks. Nii tekkis kreen vasakusse pardasse ja masuuti välja ei voolanud.

Edasi juhtus nii. Kui nad olid vasemale kreenis, hakkas tuul tugevnema, ja kaotati üks päev. "Arzamass" kuulub ju "Eesti Merelaevandusele", on vaid AS-ile Arzamass välja renditud. Rendilaeval ei saa kapten ise mingeid sel hetkel vajalikke otsuseid vastu võtta – tal pole raha näiteks pukseri tellimiseks. Esmaspäeval tuli komisjon, vaatas möra üle ja asus otsustama, mida edasi ette võtta. Aga tehti seda nähtavasti liialt kaua; nii kaotati veel üks päev.

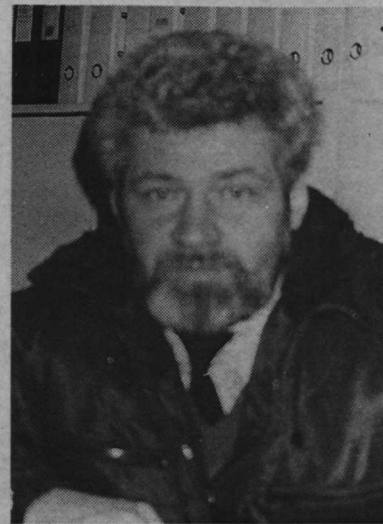
Aga NW tuul tugevnes, laeva hakkas vastu kaid lööma, ja möra suurenes, tekkis mölk. Auk kütusetankis suurenes, vesi sattus sisse ja hakkas masuudi jääke välja uhtuma ning kütus veega segunema.

Lisaks oli veel see probleem, et kai ja laeva vahe oli jääs, aga väike korjelaev "Kiki" saab reostuse ainult vee pealt kätte.

Vett sattus üha enam laeva korpusesse ja kreen suurenes. Täna keskpäevaks oli see juba 20 kraadi, sest tuul ja lainetus on tugevad.

Pärast seda saimegi meie käsu alustada päästeoperatsiooni. Teavitati ka mereinspeksiooni ja päästemeti. Päästemetile on see hea treening. Nad tulid kiiresti, tehnika jõudis kähku kohale ja hakati vee pealt kütust ära korjama. Oleme vajaliku territooriumi ära piiranud, et reostus meie sadamast välja ei läheks.

Nüüd tuleb laev kreenist välja saada. Paranedes hakkab ilm ka appi. Sel õppelaeval on 40 tonni mahutav kamber – leki katmise valmendi. Kui selle vett täis pumpame, siis õnnestub laev enam-vähem otseks saada. Praegu võtame selle täitmiseks vasakust pardast mereveet, kaldalt pumbatakse mageveet lisaks. Merelaevandusega on kokkulepe, et pöörame laeva ringi ja paigutame ta piki pike- mat kaid. Siis on võimalik ta otse- tega kõvasti kai külge kinni tõmata. Merelaevandus on valmis



ajutise paiga peale panema; hiljem viiakse dokki.

Vale oli selle õnnetuse puhul aja kaotamine. Ja vandreid oleks ka pidanud rohkem laeva ning kai vahele panema, see oleks lööke pehmemdanud. Täna on tuulehood 15–17 m/s ja soliidne laine ning laev rippus vahepeal vaid otste küljes.

Täna oli asi tõsine ning oli hetk, kui meeskond oli sunnitud kaldale tulema, laevakoer Pootsman kaasa arvatud. Tema ongi ainsana rahul – polnud ammu maa- le saanud...

Mulle meeldib, et kapten Valeri Birjukov ja instruktor Vjatšeslav Novikov käivad kogu aeg olukorda kontrollimas ja kannavad sellest ette.

Meile jääb tõsine ülesanne koos päästemeti ja mereinspeksiooniga sadam korda teha. Juba toodi spetsiaalne pulber. Pärast saab kai üle pesta, sest laine löi kütuse sinna peale ka.

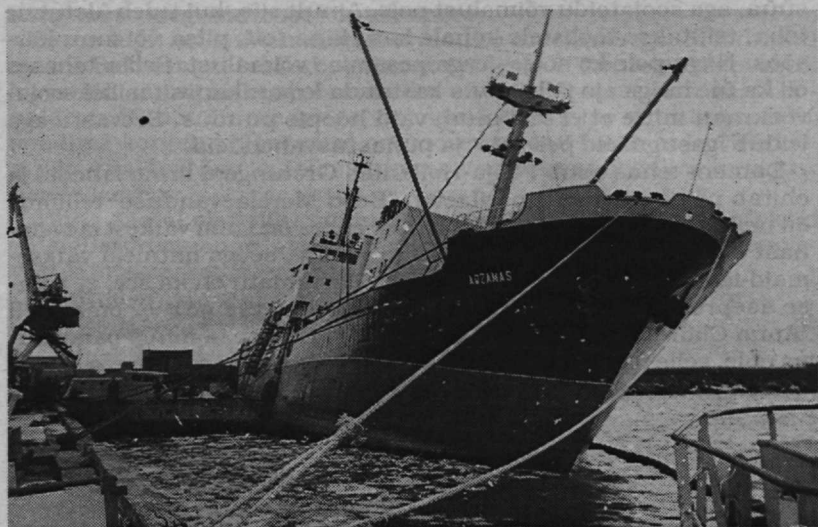
Kutsusime piirivalvelaevade meremehed appi, me elame siin sõbralikult, ja sestap kõik tulidki. Aitas ka merebaasi ülem Arvo Reinsalu. Tema poisid tassisid voolikud ja olid muuski abiks. Tassida soovijaid oli rohkemgi kui tarvis läks.

Meie sekkume, kui meid palutakse või kui on oht meie sadamale. Laeva uppumine oleks ka meile tragöödia: teda saetaks siis kolm aastat tükkiideks ja toodaks tükkaaval välja.

"Arzamassil" on treeninguvõimalused siiski suuremad kui "Korallil" – sel pole basseini ning tulekahjuvalmendi pole nii hea. Instruktorid on ka parema väljaõppega. Nii et "Arzamassi" läheb meil veel vaja.

12. veebruar, kell 16.30

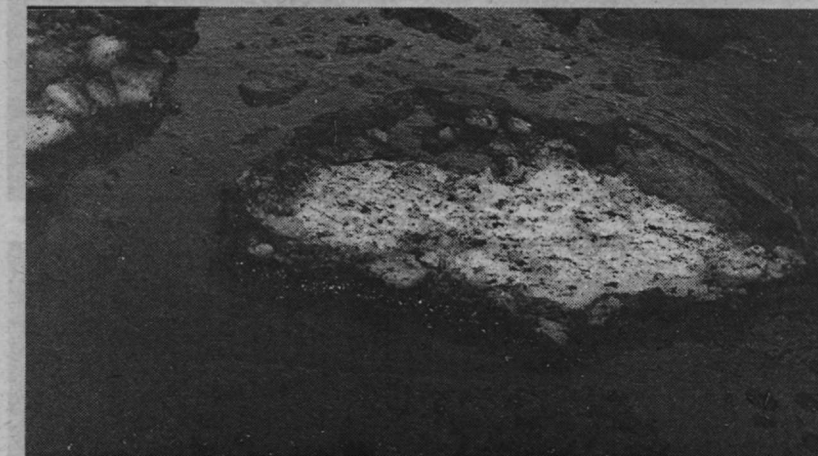
Mari Vamba
Madli Viitmann



Tuuline 12. veebruar, kell 16.30. Kõige hullem peaks möödas olema, kuigi laev on veel tublisti kreenis.

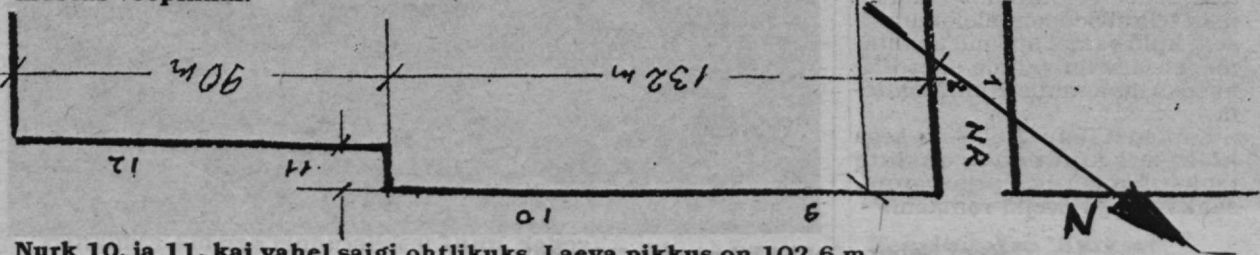


Vööripoolne kolmandik laevapikkust ulatus kaist mööda. Saatslik kainurk ja kimp vandreid.



Jäätükid laeva ja kai vahel püüdsid osa masuuti kinni, ülejäänud mustas veepinnal.

Madli Viitmann



Nurk 10. ja 11. kai vahel saigi ohtlikuks. Laeva pikkus on 102,6 m.



Päikesepaisteline 17. veebruar. Laev on kaist veidi eemal, trepp enam kaini ei ulatu. Vesi on madalal, ulatub parasjagu laadmärgini. Ongi vesilastis.



Reederikommentaar

21. detsembril 1992 sõlmis laevaomanik RAS Eesti Merelaevandus bareboat-charter lepingu (laeva meeskonnata tähtajalise prahilepingu) Arzamas OÜ-ga teistsaldatava õppe- ja treeningseadme (laeva) rentimise kohta. Samal ajal sõlmiti osapoolte vahel ka koostööleping, mille alusel rentnik kohustus koolitama RAS-i Eesti Merelaevandus meremehi tasaarvelduse korras eelnevalt kokkulepitud summa ulatuses.

Esimene ametlik teade prahtijalt tormi tagajärjel laevakeresse tekkinud prao kohta edastati AS-ile Eesti Merelaevandus 8. veebruari hommikul. Kohe peale teate saamist suundusid laevale "Eesti Merelaevanduse" inspektorid, kes pärast olukorra tutvumist tegid prahtijale kirjaliku ettekirjutuse laeval tekkinud ohtliku olukorra likvideerimiseks vajalike meetmete kohta. Veel samal päeval alustati läbirääkimisi piirivalve esindajatega alusele uue kaikhoha leidmiseks, kuigi sellega oleks pidanud lepingu kohaselt tegelema prahtija.

Samal ajal hakkasid liikuma kuuldused esialgse mõra tekkest juba aasta algul, kuid kuulduste tõesust alles kontrollitakse.

12. veebruari hommikul viibisid laeva pardal jällegi "Eesti Merelaevanduse" inspektorid, et vaadata üle, mida on meeskond vastavalt ettekirjutusele teinud aluse vigastuste kõrvaldamiseks. Kohapeal selgus, et prahtija pole avariiohtliku olukorra kõrvaldamiseks midagi ette võtnud, veelgi enam – tekkinud pragu oli veelgi suurenenud, mis tõi endaga kaasa raskekütuse osalise lekke ning sadama akvatooriumi reostuse.

Rentnik tunnistas oma passiivsust rahaliste võimaluste puudumise tõttu.

Kohe pärast seda võttis "Eesti Merelaevanduse" juhtkond vastu otsuse aktiivselt sekkuda tekkinud avariiohtlikule olukorrale likvideerimise. Vastuvõetud otsuse tingisid järgmised asjaolud:

- * oma vara säilitamine,
- * suurema merereostuse ärahoidmine.

Et rentnik tunnistas oma rahalisi raskusi, võttis AS Eesti Merelaevandus Arzamas OÜ nimel enda peale osalise otsuse kulude katmise, mis olid vajalikud tekkinud avariiohtlikule olukorrale likvideerimiseks.

Laev oli plaanitud teise kai äärde paigutada 12. veebruari õhtul, kuid selleks ajaks oli tekkinud ohtlik olukord. Merereostuse ja pimeduse tõttu keeldusid pukserid ja ka keskkonnakaitse laeva ümberpaigutamise, et vältida reostuse laialivalgumist suuremale akvatooriumipinnale. Seoses kreeni vähenemisega laeva enam veelaluses osas vastu kaid ei peksnud.

Ilma paranedes 13. veebruaril likvideeriti põhiosa merereostusest, mis võimaldas kella 18 paiku paigutada laeva ankrud ja haalamisotsite ning kahe pukseri abil kainurgast ohutusse kaugusse. Laeva kreen oli püsivalt umbes 12-13° vasakusse pardasse.

Täitmata oli kapten Birjukovile antud soovitus paigaldada ajutine plaaster. Kella 22 paiku vähenes laeva kreen 7°-ni, aga kella 24 paiku vajus laev kiiresti 17-19°-sesse kreeni paremale ja seejärel kiiluga vastu põhja. Kreeni kiire teisele pardasse muutumise põhjus pole teada. Võimalik, et see juhtus mõne vaheseina või veekindla ukse purunemise tagajärjel.

14. veebruari hommikuks oli kreen vähenenud 6-7°-ni. Kohalekutsutud tuukrid vaatasid vigastuse üle. Algasid ettevalmistused laevakere tihendamiseks ja vee väljapumpamiseks laevast.

18. veebruaril oli kreen 1-2°. Vee juurdevoolu polnud märgata, laevatekk ulatus ca 1m üle merepinna.

Vastavalt Eesti "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" sätestatule ja sõlmitud prahilepingule vastutas ja vastutab rentnik täielikult laeva eksploatatsiooni (ka tehnilise), meeskonna ja kommertstegevuse eest. Laevaomanik tegi vaid iga poole aasta järel nn. omanikukontrolli, mille kohta on viimane akt 15. augustist 1996. Märkusi ei olnud. Samas ei ole prahtija laeva turvalisuseks vajalike tööde tegemiseks vahepealsel ajal laevaomaniku poole pöördunud.

Õppe- ja treeninglaeva "Arzamas" edasise saatuse otsustab AS-i Eesti Merelaevandus nõukogu. Juhatus on välja töötanud edasi tegutsemiseks mitu eri varianti, mida arutatakse lähimal nõukogu koosolekul. "Eesti Merelaevanduse" nõukogu otsuse peavad seejärel kinnitama teede- ja sideministerium ning Eesti Erastamisagentuur. Kulude üldsumma pole veel teada.

Laevakerele on pandud ajutised plaastrid, alustatud on vee väljapumpamist.

