

Ilmub
(vaheajaga)
alates 1950. aasta
21. juulist

M E R E M E E S

Nr. 6 (979)

Teisipäev, 21. märts 1995

Hind 2 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Rannavalvest lk. 2
- ☛ Piirivalvest lk. 3
- ☛ "Estline"ist lk. 4
- ☛ Ühest päästeaktsioonist lk. 4-6
- ☛ Metskapteneist lk. 5
- ☛ Karu-kooli juubelist lk. 6
- ☛ Ahvenamaa lugusid V lk. 7
- ☛ Fred Kraavist lk. 7



Ajakirjanikele näidatakse üht Eesti rannavalve uuemat laeva — kellele see jagatakse? Riigilaevastike ümberjagamisest lähemalt lk. 2-3.

Isi Trapido foto

Ega riigile selle- pärast veel laevu juurde tule

Meresideuudiseid

Eelmises "Meremees" oli samal kohal Rein Kuusiku artikkel "Valitsus likvideeris Veeteede Ameti rannavalvetalituse". Sellest napist teabest võib aru saada, et rannavalvetalitusele pandi süüks mereotsingute ja merepäästetööde ning mere-reostuse avastamise korraldamisel killustatust ja dubleerimist. Seetõttu anti nimetatud funktsioonid üle piirivalveametele ning rannavalvelaevastik jagatakse laiali piirivalve, mereinspektsiooni ja (veeteede ameti) hüdrograafiateenistuse vahel.

Kui meenutada, et piirivalveametil ja mereinspektsioonil olid ennegi laevad, aga hüdrograafialitus on veeteede ameti osakond samuti kui rannavalvetalituskki, siis selgub, et olemaolevad kolm riigilaevastikku on kolme ametkonna vahel ümber jagatud nii, et jääks ikkagi kolm laevastikku. Seetõttu ei saa päris selgeks, mida on tehtud killustatuse ja dubleerimise vältimiseks.

Kui silmas pidada näiteks kaht viimast, Soomes veeteede ameti tellimisel ehitatud laeva (oleme neid mullu tutvustanud), millele on püütud anda võimalikult palju funktsioone, tekib veelgi küsimusi. Nendel laevadel on väike süvis ja võõriramp, mis peavad võimaldama ligipääsu raske rannikuga tuletornisaartele, kasvõi näiteks Kerile. Neil on täpsed kohamääramisseadmed ja väike kompaktned, aga tugev kraana, et tõsta meremärke. Reostustõrjeks on poontõkked ning päästetöödeks veekahur ja võimas pump. Kui niisugune laev saata päästetöödeks piirivalvesse, siis pannakse veekahuri kõrvale ehk päriskahur, aga kasutamata jääks kraana. Kui saata see laev mereinspektsiooni alluvuses reostust tõrjuma, siis milles veekahur ja võõriramp. Ja nii edasi. Maksimaks ja raha kokkuhoidu sellisest otsusest küll välja ei paista. Aga võib-olla see polnudki eesmärk.

Et püüda asjas paremini selgust saada, on toimetus pöördunud piirivalveameti peadirektori **Tarmo Kõutsi** ja veeteede ameti peadirektori **Kalle Pedaku** poole. Nii ühe kui teise jutt oli vastuseks ajakirjaniku ühtviisi mõnevõrra norivaile küsimustele, mida me ruumi kokkuhoiu mõttes lehte kirja ei pane. Kummalgi juhul ei ole tegemist otsese üleskirjutuse, vaid vastajate peamiste mõtete edasiandmisega, kus siiski küllalt palju kasutatud nende endi sõnastust.

Ent alati on kasulik tagasi vaadata. Ka siis, kui distants on nii lühike, et seda ajalooks veel ei nimetata. Seetõttu tahtis toimetus ka teada, mis kaalutlustel rannavalve Eestis üldse sellisena loodi. Oigeim vastaja on sellele veeteede ameti esimene peadirektor **Nathan Tõnnisson**, kes selle ameti loomist üksi tühjas toas veidi üle viie aasta tagasi alustas.

21.—23. veebruaril toimus Moskvas mereside ja -navigatsioonivahendite arengu teaduslik-tehniline seminar-nõupidamine. Osa võtsid mereside spetsialistid peaaegu kõigist endise N. Liidu vabariikidest. Eestit esindasid RAS-1 Eesti Merelaevandus sidekorralduse grupi juhataja A. Kondratjuk ja allakirjutanu. Sõit oli igati huvitav ja vajalik, sest meie ees seisvad probleemid on ühised ja ka finantsvõimalused praktiliselt samad.

Teemad, mis pakkusid meile erilist huvi, olid:

- ülemaailmse merehädaja ohutuse süsteemi (GMDSS — Global Maritime Distress and Safety System) sisseviimine;
- süsteemi raadiospetsialistide ettevalmistamise valmendid;
- spetsialistide diplomeerimine;
- VTS (Vessel Traffic System) arengusuunad;
- mereraadioside arveldus.

Seminar toimus Moskva jõelaevanduse laeval "Nikolai Bauman", mis talvel seisis jõesadamas ja töötas kui hotell. Samas ka elasime, nii et linna ei näinudki — keskus asus kaugel ja ka aeg oli tihedalt täidetud.

Venemaa mereside ja -navigatsioonivahendeid tootvate ettevõtete esindajad lah-

kusid halvas tujus — Venemaa mereadministraatsiooni sideettevõtte RE Morsviasputnik aseesimees V. Kristjaninov soovitas laevaomanikel lähemal ajal kodumaist uue põlvkonna aparatuuri mitte osta, sest see pole veel läbi käinud riiklikust kontrollist ja sel ei ole vastavaid dokumente. Seni puudub ka ülemaailmne teenindusvõrk selle jaoks. Sellega peaksid arvestama ka kohalikud laevaomanikud ja orienteeruma Lääne aparatuurile. Muidugi on vaja enne ostmist kindlasti veenduda, et aparaatur vastab nõuetele ja tema tüüp on heaks kiidetud.

Osavõtjate arvamus oli, et selliseid kohtumisi tuleks jätkata vähemalt kord aastas.

Tahaksin pöörata Eesti laevaomanike tähelepanu faktile, et mõned neist ei suvatse maksta raadioside eest. Selle asemel, et sõlmida leping ühega Eestis tunnustatud arvelduskeskusest (AS RSTA, SAIT — Radio Holland Group) ja saada ametlikult arvelduskood, võetakse kasutusele mitmed nende arvates kavalad meetodid — töötatakse võõra kutsungi all, kasutatakse vale arvelduskoodi ja mis kõige ebameeldivam — võõra laeva nime all, arvates naiivselt, et sellega pääsetakse maksimisest ja karistusest. Nõukogude ajal

oli see tõesti võimalik — kogu arveldus tehti aasta lõikes kõikidele laevandusettevõtetele ilma detailiseerimiseta N. Liidu arvelduskeskuse poolt tolaeagse Sideministeeriumi juures. See aga pankrotistus mõni aasta tagasi. Praegu jõuavad arved "piraatmeetodil" tehtud kõnede eest varem või hiljem igal juhul Eesti arvelduskeskusesse ja seal on ka ära märgitud telefonide numbrid, kuhu helistati. Edasi on juba lihtne — sadama politsei leiab kindlasti üles laeva, kust helistati. Muide — RAS Eesti Merelaevandus on esimese rühma "piraat" juba politsei abil paljastanud ja nad on sunnitud maksma, vältimaks kohtu alla sattumist. "Piraatlaevade" nimekirja saadetakse laiali kõigi riikide arveldusorganisatsioonidele, kus nad kantakse "Black list'i" — "musta nimekirja", mis automaatselt jätab nad igasugusest sidest ilma. Välja arvatud muidugi hädaolukord. Nii et tasub merel enne möelda, kui haarata raadiotelefoni toru ja hakata kõnet tellima. Välja selgitatud "raadiopiraate" hakatakse ilma jätna diplomitest või nende kinnituslehtedest.

Kaarel Aare,
veeteede ameti
laevajuhtimise ja side
osakond

Ega riigile sellepärast veel laevu juurde tule

Veeteede Ameti esimene peadirektor Nathan Tõnnisson:

Te kavandasite veeteede ametit ja alustasite tühjalt kohalt, sest Eestis tol hetkel eelkäijat-asutust ei olnud. Kavandades selle asutuse funktsioone ja struktuuri pidite sinna kavandama ka laevastiku.

Meil oli kolm allikat. Esiteks — 50 aasta tagune Veeteede Talitus. Teiseks — Nõukogude Liidus toimiv praktika. Ja kolmandaks — kuidas arendati merendust nii maailmas, eriti Euroopa Ühenduses kui ka naabermaades.