Hinnangu andmine meeskonna tegutsemisele avariiohtlikus pole "Eesti Merelaevanduse" pädevuses, sellise hinnangu võib anda laeva kapten või prahtija esindaja. Ametliku hinnangu annab sellisel juhtumel uurimist läbiviiva organi esindaja, järelikult Tallinna piirkonna sadamakapten.

28. veebruar

AS-i Eesti Merelaevandus avalikkussuhete juht Tiit Roosileht

Suur kaubalaev Kesklinna sadamas

Hiljuti sildus Tallinnas Kesklinna sadamas 218,5 meetri pikkune Brasiilia lipu all sõitev puistlastilaev "Docetaurus". See on seni pikim ja mahutavuselt suurim kaubalaev, mis sadamat on külastanud.

Sellise laeva sadamasse toomine ei ole lihtne ja seepärast eelnes sellele tõsine mõttevahetus sadama tootmistalituse, sadamakapteni ning Eesti Veeteede Ameti ja sadama lootside vahel.

Ilm ei olnud soodne, seetõttu pidi laev reidil kaks päeva ootama. "Docetauruse" sadamasse toomisel tuli arvestada ka reisi-laevade tihedat sõiduplaani.

Et laev võttis peale ainult 10 000 tonni ammoniumfosfaati, ei tekkinud lastimisel raskusi, pealegi laaditi kaup ainult kahte kaubaruumi (kokku on kaubaruumid seitse). Last (kaup) tuuakse kaile autodega spetsiaalsetes konteinerites, mis tühjendatakse laeva kaubaruumidesse. Üks konteiner mahutab 18 t kaupa.

Sadama tootmisspetsiifikat tundvad inimesed teavad, et Kesklinna sadamat külastavad üha pikemad ja mahutavuselt

suuremad laevad ja seepärast on õigustatult kerkinud esile küsimus: milline on piir, millest suuremad laevad sadamasse ei saa. Sellele küsimusele täpselt vastata pole võimalik, sest lahendus sõltub paljudest teguritest – põhiliselt tuule tugevusest ja suunast ning jääoludest, samuti lootside kogemustest ja motivatsioonist.

Selle "piiri" otsingul oleme rakanud katsete meetodit ja mulle tundub, et oleme jõudnud lahendusele üpris lähedale. Katseline lähenemine sellele probleemile on andnud ainet mõtisklusteks Eesti lootsiteenistuse tuleviku ja tema alluvormide üle.

Sadamakapten **Eduard Hunt**



47 000 tonnine puistlastilaev "Docetaurus". Enne seda käis Brasiilia laev Tallinna Sadamas viimati 1938. aastal.

Ave Frischeri foto

Vanemehaanik jutustab VI

Kreekaga rahul

Mait Põllu:

Veebruaris lendasin Ateenasse. Tuli üks romu külmutuslaev vastu võtta. See oli üks Belgia firma. Taastasime seda neli ja pool kuud ja seejärel läksime Hollandisse, võtsime kalalaadungi peale. Sealt läksime Sairi.

Kreekas oli vahva. Alguses oli laupäev-pühapäev vaba, pärast läks kiireks, kui laev hakkas valmis saama. Käisin Ateenas näiteks vähemalt üheksas muuseumis pluss Akropolis ning kõik need mäed ja kivid... Oleme ju vähikud, ehkki arvame, et teame kõiki asju. Kord jäin üht ingliskeelset güidi kuulama. Vaatasime enne Kristuse sündi tehtud skulptuure. On ju

küll ilusad, aga see on ka kõik, mis sa aru saad. Aga see güid oskas väga vahvalt rääkida. Ütles, et vaadake näojooni: vaadake, missugused on selle koolkonna skulptoritel naiste näojooned ja missugused teisel koolkonnal. Kas näete, et ühed naeravad, aga teised on naermise ära lõpetanud? Ühesõnaga, pööras meie tähelepanu sellele, mismoodi näoilmeid jälgida. Hakkasingi vaatama, mulle pakkus tohutut naudingut pärast kõik need skulptuurid hoolega üle vaadata.

Iga tuttava kuju ees seisin tükki aega ja lihtsalt vaatasin teda. Mida rohkem vaatad, seda ilmekamaks ta muutub. Mui-

dugi inetu öelda, aga nad olid lõpuks peaaegu nagu elusad.

Oli seal ka üks poisike hobuse seljas, naturaalsuuruses. Hobune kappab tohutu kiirusega, ja poisi näos peegeldub kõik see uhkus ja hirm ja uljus, et on niisuguse suure hobuse seljas, kuid ise tunneb pöörast hirmu, mida aga välja ei tohi lasta paista...

Vaat niisugused nüansid... Ei, Kreekaga jäin ma selles mõttes väga rahule.

Aga töö oli muidugi ropp. Vanast rauast tuli laev teha. Saime hakkama ka. Aga vana raud on ikka vana raud. Ja mis hoopis isu ära võttis: omanik surus nii palju peale, et kui laadungi saime, läks üsna palju ruume vett täis. Trümm laskis vett läbi ja ballasttankid ka. Ausalt öeldes hakkas lihtsalt hirm.

Remondi eest tuleks eraldi maksta

Meremeeste seaduste projekti lugedes pole ma tähele pannud laevamehhanikute töökorraldust remondi tegemisel laeva eksploatatsiooni ajal.

Jutt on mehhanismide remondist, kui töötunnid on täis, aga instruksioonide kohaselt tuleb mehhanism osaliselt või täielikult lahti võtta ja remondida. Sama töö tuleb teha uuemates laevades, mis tavaliselt on pidevas inspekteerimissüsteemis (continued survey). Varem kinnitatud plaani järgi

tuleb 4 aasta jooksul kõik mehhanismid lahti monteerida ja inspekteerida ning remondida.

Näiteks ühes Saksa laevas tuli mul seitsme kuu jooksul teha peamasina kahe silindri remont kolbide ja silindri hülside vahetusega, remondida tuletorje- ja jahutuspuhastid, 5 külmutuskompressorit ja palju muud. Selles firmas sellise töö eest eritasa ei makstud. Taani firmas aga maksti. Omal ajal anti Nõukogude laevades mehhanikule enne reisi remondi-

ülesanne, milles oli ka plaanitud remontide eest määratud eritootasu.

Kõik sellised tööd tehakse merel või sadamates tavaliselt ületundidena, mõnikord ka teatava riskiga laeva ohutusele. Tulemus on laevaomanikule väga kasulik, sest ta ei pea klassifikatsiooniperioodi lõppedes laeva suurde remonti panema, vaid võib piirduda laeva dokkimisega. Paljud laevaomanikud ei taha selle eest muidugi maksta, ühte patta aetakse plaanilised remonditööd ja avariiremondid, mis muidugi tasustamisele ei kuulu.

Kogu jutu mõte on selles, et seaduses tuleks kindlaks määrata töödandja kohustus lülitada töölepingusse ka remondi tasustamine, kui remonditööd on eelnevalt plaanitud.

Mait Põllu

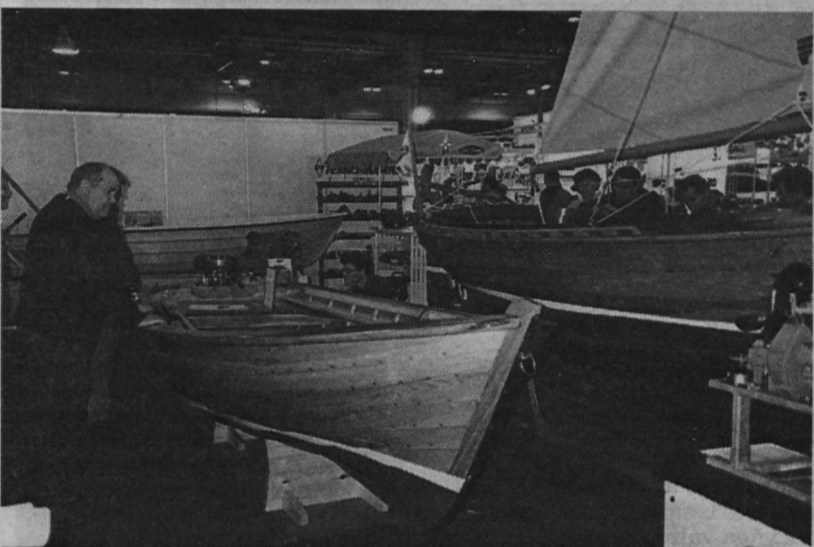
Toimetusest. Vanemehaanik Mait Põllu reisijuttude sari on selleks korras jälle läbi. Kaugelt vaadates on ta saanud ka kodumaa asjadele avarama tausta anda. Ent "lipu alla" kutsumise eesti meremehi sulsa kodu: nädal tagasi avaldati eestikeelses ajalehes Küprose firma ingliskeelne tööpakkumine kõlgi kutsealade meremeestele. Seda peaks vist nimetama töödandjate konkurentsiiks.



Edasise otsustavad AS-i Eesti Merelaevandus nõukogu ja Eesti Veeteede Ameti sadamakapten. Reet Naber foto



Suures messihallis oli kõige rohkem seda, mida suvitaja peaks ihkama.



Saaremaa paadiehitajate puust sõude- ja purjepaadid pidid saarestikku hästi sobima ja meeldima just vanematele härradele - hea naabersaarel poes käia või ilusa ilmaga suvilarannast purjeretk ette võtta.



Nagu alati, oli kohal ja esines koos riigivõim. Kõrvuti olid politsei, toll ja merevalve, ainsa atraktsioonina nende vahel pinnalt-päästja topis.

Eesti Vetelpäästeühingu andmeil toimus 1996.a. Eestis 10 paadiõnnetust, mille tagajärjel hukkus 15 inimest. 47% juhtumest olid õnnetuse osalised alkoholihoobes ning mitte ükski uppunu ei olnud kasutanud päästevesti.

* 6 paadiõnnetust toimus sisevetel ja 4 merel.

* 70% õnnetustest oli sõudepaadiga ja 30% mootorpaadiga

* 80% juhtumest ei olnud paadis päästevahendeid, 20% olid, kuid ei kasutatud.

Eelmisel aastal uppus paadiõnnetustel 21 inimest vähem kui 1995.aastal.

Eestimaa veekogudes upub paadiga kalastamisel või lustisõidul aastas keskmiselt 24 inimest. Eriti palju õnnetusi juhtub varakevadel ning sügisel, mil ilmad on tuulised ja vesi külm. Sel aastakümnel on uppunud igal aastal rohkem inimesi kui nüüd eelmisel aastal. Mullusest vähem oli uppumisi viimati 1989. aastal, mil paadiõnnetustes kaotas elu 10 inimest. Eelmisel aastal paadisõidul juhtunud õnnetustes up-

Mulluseid õnnetusi

pus 15 inimest. Kõik olid mehed, sealhulgas üks pois. Purjus olid neist peaaegu pooled, seitse meest. Neis õnnetustes uppus merel kaheksa ja sisevetel seitse inimest. Traagilisematest uppumistest, kui korraga leidsid märja haju kolm ja kaks inimest, olid kaks merel ja üks järvel.

27. aprillil uppus "Bella-Fjord" sõudepaadiga, millele oli paigaldatud rippmootor. Haabneemes meres kolm meest kalavõrkude vettelaskmisel, kui paat läks ümber. Päästevestid pudenesid vette ning laine kandis nad merhädalistest eemale.

26. mail läksid Läänemaal Matsalu lähel kalastama viis meest Bella sõudepaadiga. Päästevestest meestel seljas ei olnud. Ülekoormatud paat täitus veega ja läks põhja. Kahel mehel õnnetus pääseda, sest nad said kinni haarata kaasas olnud päästerõngast. Uppusid 37-, 44- ja 48-aastane mees.

4. septembril läks Harjumaal Tänavjärvele 34-aastane isa koos 6-aastase pojaga. Veesisõidukiks oli

Suvi talves

Tänavusel Helsinki paadimessil esitlesid 316 eksponenti end enam kui 8000 huvilistele. Näha võis pea kõike, mida paadisõidul vaja, alates paadidest-mootoritest kuni sobiva rõiva ja isegi saapaviksini.

Suure tuntud firmade kõrval, kes pakkusid näiteks vesiskootrite kõrval valendit, mille ekraanil võis tubane skuutritsur tunda end James Bondina, oli väljas ka Ake Mannerfeldti bondiliku pika ninaosaga sõiduki mullu valminud ainukesemplar, mille "Mercury" võistlusmootor annab keskmiseks kiiruseks 75 sõlme.

"Sea Ray" kahe ja poole miljoni margane "Express Bridge" peaks oma valgete sohvade, unistuste köögi ja videomagneetofonidega kajutites koide kohal sobima kõigile soojadest meredest unistajatele. Ent oli ka karmim tõelisus: messi avapäevaks, 7. veebruariks valminud merepäästeseltsi laev. Kalli kaatri ostmise vastu huvinud Eestist pärit mehed olid kõigepealt küsinud, kas jäämasin on. Kallist merepäästelaeva Eestisse ei oseta, kaatreid olevat ostetud kaks.

Purjelaevadest olid väljas nii "Saare" kui ka Rootsi firma sildi all Eestis ehitatud "Excel". Huvilised keerlesid nii uue olümpiaklassi jahi "49" ümber kui piirasid väsinud moega "Merivuokkot", mille ümber maailma purjetanud Pertti Duncker endale 1975. aastal ise ehitas. Tema austajad sirvisid logiraamatuid ja ostsid reisidel kirjutatud pärisraamatuid, et autorilt sealsamas autogrammi saada.

Eestis paadiehitust korraldava Rauno Kurki-Suonio sõnul on väga populaarsed "Saare" puupaadid, nii sõude- kui ka purjepaadid. Ent klaasplastkereedega ei maksvat Eestist veel turule minna, sest alates juunist 1998 nõutakse Euroopa Liidus CE-sertifikaati, mille saamiseks tuleb Eesti paadiehitajail tema arvates veel väga palju juurde õppida.

Sõbralikult kõrvu esinevad riigiametnikud. Meresõiduamet ei unusta meenutamast, et tähtis on valida õige päästevest ning teavitab kõikvõimalike ametnike nimedest ja telefoninumbritest, et paadisõitjad saaksid küsida, mis tarvis.

Merevalve viimaste aastate päästestatistika diagrammil on ühe pulga lakke venitanud "Tallink" karileminek: kõigil teistel aastatel on olnud 200-400 juhtumit, siis äkki on kirja saadud 2400.

Ühes messihallis peeti ka laata: sealt võis osta nii päästeveste, tööriistu ja värve-pintsleid kui ka kohvikruuse, nuge või bukinisti letist raamatuid.

Paarkümmend firmat esitlesid sukeldusvarustust, igal tuukriülikonnas mannekeen nurgas. Koha olid leidnud ka aurulaevaselts, rohelised, kaardifirmad ja purjetamiskoolid. Ning muidugi paadielektroonika. Ei puudunud ka Kipper-Kalle Piritalt.

Madli Vitismann



Ühing "Pro Daphne" värbas liikmeid soomlastele tuntud Göran Schildti legendaarse purjeka "Daphne" taastamiseks. 1948. aastal alanud ja huvitavaid raamatuid toonud kaugete sõitude räsitud alus oli samuti näitusesaalis.



Messi ühe kallima "Sea Ray" kaatri kaptenisild on hästi ja (lolli)kindlalt varustatud. Elektronkaart, radar ja autopiloot, selja taga pudelialustega laud valge nahkdiivani ees, kraanikauss ja külmkapp. Jäämasin on tekk allpool.



Vennad Tõnisted hakkavad sõitma uuel olümpiaklassi purjekal "49", mis nõuab tublit füüsilist jõudu. Soome koondise peatreener Märt Loog, kes valmistab ette Atlanta koondise, käis aasta lõpul Sydneys olukorda uurimas. Märt Loogi foto



Soome merepäästeselts esitles messil oma uusimat, messi alguspäevaks valminud päästelaeva koos päästja topisega.

mees ei tohiks astuda paati enne, kui korralik päästevest on seljas, sest vest ei ole mehe arguse, vaid hoopis arukuse näitaja. Pääste-

vest on küll kallis, kuid elu on veelgi kallim.

Helgi Lutvei
Eesti Vetelpäästeühing

Kiri Pärnust

Ta liigub siiski: post, jää, sadamatöö ja palju muud, mis sellega kaasneb

Õeldakse, et õndsad on need, kes ei näe, aga siiski usuvad. Ja veel, et see, kes kaua ootab, saavad õndsaks. Ootamine on nii endistele kui praegustelegi meremeestele omane. Ka sadamale. Kes ootab laeva, kes mereilma, kes mõnd teadet kodustest või lähedastest. Ja niimoodi on see kestnud sajandeid.

Issand ise teab, missugused pahad vaimud Hamburgi ja Pärnu vahel kurseerisid, missugustesse maagilistesse mõjuväljadesse Saksa või ka Eesti post sattus, või oli see ehk koguni "Undine'i" kotermann ise, kes juba novembris Saksamaalt teeläkitatud fotodega nii kaua viivitas, et need koos kirjaga alles 12. jaanuariks Pärnusse jõudsid. Ent nüüd on nad siin, kõik kolm klõpsu, mis Stefanie meist 7. oktoobri pärastlõunal "Undine'i" pardal ja 8. kail tegi.

Pärnu Merenduskeskuses Suur-Jõe tänaval, kus juba vana Eesti Vabariigi ajal asus Pärnu Kalanduskool koos tööstuskooliga, oli sel puhul otsekui väikene pidu. Tehti fotodest koopiaid ja riputati seinale. Ja Pärnu 6. Keskkooli mereeriala kursandid juhtusid just sel päeval olema Kesklinna sadamas seisvatel laevadel ekskursioonil. Üheskoos otsustati minna ümber Vallikääru ka "Undine'i"

vaatama. Allakirjutatu kutsuti tõlgiks. Käidi masinaruumis ja kajutites, uuriti purjesid ja tekiehitusi, saadi laeva mineviku kohta selgitust.

Merenduskeskuse juhataja Arno Maidla küsis kapten Jens Güntherilt, kas oleks võimalik, et eesti noored koos saksa omadega meie või siis nende laeval segameeskonna moodustaksid või noori merepraktika ajaks vahetataks. Jens vastas, et teoreetiliselt on võimalik küll. Ei tea muidugi, kui palju vett enne Pärnu jõest lahte voolama peaks, kui palju saatkondade, ametkondade jne. uksti kulutada tuleks ja mitme kilomeetri pikkuseks riikidevaheline kirjavahetus kujuneks, enne kui asjast asja saaks. Aga unistada ju ikkagi võib.

Pärnu Merenduskeskus taotleb kas riigi- või munitsipaalalalvusse minekut, et kolmeaastase õppeajaga põhikooli baasil jätkata merendushariduse algõpet madruste-motoristide ja kippar-mehaanikute koolitamisel. Merenduskeskus on saanud veeteede ametilt kingiks väikese õppelaeva, mis moodunud aastal Emajões laevaremonditehases dokis käis. Nüüd vajab ta veel masinate remonti ning keevitustööid. Maalritöödega saadakse ise hakkama. Här-

ra Maidla tänab Eesti Kalakapitali rahalise abi ja üleüldse mõistva suhtumise eest Pärnus merehariduse andmisse. Võta kust otsast tahes, Pärnu on sadamalinn kõrval ka kalalinn.

Seni on kõigist kursuse lõpetanuist hr. Maidla sõnul 30% - 40% saanud laevadel tööd.

Pärnu sadam ise elab oma talvist tööelu. Pärast aastavahetuse pakast on ilmataat pisut leebemaks muutunud. Aga udud, rõskus ja niiskus on parimad jäitemeisterdajad. Peterburi jäälohkuja, jaanuari alguses meile tulnud "Kapitan Moškin" müttab kusagil Liu ninade vahel ja kaugemalgi veel, veab laevu karavanina välja ja toob sisse. Kui sadamasse saab, joob nina kaudu oma põhjatusse kõhtu üle saja tonni vett, et võõriosa raskem oleks ja ka meeskonnale jätkuks, nii et ühe vahetuse jooksul ei jõuagi seda talle kätte anda. See on korras, kümne eluaasta jooksul hästi hooldatud laev, sest meremehed on seal olnud asjatundlikud ja laev näeb oma east noorem välja.

Jaanuari lõpus peaks eksporditööde nõukogu Pärnus kokku tulema, et otsustada, mis edasi saab. Külalisjääturdja rent on kallis, aga väike "Rudolf", mis lootsipaadina töötab, üksi hakkama ei saa.

Mind häirib väga teede- ja sideministeeriumi merendusosakonna juhataja Lembit Mõtlaku märkus 6. jaanuari "Äripäevas" et tema ei pea Pärnu sadamat tähtsaks. Oh hoidku, peaasi, et sel Tallinna linnriigil midagi ei juhtuks. Sina, provints Pärnu, pead ikka oma kõrva pealgi tõmbama. Meist paljudel on veel mullune sundpühuse maik suus, ja me täname!

18. jaanuari kella 8 hommikul on ikkagi 23 alust ja puksiiripargast vastu võetud, mis on täiesti normaalne arv. Rekord-aasta oli 1995 kokku 430 alusega.

19. jaanuar

Otto Taul



7. oktoobril Pärnu Kesklinna Sadama 8. kail. Pärnu Merenduskeskuse õppurid koos saksa noortega "Undine'i".

Selle plaadi ostaks küll

21. veebruaril andis "Estonia" kontserdisaalis aastapäevakontserdi Riigi Piirivalveameti orkester.

Viis aastat tagasi Kirovi-nim. kalurikolhoosi puhkpilliorkestrit "Helikon" saadud tuumikuks alustanud orkester on nüüdseks poole suurem ja kaunim. Esimese piirivalvekaatri kinkimistseremoonial Pirital toonasel sinihallil, hiljem Roots'i rannavalvelt saadud tumesinises välivormis esinenud meeskond on viimasel ajal riietunud mereväevormi, mis Eesti vormirõivastest kindlasti ilusaim. Loodetavasti ka see, sest sõjaväeorkestril tuleb sageli väljas mängida, vahel paraadil, vahel tuulisel kail.

Seljataga kolm kassetti ja kaks plaati, mis tutvustavad "duhhovoid", nagu seda üldiselt teatakse, üllatas orkester seekord just muusikaga. Tehniliselt nõudlikus kavas sujus koosmäng täpselt, kõla oli ühtlane ja puhas ning väsimust polnud tunda. Kuigi orkestri

aastapäeva kokkulangemine vabariigi aastapäevaga pidi tolle nädala ülitõiseks muutma. Päev enne suurt kontserti eelproovina soojalt vastuvõetud esinemine Tallinna 21. Keskkoolis, nädal varem Tartus ja nädal hiljem Alatskivil. 24. veebruaril aga lipuheiskamine ja paraad. Enne seda muidugi paraadiproovid.

Aastapäevakava oli kontserdisaali vääriline, vähemtuntud Raimond Kullist ja Rudolf Tobiasest vähemtuntud Johannes Brahmsini. Võib arvata, et paljudele kuulajatele oli üllatuseks leida Brahmsi "Akadeemilisest avamängust" tsitaatidena "Mu isamaa armas" ja "Gaudeamus" ning pakkus äratundmisrõõmu kuulda vabariigi aastapäevakontserdi esimese ettekandena sedasama R. Kulli "Kriuscha lahingut", millega oli alustanud oma kontserti piirivalveorkester. Kontserdi esimene osa lõpetati koos ammuse esinemispartneri TTÜ meeskoriga kolme tuntu ooperikoori esitades. Ainus etteheide oleks, et Heino

Elleri "Kodumaine viis" pole sugugi nii igav, et sellest peaks Gustav Suitsu abiga melodeklamatsiooni tegema, tehku seda kasvõi rahvakunstnik Tõnu Aav.

Teises osas pakkus orkester Leonard Bernsteini ja J. Williamsi, aga ka säravaid trompetisoolosid, sekka jämekoomikat Tõnu Aavalt. Ent isamaaline lõpp koos TTÜ meeskoriga, mis polnud isenesest halb, hääletas publiku niisugusele tõsiduslainele, et lisapalad jäid teenimatult välja plaksutamata.

Publiku tunnustuse teenisid klarnetisolist Ahto Jondorf, orkestri solistid Gunnar Pettaig (tromboon), Jaak Vasar ja Ahto Munak (trompet). Et hulga teoseid oli oma orkestrile seadnud peadirigent Arvi Miido, ei saanud kaasa tunda õnnitloma tulnud kaitseväärorkestri esindajale, kes kurtis, et kogu repertuaar on ära mängitud. Orkestritele teevad sageli seadeid dirigendid ise ning seekordne kontsert näitas, et uudsena kõlavaid teoseid on võimalik leida.

Kustaanmiekkä jäetakse rahule

Möödunud aasta lõpus sai Helsinki sadam uue juhataja. Valiti 61-aastane Eero Leppänen. Valimised olid tihedalt läbi põimitud poliitikaga ja Leppänen sai vaid väikese häälteenamuse. Samal ajal on ta sadamaasjanduses väga kogenud: esimest korda tuli sadamasse tööle 1958. aastal, on olnud nii arendus- kui ka tehnikajuht.

Uue juhataja ees seisid tungiv vajadus kiiresti langetada otsused Helsinki sadama tähtsamate arengusuundade osas.

Üks neist on kindlasti uue Vuosaare sadama projekti kinnitamine linnavalitsuses.

Teine, sama radikaalne otsustus oli Kustaanmiekkä süvendamisest loobumine. Põhjuseks nägi uus sadamajuht seda, et pole ei võimalust ega vajadust ajaloolise väärtusega Vallisaare ranna lõhkumiseks. Ta on väljendanud arvamust, et ühiskonnas on midagi korrast ära, kui viiakse läbi kampaaniaid vihmametsade kaitseks, aga oma ajaloost ei hoolita. Meresõidu turvalisuse parandamiseks on ka muid võimalusi.

Sadama arengu põhisuundadena on uus tippjuht nimetanud raskelastide viimise Vuosaare ja kaubakäibe kasvu eelkõige kodumaa kaubaveo kasvamise tõttu. Kui ka transiitliiklus elavneb, võib see saavutada ka Helsinki sadamas miljoni tonni piiri.

Eero Leppänen on hoiatanud soomlasi väga palju lootmast nn. *gateway*-teooriale. Tema arvates viivad tulevikus Baltimaad enamuse transiidist Soome sadamaist ära. Vuosaare sadam ehitatakse selleks, et kaubatöötuse aja tasemel püsida. Soovitakse saada ro-ro, tööstus- ja eriti kodukauba töötajaiks. Metallisadamaina säilitavad oma tähtsuse Rauma ja Kotka.

Soome ajakirjandusest Reet Naber

Soomes hakatakse uut jäämurdjat ehitama

Soome valitsus otsustas möödunud aasta lõpul eraldada Soome Meresõiduametile raha Soome lahele uue mitmeotstarbeline jäälohkuja ehitamiseks. Novembris kuulutati välja konkurss, varsti peaks see lõppema.

Prognooside kohaselt esitavad pakkumise ilmselt Soome oma "Finnyards" ja "Kvaerner Masa Yards" ning Norra "Kvaerner-Kleveni" laevatehased. Laev peaks Soome Meresõiduameti arvestuste kohaselt saama valmis 1998. aasta märtsis. Väikese jäälohkuja maksumuseks arvestatakse esialgu 280 miljonit Soome marka.

Seekordne pakkumine oli esitatud nii, et võimalusi anti kaks: kas diisielektri- või tavalise diiselmotoriga variant.

Üks asjast huvitatud insenerifirma (ISL) on avaldanud arvamust, et võidab ilmselt see, kes kasutab tavalist diiselmotoriga varianti, sest see tuleb odavam kui ehitamisel kui ka eksploatatsioonil.

ISL on töötanud väiksema mitmeotstarbeline jäämurdja projekteerimisel juba mitu aastat, sest see on raskem kui juba tavapärase suurema tegemine. "Fennica" ja "Nordica" kogemused on juba olemas, aga neid ei saa kõiki kasutada. Tuleb ju kõik vajalik mahutada hoopis väiksemale pinnale ja ruumi.

Uus jäämurdja peaks tulema 100-meetrine, 10 megavattise võimsusega. Rõhkemgi kui "Fennica" ja "Nordica" ehitamisel arvestatakse võimalust seda alust suvel kasutada. Kui "Fennica" ja "Nordica" oli peatähelepanu pööratud võimsusele ja veojõule, siis uuele arvestatakse laiemat tegevust Põhjameri puurimisaladel. Üheks tööks plaanitakse *thin core* ehk uurimispuurimiste tegemist. See esitab laevale eriti karmid nõuded tema paigaldamise stabiilsuse osas. Muudatusi võrreldes eelmiste jäämurdjatega on tehtud uue jäämurdja konkursitingimuste kindlaksmääramisel ka eksploatatsioonil ja hoolduse hõlbustamiseks, et kuluki võimalikult vähem inimistöödunde, sest meeskonna arvu pealt hoitakse igal pool kokku. Kütusena hakatakse kasutama vaid diiselmotoriga. Sama konstrueerimisbüroo tegelevat praegu ka Vene gaasitööstusministeriümile gaasitranspordilaeva väljatöötamisega.

Ajakirjast "Navigator" refereerinud Reet Naber



Kutselised pillimehed esinevad "Estonia" kontserdisaalis sageli, sõjaväelased aga harva. Erki Holmi foto

Siseminister Riivo Sinijärvi ja riigikogu liige Peeter Lorents rõhutasid piirivalveorkestri kassettide olulisust, eriti siis, kui need välismaal eesti muusikuid esitlevad. Veelgi meeldivam oluks kontserdilt kaasa osta aastapäevakontserdi kavaga kassett (aga ilma Tõnu Aavata). Kuigi ei või kinnitada, et see tingimata hea äriidee oleks. Sest üks kutselisi muusikuid ole

maailmas küll, kindlasti mängivad paljud orkestrid paremini. Eestis tuleb siiski rõõmu tunda igast professionaalkultuurile loodud töökohast, samas aga õigustab see orkestrilt veelgi enam lootma. Kuigi - piirivalve pillimeestel ei piisa heast mänguuskusest. Nad oskavad ka hästi marsšida.

Madli Vitismann

Lõpuks ometi saime 1965. aasta jääretkedega maha ja panime Provedenijest otse Austraalia poole.

See oli omaette reis maailma otsa. Läbi mitme mere ja ookeani, andis see mitte ühe, vaid kogu ni mitme avastusretke mõõdu välja.

Reis arenes, aega oli pikalt ees. Esialgsete arvestuste kohaselt pidi Austraalia alles kolme nädala pärast paistma hakkama.

Järjest soojemaks läks; päike muudkui kõrvetas. Kuid sellest polnud midagi. Paljud, ka mina seal hulgas, olid ennegi troopikas käinud. Ehitasime tekile presendist basseini, täitsime selle mereveega, ja mis muud kui rinnuni vette! Kolmanda laadungiruumi luuk oli piisavalt suur, et sinna võrkpalliplats üles seada. Pall sai seotud jõhvi otsa. Sealt ta naljalt ära ei tulnud ja tammil ei seganud peaaegu üldse. Kui tagasitee ka juurde arvata, siis ainult kaks palli läkski mere saagiks. Trümmis oleks ju saanud vutti taguda, aga katsus sa ilusa ilmaga kedagi tuppa saada. Palliplatsilt otse basseini – mis võis parem olla!

Masinaruumis oli muidugi kuri karjas. Kõige jahedamas kohas, otse ventilaatori all, oli +55 C. See oli just see kriitiline piir, mida inimloom töökaitsese seisukohast vaadatuna taluda tohtis, sest siis ei pidavat veel kõrvetada saama. Ülejäänud kohtades pidi seega siis ettevaatlik olema ja asjatuid kontakte masinaosadega mitte otsima...

Kajutis ventilaatori all pikitades mõtlesin tänuga laevachitajatele, kes olid koi piisavalt laia teinud. Oli, kus laiutada ja sirutada. Pealegi oli see naturaalsest puudust tehtud. Ja puust asi on ikka ja alati see õige asi.

Kuna konditsioneer ei olnud, töötas pidevalt kaks lauaventilaatorit. Üks neist oli koi poole suunatud ja ristluud pidi kinni katma. "Kui tahad edaspidigi sirge seljaga käia ja kingapaelad ise kinni siduda!" õpetasime üksteist.

Tasapisi käisid laevas ettevalmistused ekvaatori ületamiseks auks korraldatavaks peoks. Selle "kõõgipoolde" rohelisi ei pühendatud, ja nii ei teadnud ma midagi. Polnudki tarvis, sest mind huvitas esialgu üks palju materiaalsem asi kui seda on mõtteline joon tühjas ookeanis, olgu see siis pealegi ekvaator. Hakkas juba närime kahtluse, et ega me selles Neptuni-pee vaimustuses mitte märkamatu Lõunaristi alt läbi ei sõida.

Pool tundi enne mu vahikorra lõppu tuli kolleeg masinasse ja lausus lühidalt: "Noh, mine lõunaristi!" Vaatasin talle ilmselt lol-laka näoga otsa, ja tema sai aru, et mina ei saanud aru. "Mine vaata oma Lõunaristi!" ütles ta uuesti. Välgukirrusel olin tekil. Mulle näidati Risti eeldatavat

Lõunarist

asukoha. Midagi seal justkui oli. Ent see midagi oli otsekui külitsi maas ja ei paistnud meesuguste vastu mingit huvi tundvat.

Kell hakkas ähvardavalt südaõõle lähenema. Mind võttis kõhedaks, aga Ristil paistis aega küllaga olevat. Ja siis ta keeras ennast! Ma uskusin nägevat ega uskunud ka. Mulle tundus, et olen siiski midagi ilmselt maha maganud. Vaatasin kella. See näitas 00.00. Täevas aga seisis RIST, mis mäitas otse lõunasse. Ta teeb seda ainult keskööl, täpselt keskööl, maailma loomisest peale.

Meenutasin neid ammugi manalasse või voogudesse varisenud mehi, kes kunagi Lõunameredel eksinud ning kelle jaoks Lõunarist päästja on olnud. Tundus, nagu oleksin nendega nüüd mingil kombel kokku saanud, nagu oleksin üks neist, tundmatuist, aga kord ometi elanutest.

Selle aja sees, mille mina lum-muses veetsin, sõitis laev Lõunaristi alt äbi. See pidi nii olema, sest kui ma uuesti midagi märkama hakkasin, oli Rist juba jälle läatsakil, nõ. puhkeasendis. Olen ka hiljem Lõunaristi alt läbi sõitnud, ja iga kord on mind vaevanud totter mõte: kuidas ikka tagasi saab? On tekkinud salapärase hirmutunde teadmatuse ees. Otsekui Puškinil: "kartus mingi ees veel pärast surma" hoiab tagasi. Meid ei hoidnud, ehkki "sealt poolt" tulles jääb Rist selja taha, ja mine sa tea...

Pidu hakkab, pidu hakkab... Igasuguseid tonte, näkke ja kuradikeksi sagis siia-sinna; "vanni" ümber tehti plats puhtaks. Improviseeriti tribüün, mis küll eriti kõrge ei olnud. Pärast tuli välja, et tehti hoopis trooni alust. Selle peale pidi istuma kõigi vete ja mere valitseja, kõigi nende näkkide, sortside ja haldjate käskija, kalade ja veeloomade isa ning sõber – merejumal Neptun, mõnedel rahvastel ka Poseidoniks kutsutu, isiklikult.

Juba kõlasidki fanfaarihelid, ja Tema Kõrgusele tehti teed. Maskeering ja grimmit tegid oma töö ning raske, aga kohati ka võimatu oli paugupealt ära arvata, kes keda etendas. See lihas soliidusust ja pühalikust.

Vana Hirm võttis järri peal koha sisse, endal kroon peas ja kolmeharuline hark käes. Koputas hargiga kolm korda, käskis Tuulte Roosil puhumise lõpetada ja nõudis kaptenit. Paradmundris kapten astus ligi. Kandis ette, mis ja kuidas: et kelle laev, kust tuleb ja kuhu on

teel. Miks rikub veteisa rahu. Kõike seda rääkis kapten väri-kalt, sügava austusega. Merede valitseja jäi kuulduga rahule. Küsis ainult: "Kas laevas kollanokki on?" ja käskis need esile tuua ning basseinis ristida.

Vanasti olevat ristitav kiilu alt läbi tõmmatud. Aga tänapäeval peab seda pimesi uskuma: mitmemetrise süvisega laevade puhul ei hakka enam keegi ligimest uputama. Piisab basseinis loputamisest. Ikkagi rohkem vett kui Kiire ristjatsil.

Vahepeal olid sortsid veinivaadi kohale veeretanud. Tegelikult oli see küll kokamuti eriti kalliskastrul, mis troopikas ette nähtud normiveiniga täidetud. Ent vähemasti minu vaimusilma ees oli see täisvääruslik, otsekui kapten Flinti aegadest pärit, tammepuuvaat, salapärase kirjard peal.

Kulbitäis veini pärast sunnitud suplust kuulus asja juurde ning läks täie ette. Ja oligi sündinud viis uut sügavate vete meest.

Igaühele meist anti sellekohane nimeline diplom. Kuni diplomid kättesaamiseni olid värskest ristitud ühe sinise ristiga peletise pideva vaatluse objektiks. Alguses arvasime, et see oli mingi eriti suur vesiamblük. Pärast tuli välja, et hoopis Tema Hiilguse ihuarst. Häbi-häbi kollanokkadele: veterinaararst on ju ikka ja igal pool sinist risti valgel põhjal kandnud...

Lõpuks soovis Neptun koos oma kaaskonnaga laevale head reisi ja sättis end minekule. See pidu oli siis läbi.

Jõudsime viperusteta kohale, kuid kohe meid kai äärde ei lastud. Austraalia on ju eraldi asetsev manner, sisuliselt saar. Teda kutsutakse õigustatult roheliseks mandriks. Alust selleks on, sest isegi Melbourneis toimunud olümpiamängude ajal ei tehtud karantiniis mingeid mõõndusi: suksudele viisat ei antud, ja ratsavõistlused tuli Stockholmis pidada.

Ühesugused karmid reeglid kehtivad seal kõigi elukate, ka inimeste suhtes. Sul võib Austraaliasse kuitahes palju asja olla, kuid et maale pääseda, pead terve olema. Käisime kõik ükshaaval sanitaarkontrolli arstide valvsa pilgu eest läbi. Vaadati käsi ja silmi: neist pidi kõik nakkusega seotu näha olema. Doonorist kokamuti põsepuna oli velsker ka õigeaegse aadrilaskmisega normaalse jume piirides surunud...

Koht kai ääres ootas juba, ning mõne aja pärast hakkasid esimesed nisukotid trümmides oma kohti sisse võtma. See, mida Aafrikas mustad seltsimehed tegid 4000 tonniga neli nä-

dalat, käis Austraalias 10 000 tonniga neli korda kiiremini.

Jõudsime igamees korra linnas ka "kaubareisil" käia. Aga oli juba avalik saladus, et tagasiteel Singapuri sisse põikame. Seetõttu suuri kulutusi ei tehtud. Siiski leidsin "grupi seltsimehi", kes kinos käimisest ja klaasikesest õllest ära ei ütelnud.

Kinos jooksis "Kleopatra". Film oli vägev, ning mis peaaegu, karpimata. Paarkümmend aastat hiljem "nõukogude varianti" vaadates ei olekski teada saanud, kuidas Caesar ikkagi Kleopatralle titte tegi... Pärast säära filmi viisid jalad iseenesest naabruses asuvasse baari. Degusteerisime kõik kohapealsed margid ära, juues ilusate naiste ja mehiste meeste terviseks.

Tõele au andes peab ütlema, et ega Kaug-Idas see üksteise järele nuhkimine nii tapvalt globaalne ei olnud nagu Eesti Mere-laevanduses. Kui just mõnd väikest pattu ise ei reklaaminud, läks valutult läbi. Ega asjata ei räägi rahvasuu, et eestlane on see, kes saksa täpsusega püüab vene seadusi täide viia...

Baarmen tabas asja tuuma ja laskis poisil tuua kaks pudelit tundmatut marki, erinevat veel pealegi. Täismäng! Need võtsime kaasa. Tüürimees loopis aina üht pudelit õhku: püüdis kinni ja viskas uuesti üles, tundes poisikeselkku rõõmu, kuni... Korraga läksid mehed udused silmad selgeks ja suured kui tõllarattad. Ta jäi soolasambana seisma, ise ühte punkti jõllitades. Pudel järgis füüsikaseadusi ja kukkus puruks. Meile tuli vastu pisike kanguru, keda oli rihma otsas pissile toodud...

See oli süütu seik ja üldine naerukoht.

Kapteni esimene abi poliitkasvatuse alal sai hakkama millegi enamaga. Laeva tulid tema kutsutud külalised, kellele ta tuttavaks saades oli end esitlenud esimese tüürimehe-na. Kui selgus, et sellist meest laeva munsterrollis ei olegi, selgus ka kõik muu. *Pompa* ise hoidis targu kõrvale – tervis pidi teisel na paha olema.

Poisid kutsusid külalised pardale ja pakkusid neile söökla borssi. Eelnevalt küsiti selleks kaptenilt luba, sest nii vabalt need asjad ka ei käinud. Ikkagi võhivõõrad, kuigi kunagised kaasmaalased. Pealegi olid "usulahud" oi-oi kui erinevad.

Kapten sattus meil kompleksivaba mees olema. Ta oli küll sõja ajal Ameerikas käinud, kuid säilitas kõik õigused ka pärast sõda. Mis selle taga oli, ei teadnud keegi. Siga mees ta ei olnud, ei kartnud kirpu ega konna, ja see oli peamine.

Borši pärast oli ju tulnudki – selle vene-ukraina maiuspala külgetõmme oli suur. Lisaks veel kodumaalt pärit vene keel. Viinad olid külalistel kaasas,

kuid purju end keegi ei võtnud. Aeti niisama juttu ja meenutati neid Venemaa paiku, kus kunagi boršil oli lastud hea maitsta. Ja neid kohti kogunes palju, sest isamaa tolm oli eri aegadel ja eri kohtadest jalgelt pühitud. Ikka ühel ja samal põhjusel, nagu aimata võis.

Lauldi Sergei Jesseninit. See on võrratu, kuidas vene inimene täie hingega suure poeedi sõnadele loodud laule laulab. Selles peitub ohjeldamatu jõud ja selektamatu kurbus.

Viisakalt nad tulid, viisakalt lahkusid. Palusid tervitada "esimest tüürimeest", avaldades kahetsust, et tema tervis just nii ebasobival ajal üles ütles ega võimaldanud kajutist rahva hulka tulla. Keegi võllaröög lasi ometi kõlaka lahti, et ketserist usuvannal löi kõhu lahti...

Tavaliselt käis kapten linnas *pompoliitiga*, see oli poolenisti sundkäik. Kuid seekord olid komissaril ju seedehäired, ja kapten otsis endale paarimeest. Nägi mind: "Kas sa ei tule?" Miks mitte, kui kutsutakse.

Varsti selgus, miks ta esimese abiga minna ei tahtnud. Tee viis mõõda meremeestele mõeldud palvemajast, ja kapten tahtis kindlasti sinna sisse põigata. Mine sa tea, kuidas ateismi propagandist sellele rageerinud oleks.

Majakõks oli pisikene, ilma erilise disainita, rist imetillukese tornimoodustise otsas. Ilmselt olid majal rohkem muud kui usulised ülesanded. Seal tegeldi kõige muuga, ainult mitte sellega, millega meremees kaldal tavaliselt aega surnuks kõõb. Mängiti piljardit ja igasuguseid muid mängu, rüüübates kõrvale coca-colat ja teisi alkoholiabu jookke. Ka pakutav kirjandus oli maisest patust prii.

Seda polnud aga püha isa, kes mängis piljardit nagu vanajumal ise. Mängisime kaks partiit, ühe tema, teise minu reeglite järgi. Kumbki võitis oma, ja seejärel kutsus perimees mind kõrvalruumi, külalisraamatu manu. Tegin ingliskeelse sissekande. Kahju, et maakeel meelde ei tulnud, sest vaevalt enam kunagi sinnakanti satun. Püha mees vaatas vilksti kirjapandut, tõstis süüdlaslikult silmad ning avas viskipudeli... Jõime kokku.

"Kes too teine mees on?" Ütle-sin, et kapten. Padre või kes ta seal oli, ei lasknud oma suurt šanssi käest. "Paluge härra kapten siia!" lausus ta mulle hüvastijätuks kätt ulatades.

Punane laevakapten tegi samuti sissekande "järelvankriga". Inimene oma nõrkustega jääb ikka inimeseks, ka pühas ametis.

Üldiselt selgus, et teiselt poolt ekvaatorit tagasi ikka saab. Ainult võtab tublisti aega.

Arvo Uuk

Öine karussell õlitamata

Üle-eelmises "Meremehes" kirjeldatud kolme laevapere üheaegne vahetus kahel laeval Muuga sadamas on toonud kaasa ootamatuid krignaid.

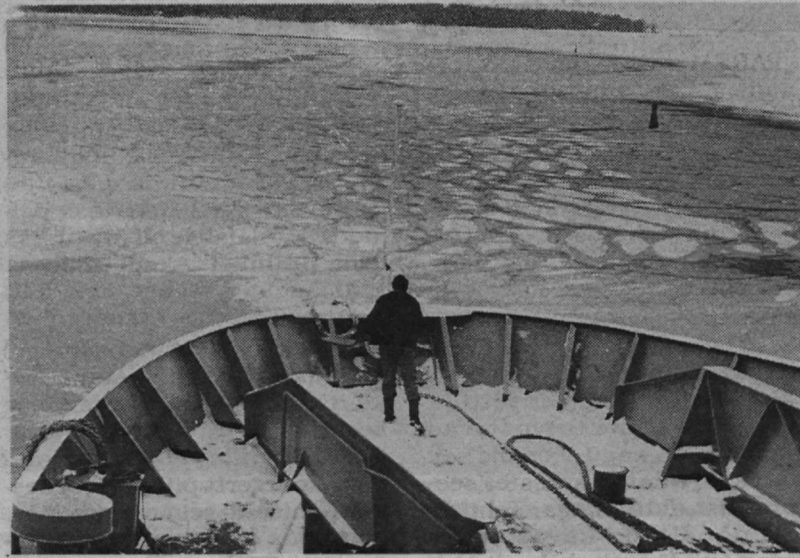
Kuigi laevapere A, B ja C on kailt laevale, ühelt laevalt teiselt ja teiselt laevalt kailt üleminekut mõne korra harjutanud, on liivaterad karussellivõlli raputanud näiteks ilm. Ettekuulutatule sai teoks halva ilmaga: "Transtestonial" tuli sadamast lahkuda mõni tund enne seda, kui "Donata" sadamasse sai. Talvel tähendab halb ilm sadamakail ootajale peale külma veel pimedust ja lõikavat tuult. Et aga kogu oma tõise varandusega kail tunde oodata pole võimalik, siis võib vaid mõistatada,

kuhu keegi end tund enne keskööd sooja nurka tukastama võiks seada. Et Muuga sadamas pole hotelli ega motelli, peaks meremehevarustuse tavapäraseks osaks muutuma ka telk ja raudahi. Mõni tund pärast südaööd saabuva laeva meeskond võiks rõõmustada, kui kodusadama kail näevad jurtarivi korstnatest tõusva suitsuga.

Veel iseäralikum uue töökorralduse pisi-asi on see, et vahetus on tööajana (tasustatud tööpäevana) ette nähtud vaid laevaperele C, kes pärast nelja nädalat tööd puhkama läheb. Aga laevapere B, kes õdsel "Transtestonialt" "Donatale" ümber kolib ning hommikul Helsingisse sõidab, teeb seda tasuta, nagu me-

remehed seletasid. Sest kahele tööle oleval laevaperele ei saavat ühe ja sama päeva eest palka maksta. Kõrvaltvaatajale tundub küll loogikavastane, kui meremehel, kes on 28 päeva järjest tööl, järsku 15. päev palgast maha arvatakse. Seda enam, et meremees ise veedab selle päeva hommikust südaööni mitte kodusadamas, vaid välismaal. Võiks arvata, et korraga kahele laevaperele väljamakstav tööpäev oleks sel juhul laevapere D koondamisel saavutatud kokkuhoiu hind. Samuti telk, raudahju ostu võib edasi lükata – varsti on kevad käes ja pole nii külm oodata.

Madli Vitismann



Sel ajal, kui palgaleht vaba päeva on andnud, sihivad meremees juba Soomes saarestikujääd.

Johan Pitka - 125

19. jaanuaril kogunes Miinisadamasse hulk inimesi, kes olid tulnud mälestama admiral **Johan Pitkat** tema 125. sünniaastapäeva puhul. Sadamas toimus pidulik rivistus, mille võttis vastu kaitseminister **Andrus Öövel**. Avati mälestuskivi tekstiga "Kontradmiral Johan Pitka VR I/1 19.02.1872 - 1944

Eesti Merejõudude rajaja ja juhataja Vabadussõjas.

Vankumatu meelegenduse kehastaja mälestuseks Eesti Mereväelt".

Andrus Öövel toonitas, et kolm Eesti meest - Laidoner, Pitka ja Kuperjanov - on need,

keda tuletatakse meelde veel paljude aastate pärast kui tõsiseid Eesti vabaduse eest võitlejaid. Mereväe juhataja **Roland Leit** meenutas, et Johan Pitka on eeskujuks kõigile mereväelastele.

Admirali mälestuskivi jalamile pandi pärg ka Eesti Muinsuskaitse Seltsi poolt.

Pärast pidulikku rivistust kogunesid huvilised saali, kus toimus mälestuskonverents.

Tanel Lään Laidoneri muuseumist rääkis Eesti-Briti me-

resõjalisest koostööst Vabadussõjas.

Voldemar Pinni teemaks oli "Mõningaid täpsustusi J. Pitka elust ja surmast". Ta pakkus välja tõenäolise oletuse Johan Pitka saatuse kohta: on tõenäoline, et vana meremees leidis Läänemaal paadi ja kaaslased merele, aga sinna ta ka kadus.

Mereajaloolane **Mati Öun** rääkis Pitkast ja tema kolleegist, Eesti Vabariigi admiralidest (neid on olnud kaks, **Johan Pit-**

ka ja Hermann von Salza) ja kindralitest, keda oli 37. Mis neist sai ja kuidas nad lõpetasid, sai ka lühidalt üle kuulatud. II Maailmasõja alguseks elus olnud 32-st hukkus sõjas ja represseerituina 24.

Jaak Sammet Eesti Meremuuseumist avas mõistet "pitkalikkus", tuues esile Johan Pitka iseloomujooned, mis tema saatust mõjutasid. Nagu Jaak Sammet väitis, oli Pitkal palju selliseid omadusi, mis tegid ta tavainimesest paljuski erine-

vaks. Ta ei olnud teoretiseerija, vaid teoimene, ohuolukorras ta tegevusenergia veelgi suurenes, tal oli riskijulgust ja otsustavust, peamine oli aga ta rahvuslik aatilisus ja patriotism. Suurima puudusena märkis Jaak Sammet, et Johan Pitka ei suutnud õigesti orienteeruda poliitilistes intriigides.

Oma koht oli konverentsil ka mälestustel ja diskussioonidel. Lõpetuseks tutvustas Roland Leit Eesti merejõudude tänapäeva.

Eesti Sõjahaudade Hoolde Liidult oli trükitud päevakohane voldik.

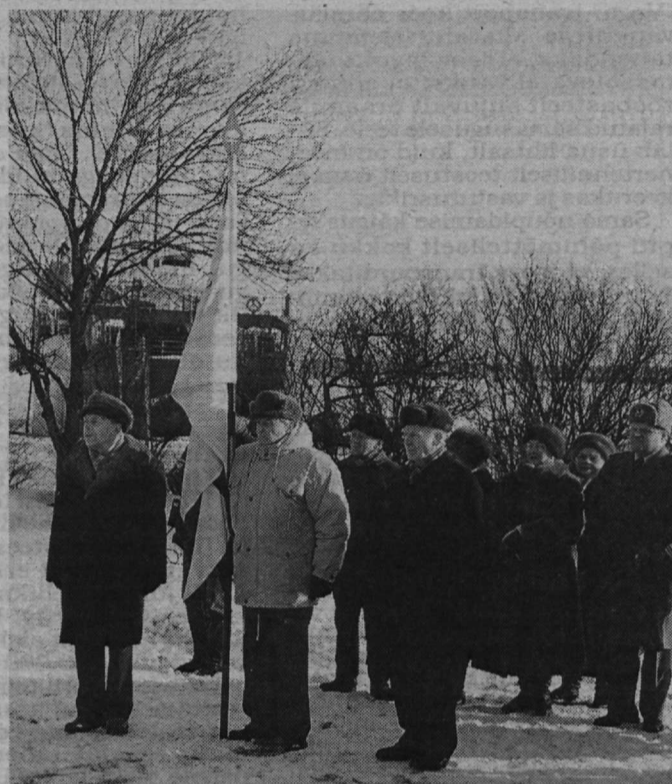
Reet Naber



Miinisadamasse avati Johan Pitka mälestuskivi.



Mereväelaste pidulik rivistus.



Veteranid mälestuskivi avamisel Miinisadamasse.

Mereväelaste tuba vabadusvõitluse muuseumis



22. veebruaril avati **Eesti Vabadusvõitluse Muuseumis** Lagedil **Mereväelaste tuba**. Vabadusvõitluse muuseum avati Johannes Tõrsi initsiatiivil ja peamiselt tema töö tulemusena 1995. aastal. Nüüdseks on Lagedile kogutud hulk sõjaajaloolist huvi pakkuvat materjali.

Seekordne Eesti Vabariigi aastapäeva eelne pidulik üritus oli pühendatud meremeestele. Eriti neile, kes vabatahtlikult Soome mereväkke teenima läksid ja lõpuks kümneid aastaid naabrite mereväe isikkoosseisust moodustasid.

Pargis asuva monumenti jalamile asetati pärja Eesti ja Soome mereveteranide esindajad. Soomest Turku laevastikugildist olid saanud külalised ja **Tauno Siivonen** andis muuseumi medalid, mida meremeestele jagatud oli.

Meie mereväe juhataja **Roland Leit** kinkis muuseumile laevastiku lipu nende mälestuseks, kes ise selle lipu all võidelda ei saanud. **Rein Helme** tuletas meelde, et muuseumis peab rääkima minevikust ning naabermaa ühele väeliigile antud abist.

Soome Mereväe Teeninud Eestlaste Gildi esindaja **Ants Vaadre** esines kõigi veteranide nimel ja tuletas meelde ühist võitlusteed.

Mati Pääts tänas Johannes Tõrsi ja tuletas meelde, et viimase sõja ajal oli Soome munder ainuke, mille eesti mees vabatahtlikult selga tõmbas.

Perekond Tõrsi noorem tütar **Triinu** mängis külalistele Konstantin Pätsi klaveril ühe loo ja "ärakaranud saarlaste" segakoor laulis meeled rõõmsaks.

Hinnatav on see töö, mis La-



gedil on ära tehtud, ja kuipalju oleks veel teha!
Johannes Tõrs ja Tauno Siivonen.

Reet Naber

"Meremehe" ristsõna

PAREMALE: 1. Hingamisaparaadiga sukelduja. 12. Allpool merepinda olev tammistatud maa-ala. 13. Vahendid laeva või muu ujuvseadme vees paigaldamiseks. 15. Elavhõbe (lühend). 16. Ooperi "Vikerlased" loonud eesti helilooja. 17. Itaalia meresõitja Vespucci maailmajaole nime andnud eesnimi. 18. Punane (inglise keeles). 19. "... Dick ehk Valge vaal" - H. Melville'i mereromaan. 22. Horvaatia sadamalinn. 24. Bengali lahe äärne India osariik. 26. Üks eestlase sugulasi. 28. Talispordi- ja kuurordipiirkond Šveitsis. 29. Turksi ja Caicose riigitähis. 30. Järjest tähed tähestikus. 32. Neli (rooma number). 34. Raud (inglise keeles). 36. Kõrgem suur laine. 38.

Elektrimooterist. 40. Vaim, kummitus. 41. Norra lennukieraldusmärk. 42. Eestlaste ülemaailmsed ...-päevad. 43. Eesti näitleja, mänginud J. Smuuli "Kihnu Jõnnis" nimiosa. 44. Määrav maitsesuund. 46. Jõgi Gruusias. 47. Karusnahkne säär. 49. "Laeva viimne ..." - 4. alla küsitud kujuri teos. 50. ENSV hävituspataljonide operatiivgrupi komissar juulis 1941. 51. Näru, räbal. 52. Kirjalik käsk, korraldus.

ALLA: 1. Merevahust sündinud kreeka jumalanna. 2. Purjekas XIII-XV sajandist. 3. Sadamalinn Venemaal Primorjes. 4. Eesti kujur, mitmete kalurilu- ja mereteemaliste teoste autor. 5. Bulgaaria rahaühik. 6.

113 km pikkune kuhjevall Aasovi meres. 7. Namiibia riigitähis. 8. Eesti Kaptenite Klubi president. 9. Kalamari (vene keeles). 10. ... Lanka - saareriik Aasias. 11. Vene böliinakangelase Aljoša Popovitši võimas vastane. 14. Seal (saksa keeles). 20. Ühe Kaukaasia rahva asuala. 21. Väin Kuuba ja Mehhiko vahel. 23. Sina (rootsi keeles). 25. T. Heyerdahli alus. 27. Birma praegu. 31. Vaal (vene keeles). 33. Puu, punutis või korgikott laeva külje kaitseks kai ääres. 35. Eesti jalgrattur. 37. Eesti kirjanik (1903-1980, eesnime esitähed ja nimi). 39. ...müü - merekaubaveo arvestusühik. 45. Ülistuslaul. 46. ...-ro tüüpi alus. 48. Tonga riigitähis.

Koostanud **Märt Kullo**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
12						13					14
15		16			17						
18			19	20		21	22		23		
24	25					26		27			
28					29		30		31	32	33
34	35			36	37						
38			39			40				41	
42				43				44	45		
46					47		48		49		
50			51				52				

(Algus eelmises "Meremees")

"Vega" probleemist huvitunud ring Pietarsaaris laenes samuti talve jooksul ning kogu ettevõtmine hakkas kanduma rohkem linnavalitsuse poolele, sest asja vedajaks tuli volikogu esimehe kõrvale ka aselinnapea Bror Hagström. 23.-24. märtsini 1995 viibis Tallinnas juba 11-liikmeline Pietarsaari delegatsioon, milles oli suur osakaal inseneridel, selleks et välja töötada võimalikke purjelaeva transpordi variante. Peale laeva tutvumist toimus "Silja Festivali" pardal koos meremuuseumi esindajatega nõupidamine, mille käigus jõuti tulemuseni, et kõige tõenäolisem ja ühtlasi ka ohutum variant oleks "Vega" transport koos ellinguvankritega. Mis lahtisletatuna tähendaks, et laev liiguks olemasolevatel vankritel ellingu rööbasteel sujuvalt praamile rajatud samasugusele teele. Kõlab üsna lihtsalt, kuid on inseneritehniliselt teostuselt üsnagi keerukas ja vastutusrikas.

Sama nõupidamise käigus lepitati põhimõtteliselt kokku ka selles, et laeva transportitakse Soome poole kulul (k.a. tehniline teostus) ning enne transporti kohapeal tehtavate hädatarvilike tööde (ahtri kindlustamise, mitmesuguste detailide konteneritesse pakkimise ja mastide mahavõtmise) eest maksab Eesti pool. Kogu ettevõtmise aluseks oleks aga ikkagi "Vega" tasuta üleandmine Soomes moodustatavale sihtasutusele, mille osas samuti lahkarvamusi ei tekkinud.

Järgneva paari kuu jooksul jõudsid purjelaeva seonduvad probleemid mitmest vaatenurgast esitatuna nii mõnegi väljaande veergudele. Esimesena 31. märtsil "Eesti Sõnumites", kus ajakirjanik Harri Treial oli andnud intervjuule Ants Pärnaga pealkirjaks "Meremuuseumi päästab pankrotist "Vega" müümine". Soome lahe teisel kaldal ajalehes "Iltalehti" ilmus seejärel 4. mail tervet lehekülge enda alla võttev reportaaž, mis oli pealkirjastatud - "Suomen viimein sotakorvauskunnari mätäne Tallinnassa" (Soome viimane reparatsioonikuunar mädaneb Tallinnas). Peaasjalikult 31. märtsil "Eesti Sõnumites" ilmunud artikli ajendil avaldas oma seisukoha - "Purjelaev "Vega" säiliks vaid muuseumina" - samas lehes 11. mail kõnealuste purjelaevade ehituse ja nende edasise saatuse hea asjatundja Arvi Nordmann. Lühike artikkel samal teemal leidis avaldamist 14. mail ka nüüdseks juba ilmumise lõpetanud ajalehes "Estonian Life". "Eesti Sõnumites" ilmus 8. juunil Jaak Sammeti artikkel "Meie kolme muuseumilaeva lood", mis oleks otseseks reageeringuks ja seisukohavõtuks kahele eelnenud loole samas väljaandes.

Ülaltoodud artiklite sisu pole vast otstarbekas siinkohal ümber jutustada, sest iga asjast huvitatu saab nendega raamatukogus tutvuda. Kommentaariks vaid niipalju, et kuigi avalikku ja tätemõõdulist poleemikat need artiklid siiski esile ei kutsunud, nagu ei avanud ka ühegi rahakoti raudu, andsid kirjutised oma osa probleemide natuke laiemal teadvustamisel, ehkki küll rohkem nende hulgas, kel eelnevalt mingid eelteadmised selles asjas olemas.

Mai algul teatas Bror Hagström meremuuseumile, et vahepeal alustatud korjandus raha saamiseks, et luua "Vega" fond, on lõppenud edukalt ning Soome seadustes nõutav 150 000 marka koos. Seega oli aeg alustada kogu ettevõtmise juriidilist vormistamist (koostada fondi põhikirja ja üleandmisleping) kooskõlas kultuuri- ja haridusministeeriumiga. Tuleb aga tõeDED, et riigiametnikud põlvud veel eelseisvateks otsustusteks valmis, ning ka asjakohane eelnev selgitustööd polnud meremuuseumi poolt kuigi intensiivne olnud. Seetõttu tuli ministeerium välja ettepanekuga ot-

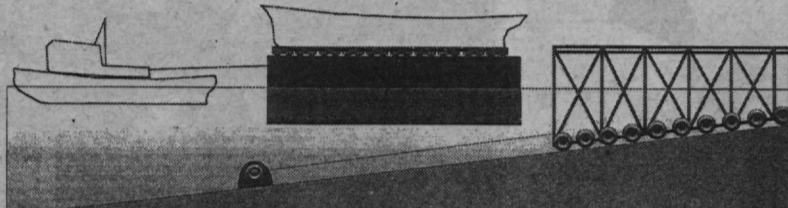
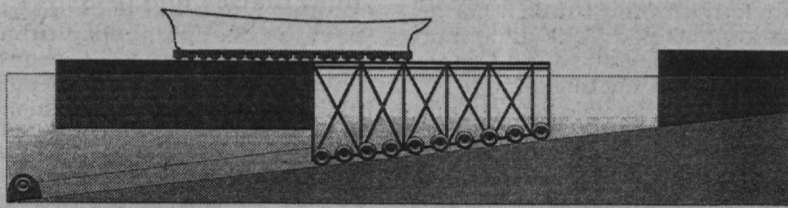
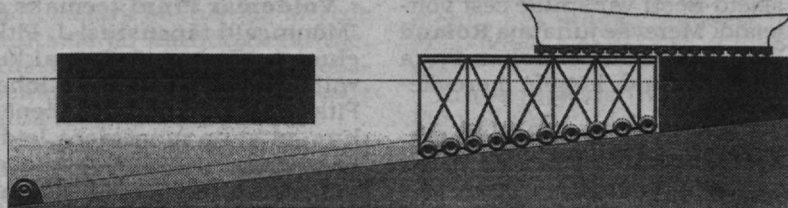
"Vegast" ja tema ümber toimunust aastail 1992 - 1996

sida laeva restaureerimiseks võimalusi siiski Eestis ning alles siis kaasata ka väliskapital.

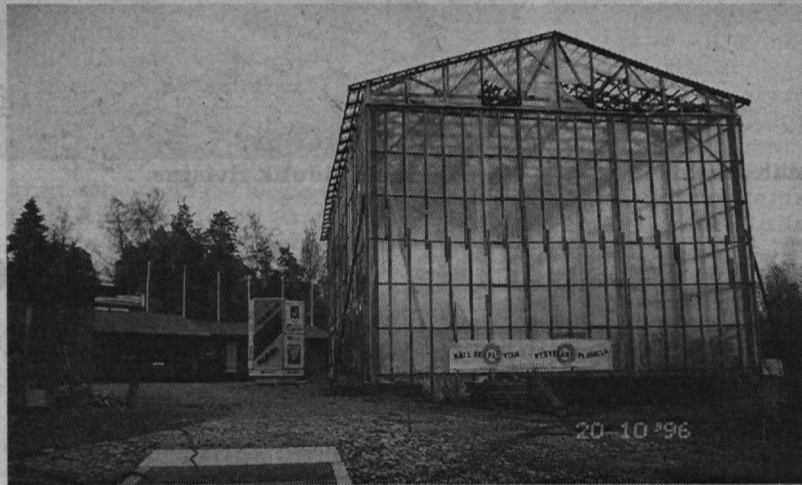
Selle seisukohaga sai kurssi viidud ka Soome pool, kes meie õnneks siiski omapoolseid ettevalmistustöid ei seisanud. Vahepeal oli aga nimemuutuse läbi teinud endine laevaremonditehas nr. 7, kandes nüüd nime Tallinna Meretehas. Selle muudatusega käis käsikäes ka oma finantspoole tugevdamise püüd ning 21. augustil teatati üsnagi konkreetselt, et "Vega" hoidmine ellikul toob neile igakuist kahjumit keskmiselt 14 000 krooni, kuna vastavalt kehtivatele tariifidele peaks meremuuseum maksma 17 940 krooni ümmarguselt 3500-4000 asemel. Olgu selle kahjumi tootmisega kuidas on, sest tehasesse remonti ootavate laevade järjekord polnud siis teab mis suur ega ole seda ka praegu, ent oli üsna selge, et peaaegu üheksa aasta pikkune rahulik viibimine ellikul hakkab seoses muutunud majandusliku olukorraga paratamatult otsa saama.

Septembris keskpaigaks sai Pietarsaaris valmis Vega Fondi (Säätiö) täiendatud ja muudetud põhikirja, mis ka kohe Tallinna lähetati. Ühtlasi teatati, et on pööratud Soome Kaubandus- ja Tööstusministeeriumi poole palvega lubada erandkorras fondi juhatuse liikmeks saada ka Eesti Vabariigi kodanikul. Selleks ajaks oli algkapital kasvanud juba 200 000 margani.

14. septembril toimunud meremuuseumi juhatuse koosolek konstateeris aga veel kord, et ainus reaalne lahendus laeva päästa oleks läbirääkimiste jätkamine Pietarsaari linnaga. Septembris saatis meremuuseum kooskõlas juhatuse otsusega välja veel kümneid kirju merendusorganisatsioonidele ja pankadele palvega osaleda "Vega" päästmiseks loodavas osatöös, nagu ministeerium oli eelnevalt nõudnud. Tulenus oli aga praktiliselt null ning allakirjutanu andmetel jõudsid meremuuseumi vaid kaks vastust - AS-ilt Hansatee (12. oktoobril) ning teede- ja sideministeeriumilt (17. oktoobril), mis olid konkreetselt eitavad. Siia lõppu sobiks kirjutada kooli reaalinestest tuttav lühend - m.o.t.t., ehkki kripeldama jääb teadmine, et selles olukorras ilmselgelt võimatu teostamisega olime kaotanud ei rohkem ega vähem kui aasta, sest 1996. aasta kevadeks ei olnud enam võimalik kõiki ettevalmistustöid ning juriidilisi formaalsusi õigeaegselt lõpetada.



"Vega" transpordi esialgne variant, millest nüüdseks on loobutud. Skeemi joonistas Roman Matkiewicz.



12 m laisusesse ja 10 m kõrgusesse hoonesse peaks peale selle pikendamist sisse mahtuma "Vega". Kile asemele pannakse profileeritud alumiiniumplaadid.

Et "Vega" operatsioon hakkas Soome asjaomastes ringkondades üha rohkem teadvustuma, tulid 5. novembril Tallinna Soome Meremuuseumi direktor Jukka Eenilä ja sama muuseumi

teadur Hannu Matikka, kes on ühtlasi ka Soome Ajalooliste Laevade Fondi sekretär. Selle peamiselt informatsioonikogumise käigu raames toimus kohtumine ka Eesti Kultuuri- ja Haridusministeeriumi nõuniku Voldemar Prometiga. Ministeeriumipoolse nõudena esitati tookord muuhulgas fondi põhikirja täpsustamine just Eesti poolse osaluse asjus. Novembri lõpul viibisid Ants Pärna ja Jaak Sammet Pietarsaari kutsel Soomes, kus põhikirja punktid veelkord põhjalikult läbi arutati ning ka vajalikud parandused sisse viidi. 18. detsembril edastas meremuuseum ministeeriumile läbivaatamiseks juba parandatud põhikirjavariandi ja üleandmislepingu esialgse versiooni. Kuna sealtpoolt ei järgnenud mingit täpsustavat reageeringut, siis kirjutati 28. detsembril Pietarsaaris alla fondi asutamise põhimõttelisele otsusele, mis vajas aga veel Soome seaduste järgi kinnitamist.

Vajaliku asutamislõa ja ühtlasi ka põhikirja kinnituse andis patendi- ja registrivalitsus 10. jaanuaril 1996. Vastavastulise teate edastas Bror Hagström Pietarsaaris meremuuseumile 15. jaanuaril, paludes ühtlasi teatada, kes tuleb fondi juhatusse Eesti-poolseks esindajaks ning millal on võimalik alla kirjutada üleandmisleping.

Neli päeva hiljem teatas omapoolse "rõõmusõnumi" vastelt riiklikuks aktsiaseltsiks reorganiseerunud Tallinna Merete-

has: alates 23. jaanuarist hakkab ellikul seisumise jooksev meeter maksma 24 krooni ja sedagi ilma käibemaksuta. Meremuuseumile tähendanuks see iga kuu 45 000-kroonist väljaminekut, millele lisanduks muudugi tasu elektri eest. Peale väikest kirjavihket anti aega 1. märtsini, et seejärel mingi lahenduseni jõuda. Pärastiste läbirääkimiste käigus jääd siiski eelmise aasta hinnatasemele pidama, sest oli selge, et uute hindade järgi meremuuseum maksta ei suuda.

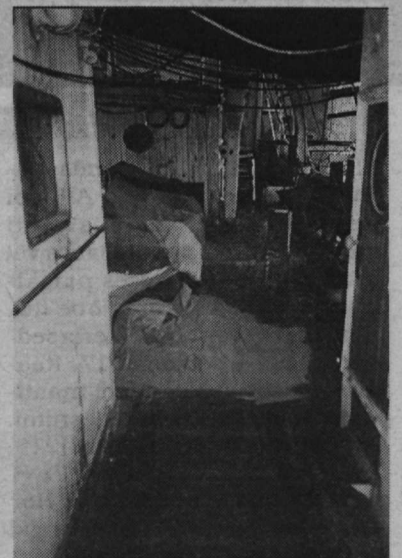
Kümne aastaga oli "Vegast" saanud teataval määral paratamatult ja seni ka lahutamatu osa ellingust. 5. veebruaril saatis meremuuseum ametliku kirja kultuuriminister Jaak Allikule, milles teatati ellingutariifide ähvardavast tõusust ning kohaliku osatöösuse idee läbikukkumise seoses ettevõtjate huvipuudusega. Ühtlasi paluti anda meremuuseumile laeva üleandmiseks vastavad volitused.

Kultuuriministri vastus kannab 7. märtsi kuupäeva ning selles öeldakse muuhulgas järgmist: "... purjelaeva "Vega" taasutamiseks ei ole riigil lähiaastatel reaalinvesteeringuid planeeritud ning seetõttu on Teie poolt esitatud ettepanek purjelaeva üleandmiseks Soome vabariigis registreeritava sihtasutuse varade koosseisu leidnud toetus." Lisatud oli ka kolm peamist eritingimust (laeva maksumuse ekspertiis, juriidiline ekspertiis, reaalse teaduste eelarve), mille täpsustamise järel esitaks kultuuriministeerium vastavastulise otsuse eelnõu Eesti Vabariigi Valitsusele.

18. märtsil esitas Eesti Meremuuseum oma kirjaga fondi juhatuse Eesti poolseks esindajaks allakirjutanu, millega soostus 21. märtsil ka Soome Kaubandus- ja Tööstusministeerium. Neli päeva hiljem jõudis Eesti Meremuuseumi Helsingi advokaadibüroo "Castren & Snellmann" koostatud soomekeelne üleandmislepingu tekst, mis küll hiljem Eesti poole algatusel põhjalikult ümber tehti.

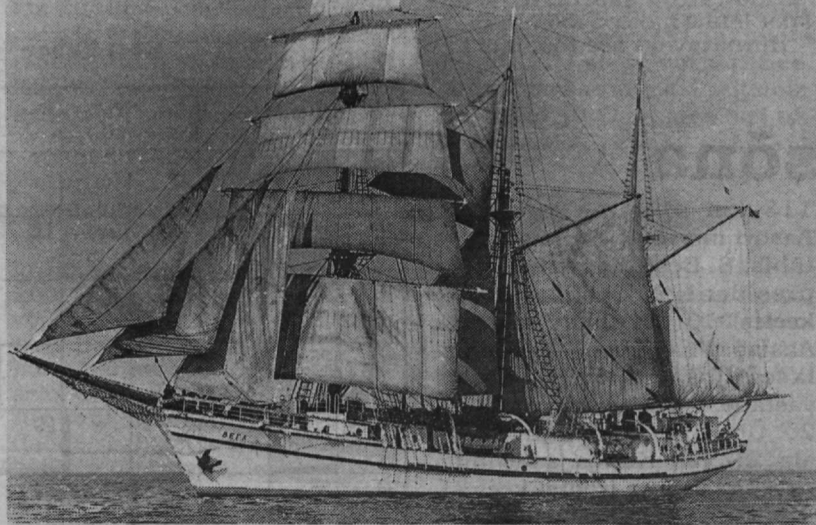
Soome pool oli aasta algul alustanud ka võimaliku transportifirma otsimist, kes suudaks vastava operatsiooni teostada. Algul jäi sõelale vaid üks Helsingis asuv firma, omanikuks Raimo Rajewski, kes oli käinud Tallinnas olukorraga tutvumas juba eelmise aasta märtsis. 24. aprillil olid Tallinnas nii Pietarsaari kui ka kõnealuse firma esindajad, kes kohtusid Tallinna Meretehase tehase inseneride arvates oleks planeeritav transportivariant kogu ellingu seisukohast liiga riskantne ning kuna ka Rajewskil polnud kaasas veenivad arvutusi ja plaane, jäi kogu asi lahtiseks. (jätkub)

Urmas Dresen



Tallinna Meretehases sügisel 1996. Vaade vasakpoolsest tekkist ahtri suunas. Vasakul mess ja paremal saun. Tekk on suurema läbijooksu ärähoidmiseks presendiga kaetud.

Albumifoto



See "Vega" foto pärineb meresõidupraktika ajast 1957. aastal. Suvepraktikast purjelaeval pärast merekooli I kursust oli ikka kasu ka: selgeks said purjed ja kõikvõimalikud purjelaeva otsad. Tänapäeval väljendatud arvamus, et purjelaevapraktika on hea tuule- ja meretunduse omandamiseks merekoolis endiselt vajalik, toetas foto omanik Ülo Aunap: "Kui oled kutseline meremees, siis ikka. Nii oled merele kõige lähemal. Kõrgel soojas reisilaeva roolikambris ei ole niisugust kontakti sellega, mis väljas toimub. Mida väiksem laev, seda enam oled merega silmitsi."

Suvi 1996

Kuue tärni hotell Tallinna sadamas

Udisasi

Hulga merematkelaevade seas külastas mullu suvel Tallinna maailma merematkelaevade esikümnesse kuuluv "Radisson Diamond". See maailma esimene vesilennuki tüüpi kakssikkerega laev on ehitatud Soomes ja kohal, kus laevakerele on tavaliselt maalitud laeva nimi, seisab sel laeval suurte tähtedega ehitaja nimi "Finnyards". "Rautaruukki" teras, "Wärtsilä" masinad, kajutimoodulid, vasktorud, klaasliftid jm. sisustusedetailid, peamine aga - põhimõtteliselt uus konstruktsioon - on Soome päritolu.

Valge laev seisib küll kaubakai ääres sadamakraanadega kõrvu, aga see-eest nägid reisi-terminaalil eest tulles kraanateede vahel tippivad turistid oma laeva alt läbi vaadates Merivälja puudevirgu.

Mitte katamaraan, vaid hüdroplaan, selgitasid varem Kariibi meres sõitnud meremehed. 130 meetri pikkune ja 31 meetri laiune laev peab reisi jaoks looma maksimummugavused ja näitama mere meeldivamat poolt. Seda tagabki väike veepuute-pind, mis vähendab tublisti köikumist, müra ja vibratsiooni. Mais 1992 valminud "Radisson Diamondi" ristiema on Kiri Te Kanawa.

Päikese järel

Laevafirma "Radisson Seven Seas Cruises" korraldab luksuslikke laevareise kõigil ookeanidel. "Radisson Diamond" sõitis talvel Kariibi merel ja läbi Panama kanali. Mullu aprillis tõi kolmenädalane Puertoriiko-Rooma reis huvilised kaheksa päevaga üle Atlandi ookeani. Tagasisõit Euroopast algas oktoobri keskel.

Juulis-augustis pakuti Ameerika reisi jaoks nädalast Skandinaavia-Baltikumini reisi, mis algas Kopenhaagenist, läbis Visby, Tallinna, Peterburi ja Helsingi ning lõppes Stockholmis. Tallinna-päev koosnes linnaekskursioonist ennelõunal (lõunat söödi laeval) ja vabaõhumuuseumist pärastlõunal. Hoolimata igakülgsest hoolitsusest suutsid ühel korral neli reisi-ajat bussist maha jääda. Viimasel minutil, kui laev oli väljumas, jõudsid hingeldades lootsiukse kaudu laevale kaks takso võtnud noormeest, seejärel saabus kaile politseiauto kahe ärevil neiluga.

Nõuded kohvrile

Reisidel, mille pilet maksab 5000 dollari ringis (umbes 60 000 krooni), seega 600 dollarit (üle 7000 krooni) päevas, pakutakse 5-pluss-tärnilise hotelli teenindust. 22-ruutmeetristes kajutites on videomagnetofon ja televiisor CNN-programmiga, otsevalimistelefon (laeval on 8 satelliittelefoniliini), minibaar külmikus ja mõistagi luksuslik mööbel, samuti vannituba. Igas on individuaalne temperatuurikontroll ja 24-tunnine kajutiteenindus. Merveaade on kõigile tagatud, enamjaolt oma kajutirõdult. Kajutimonitorist saab aga jälgida kõike, mis toimub laeva suures salongis.

Kõigest 350 reisi-ajat teenindav rahvusvaheline laevapere on 192-liikmeline. Lisaks 27 pärismeremehele on 165 teenindajat, et täita reisi-ajate kõikvõimalikke soovide.

Nõudmisi esitatakse ka reisi-ajale: lõunat sööma ei lubata dzinides, šortsides, T-särkides ja tennistes. Öhtusõögiks on mees- ja naisel soovitud (pärastlõuna)rietus. Pagasis peab aga olema ka kapteni vastuvõtuks sobiv garderoob. Võib kujutleda,

kui õnnetu oli daam, kelle kolm kohvrit ei jõudnud talle Kopenhaagenist järele ei Visbyse ega Tallinna.

Igav ei tohiks olla

Et üle nädalane laevasõit igaüks ei muutuks, on reisi-ajal rohkesti tegutsemisvõimalusi. Sõua võib selles restoranis, mis meeldib, baare on samuti erinevaid. Et end trimmis hoida, on korstnate vahel 130-meetrine jooksurada (13 ringi = 1 miil) ja klaasseintega jõusaal, milles higestaja võib jooksvate daamide üle kahjurõõmu tunda. Ülal on ka kopteritekk. Tekk allpool on basseini, minigolf, saunad, massaaži- ja kosmeetikasalong.

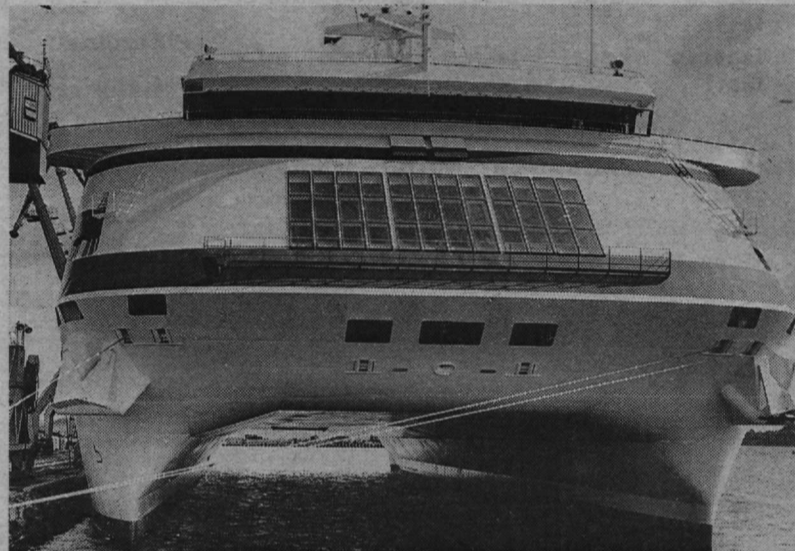
Ent sellele laevale ei võeta alla pooleaastasi lapsi, igal alla 18-aastaselt peab kaasas olema lapsevanem või mõni teine täiskasvanud saatja. Ratastoolis reisi-ajaid hoitatakse, et nad ei saa võib-olla mõnes sadamas maale.

Soojadel meredel kasutatakse laeva ahtrist hüdrauliliselt allalastavat platvormi, millelt saab sõitma minna jahi, purjelaua või vesiskuutriga. Või sukeldu-

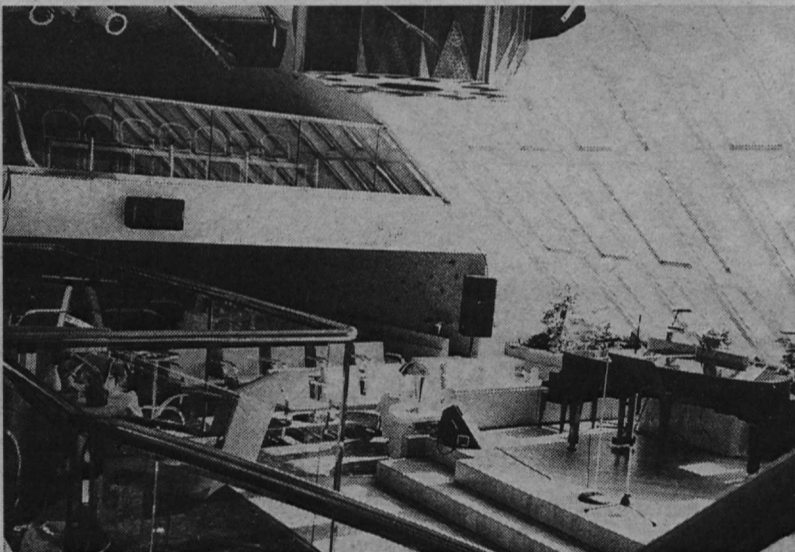
da veealust maailma uudistama. Veesportivate reisi-ajate abistamiseks meres on laeval sea-cat-kiirpaat. Kes ise vee alla minna ei oska või ei julge, saavad eksootilist ilu nautida just selleks ehitatud veealuse salongi illuminaatoreist. Tallinna sadamas oli see kahjuks pime-põhjamaa meri ei pidavat läbi paistma. Rootslasest laevaarsti sõnul korraldatakse iga reisi algul reisi-ajale päästeõppus: igaüks peab signaali kuuldes päästevestiga oma parvejaama tulema. Laevaarsti käsutuses on uhke ambulants ja kopterivarustus, ka operatsioonituba, palatid ja isegi röntgeniaparaat.

Kes sportlikku aktiivsust paljaks peab, võib aega veeta kasiinos või kaardilauas - kaasas pidavat olema ka bridžiõpetaja. Tekil on roheline kaleviga kaardilauad klaasiga tuule eest varjatud. Et laeval on hea tehnika- ja konverentsiruumid, audiovisuaalkeskus, raamatukogu ja isegi kunstigalerii, käib vist kuue tärni juurde.

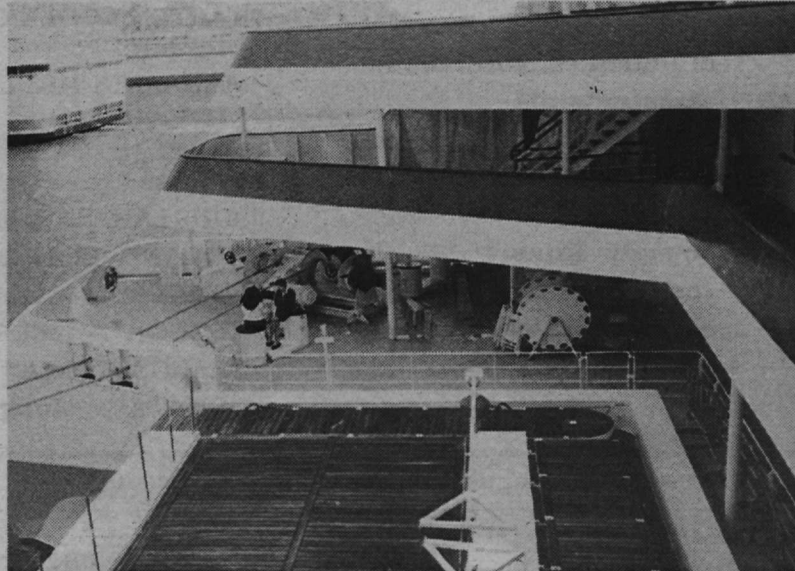
Juuli lõpul oli käes laeva 130. kruis. Et aga kolmandik reisi-ajast on juba varem "Radisson



Laevaehituse 21. sajand. Kitsad tiivad on vee all jälle laienuvad, neis paiknevad masinad. Isi Trapido foto



Vööriakna tagune on ka seestpoolt efektne.



Esiplaanil ahtrist hüdrauliliselt allalastav veesportiplatvorm.

"Radisson Diamond"



pikkus	131,2 m	grosstonnage	20 295
laius	31,9 m	dedveit	1300 t
süvis	8,0 m	reisijaid	354
peamasinad	2xWärtsilä8R32E ja 2xWärtsilä6R32E	kajuteid	177
matkekiirus	12 sõlme	laevaperet	192

Diamondil" sõitnud, on laevapere tegemist, et tavakohase kõrval ka midagi uut pakkuda. On küll tore, et kord juba reisinud tulevad tagasi, teisalt tekitab see programmi koostajale raskusi. Küllap sellest tingitult ka Tallinn reisisihiks valiti.

Rahvusvaheline laevapere

Soome lipu all sõitvas luksus-hotellis teenindab rahvusvaheline laevapere: 20 soomlast, 10 rootslast, esindatud on muudki Euroopa rahvad, pool laevapere on aga Filipiinidelt. Sellest, kui kaugelt maalt keegi pärit, sõltub ka töö- ja puhkeaja vaheldumine. Mõned inimesed palgatakse paariks kuuks, filipiinlased saavad aga 7-8-kuulise tööperioodi järel 3-4 kuud puhkust korraga.

Laevapere elab reisi-ajast allpool, 5. ja 6. tekil ühe- ja kahekaupa kajutis, seal on neil ka oma baar. Ohvitserid sõivad oma messis roosadel laudlinadel helesinistes tugitoolides istudes, reakoosseisu söögiruum on aga kaunis askeetlik. Ent laevaperele on kõik vajalik ühistes olme- ja puhkeruumides oma tekil olemas.

Reisi-ajast on seevastu 90% Ameerikast. Ja nii kallihinnalised, et nende turvalisust peetakse eriti tähtsaks. Harjunud liigutusega ulatasid kõik linnast laeva tagasi saabuval daamid turvaohvitserile läbivaatuseks oma käekotid, ise aga läksid läbi "pommivärava". Valges kuues, rikkilill rinnataskus, libistas filipiinlasest turvaohvitser Tony metallotsijaga üle pismadki daamikotid. Nüüdisaegne tehnoloogia toob magnetkaardist kajutivõtme sisestamisel kompuutrikraanile reisi-aja foto - et vale inimene laeva ei tuleks. Kontrollitud reisi-ajale avab teine turvaohvitser Vic nupuvajutusega jääklaasist lükandseinat, mille taga paikneb salapärase hästi kaitstud laevamaailm. Seetõttu ei oskagi enam imestada, et "Meremehel" tuli laeva külastamiseks luba paluda kaugelt laevafirmalt Miamis. Kuigi võis imeks panna, et vabandama, et ei või külalisele kohe laeva näidata, tuli noorepoolne soomlasest kapten Henning Törnquist ise. Kallihinnalise lastiga laeval on turvakaamera ka ahtrist.

Mõnda laevast

pakub "Future Focus" 1993, Soome Väliskaubandusühingu merendustehnoloogia grupi ajakiri. 20 295 gt "Radisson Diamond" on maailma esimene SWATH-tüüpi merematkelaev. SWATH - small waterplane area, twin hull - on väikese (vesilennuki moodi) veepuutega

kakssikkerega, reisi-ajad elavad kõrgel merepinna kohal. Laeva oli tellinud "Diamond Cruise Ltd", Soome kompanii mõne rahvusvahelisest investorist aktsiaomanikuga suvel 1990 ja anti üle mais 1992. See olevat murrang laeva käitumises ja stabiilsuses, väikese müra ja vibratsiooniga, sest masinad paiknevad kere allpool veeliini: kummaski kere 8- ja 6-silindrilise masin.

Et kättesaadavat prototüüpi polnud, pidi tehas tegema selle arendamiseks palju uuringuid. Merekatsete andmeid rajanev tulemus pidi kavandatama nii, et pöördekreem oleks viiendik tavalise laeva omast ja vibratsioon kõigest kümnendik. Mõdukas pikkus pidi tagama suuremad manööverdusvõimalused. Disainerid lisasid suure tekipinna, suured ühisruumid ja uude disaini. Sihiti USA konverentsi- ja äripublikut. 177 kahekohalist reisi-ajutit on kolmel tekil, kahel on rõduga ja ühel elutoanurgaga kajutid. Ühisruumid on ühendatud viie teki kõrguse aatriumiga, mida peale treppide läbivad kumera klaasseinaga liftid. Aga on ka prügiseparaator, prügi sorteerimine ja põletus laeval.

"Finnyardsil" olevat kavatsitud ehitada ka 740 reisi-aja SWATH. Ent tõenäoliselt mõnele teisele firmale, sest "Diamond Cruise Ltd", mille lüürakujuline omanikumärk oli "Radisson Diamondi" korstnal, olevat sügisel pankrotistunud. Siiski saavad suurte diivanite ja tugitoolidega pianobaaris tantsijad mustal seinaribal kuldtähtedega "Kalevala"-värssi lugedes meenutada - see laev on ehitatud Soomes.

Madli Vitismann



Trepp ja klaaslift perekond Dollari turvalises laevas, millest võib terve nädala mitte väljuda. Ometi tippisid hr. ja pr. Dollar püüdlult Tallinna Vanasadamas kaubakail.

Mulle meeldib "Kalastaja"

Tõenäoliselt ei ole paljudelgi inimestel aimu, et Eestis on ilmuma hakanud uus ajakiri, nimelt "Kalastaja", mis on, nagu nimestki välja võib lugeda, orienteeritud kalapüüdjatele, eelkõige just harrastuskalameestele. Mulle sattus näppu ajakirja kolmas number ja ma avaldan oma arvamust just sellest lähtudes.

Vormilt on üllitis kaunis kenakene, igatahes muudele ajakirjadele ta selles osas alla ei jää. Veidi kipub eemale peletama küll kaunis soolasena tunduv hind (49 krooni), kuid see ei tohiks ühtki paadunud kalameest kohutada. Eriti kui arvestada seda, et ajakiri on sisult üsna asjalik ja ainuke

omasugune Eestis. Lugesin seda ajakirja kaunis suure huviga, kuigi ma ise just suurem kalamees ei ole. "Kalastajas" on kasulikud ja asjalikud lood osavalt lustakamatega läbi põimitud. Arvata on, et oma osa on seejuures üllitise toimetajal, tuntud humoristil Vladislav Koržetsil. Ka kasulikud nõuanded on kirja pandud päris hea sulega, nii et lugema hakates ei tohiks igavuse ligitikkumist küll karta.

Kirjutatud on mitmel teemal, mis peaksid algajaid kalamehi kindlasti huvitama: praktilised nõuanded nii püügivahendite kui ka püügi kohta, lisaks veel kirjeldused paarist püügipalgast (Võrtsjärv, Liu, Lao). Et te-

gemist on talvise ajaga, siis on ka näpunäiteid jäälemineku kohta, kindlasti on vajalikud ka harrastuslikku kalapüüki puudutavad osad Eesti Vabariigi kalapüügiseadusest. Lisaks on veel kirjutisi ühest-teisest huvitavast, millel iseenesest kalapüügiga otsest tegemist ei olegi, kuid on lihtsalt huvitav lugeda (näiteks artikkel Heinz Valgu västardest). Puudu ei ole ka kalamehenaljad. Siin lõpetaksin oma ülevaate "Kalastajast" - eks igaüks peaks selle ise läbi lugema, kui ta asja vastu huvi tunneb. Mina igal juhul aryan, et ajakiri on lugemist väärt.

Lauri Naber

«Meremehe» tellimine

Kodumaale

Sidejaoskonda kuni 15. kuupäevani antud aastatellimust hakatakse täitma järgmise kuu algusest. Lehte saab osta Tallinnas "Sõnumilehe" kioskitest Ajakirjandusmajas, postipoest Postimajas ja Meremuuseumi kassast (kolmapäevast pühapäevani kella 10 - 18), samuti võib "Meremeest" osta postkontoritest ning AS-i Lehemees kioskitest Tabasalus, Laagris, Sael, Keilas ja Paldiskis. Kes soovib puudujäänud üksiknumbreid, jätku oma aadress toimetuse automaatvastajasse, ja leht saadetakse talle lunamaksuga koju.

Välismaale

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

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



*Ainulaadne restoran
vanal aurulaeval*

AVATUD 12-24

Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres

Admiraliteedi bassein

Tel 6411155

GSM 8 25 060066

3. märtsil seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas
"Kalana" (Eesti) - lossib konteinereid
"Paldiskij 68" (Vene) - lossib pigi
"Priamos" (Malta) - laadib ammooniumfosfaati
"Elizaveta" (Vene) - laadib ammooniumfosfaati

Muuga sadamas
Tanker "Torhil Knutsen" (Norra) - laadib maasuuti
Tanker "Dali" (Rootsi) - laadib petrooliumi
"Ladoga 102" (Vene) - laadib turvast

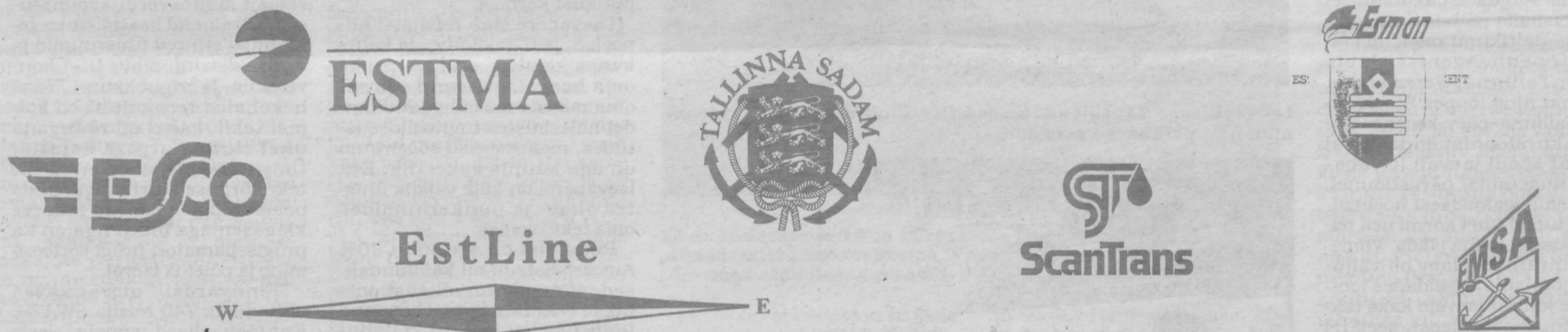
Kes meil käivad

"Volgo-Balt 227" (Vene) - laadib puitu
"Raud - 3" (Eesti) - lossib külmkala
"Ionian" (Bahama) - lossib külmkala

Kopli sadamas
"Kardinal" (Malta) - lossib koksi
"Alster" (Rootsi) - lossib koksi
"Emir - 1" (Eesti) - ootab järjekorras

Paldiski sadamas
"Amur 25-06" (Vene) - laadib metalli
"Dugavpils" (Läti) - laadib metsa

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 3. märtsil

"ELMAR KIVISTIK" - Baris
"ALEKSANDER ABERG" - Lyanyungangis
"PAUL KERES" - teel Jeddah'st Brasilliasse
"KRISTJAN PALUSALU" - teel Tekirdagist Gibraltaris
"GUSTAV SULE" - Imminghamis
"ALEKSANDER KOLMPERE" - Ålborgis
"HAAPSALU" - teel Houstonist Bremerhavenisse
"VILJANDI" - Baltimore'is
"RAKVERE" - Helsingis
"NARVA" - teel Peterburist Halifaxi
"VALGA" - teel Peterburist Halifaxi
"SAKALA" - teel Cadizist Valenciassa
"SOMPA" - teel Riiasst Paranaguasse

Neile, kes ootavad...

"KEHRA" - teel Buchananist Las Palmasesse
"KUIVASTU" - Antwerpenis
"KUUSALU" - Cotonou's
"RAKKE" - teel Doualast Takoradis
"VALKLA" - teel Tartouist Hersoni
"PIHTLA" - teel Rouenist Libreville'i
"NAISSAAR" - Amsterdamis
"VAINDLO" - teel Bremenist Peterburi
"KASSARI" - teel Ceutast Rotterdami
"MUHU" - Santanderis
"ABRUKA" - remondis Riias
"VILSANDI" - teel Peterburist Rotterdami
"MUUGA" - teel Antwerpenist Stockholmist
"VIRTUSU" - teel Helsingist Felixstowe'sse

"KALANA" - Vanasadamas
"DIRHAMI" - teel Bremerhavenist Vanasadamasse
"KAPTEN KONGA" - teel Stockholmist Antwerpenisse
"KAPTEN VOOLENS" - teel Tallinnast Rotterdami
"MEHAANIK KRULL" - teel Tallinnast Warrenpointi
"VIIRELAID" - teel Århusist Muuga sadamasse
"SUURLAID" - Kopenhavnis
"MOHNI" - Miinisadamas
"SOODLA" - Jeiskis
"KLOOGA" - teel Riiasst Pasajesi
"TRANSESTONIA" - Århusis
"DONATA" - Muuga sadamas

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast. Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub märtsis

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

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

«Printal»
Tellimuse nr. 933
Toimetaja
MADLI VITSMANN

EESTI
RAHVUSRAAMATUKOGU
AR