Ressursid olid väikesed, mehi oli vähe, iseenda tarkust ei pidanud me piisavaks ja seetõttu ei hakanud jalgrast otsast peale lejutama. Valisime välja lähenemise, mis oli kohane Eesti rahakotile ja ka tänapäevane — mida maailmas praktiseeritakse ja mida ka mõistetakse. Funktsioone ei saa aga täita tehniliste vahenditeta, sh. laevastikuta.

Mis funktsioonid teie kavandisid olid merel tähtsaks?

N. Liidus oli lootsiteenistus riigi ettevõtete — sadamate käes, aga see ei rahuldanud lootse. Mäletate vist, kui siin käisid Leningradi lootsid ettepanekutega korraldada ümber lootsiteenistus sadamates ja üldse kogu N. Liidus, samuti sadamajärevalve. Põhiargument oligi järelevalve- ja kontrollifunktsioonid riigi kätte tuua, mitte selle asja rahaline külg — selle peale me tollal isegi ei mõelnud.

Eesmärk oli tagada mereõnnetuste keerulistes piirkondades — osa piirkondi Eesti rannavates on kohustusliku lootsimisega, samuti

sissesõit suurematesse sadamatesse. Veeteede ameti funktsioonidest on riiklik merenduse korraldamine ja edendamise jäänud tagaplaanile — osalt üle läinud teede- ja sideministeeriumile, kel pole aega ega spetsialiste sellega tegelemiseks.

Veeteede ameti üks olulisemaid ülesandeid on mereõnnetuste tagamine alates hüdrograafiast, tuletornitalitusest, kaartidest ja sidest. Üks suuremaid valdkondi — inimeste päästmine merel, on tänapäeva mõttes rannavale ülesanne. Samuti merereostuse kontroll ja likvideerimine.

Need on põhifunktsioonid, aga süsteemis, mis töötab merel, peetakse maksumaksja raha kokkuhoiuks vajalikuks, et samal ajal vaadata ka muid asju. Laev, mis paneb poisid merre või teeb mõõtmisi, vaatab ka muud, mis ümberringi toimub — sellest saab ette kanda ja kui tehnilised vahendid olemas, ka aktiivselt ühes-teises operatsioonis osaleda.

See oli meie kollektiivne mõte, millesse oli kaasa haaratud palju meremehi. Samuti tudeerisime kirjandust ning rääkisime välismaiste teadlaste ja muude asjatundjatega. Minu arvates oli tee, mida mööda me läksime, tol momendil õige.

Ornaks ja vaidlusaluseks teemaks on osutunud inimeste päästmine ning piiri- ja tollikontroll merel, ka kalakaitse.

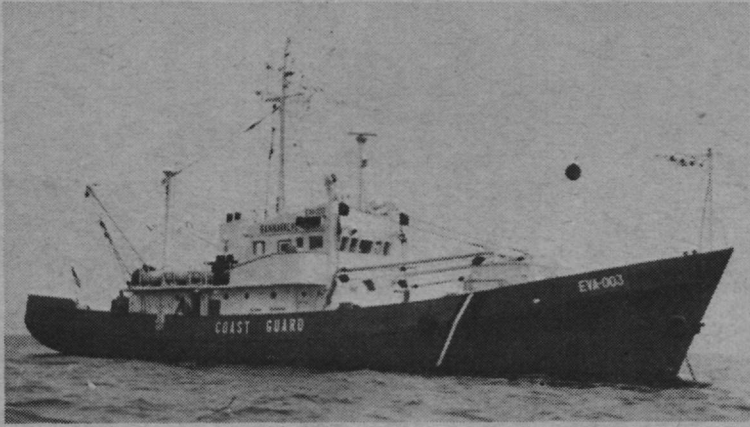
Tolli kooskõlastus oli veeteede ametil tol ajal olemas — see on ka normaalne, nad mõistsid selle vajalikkust ja pole neil ka laevu, millega ise mööda merd sõita.

Kalakaitsega oli meil kokkulepe, et nende spetsialistid

võetakse kaasa, kui kuhugi minnakse. Iseasi, kas seda kokkulepet on täidetud.

Neil, kes veeproove võtsid, on paar laeva endalgi, aga nad ei välistanud kaasasõitmist ka rannavalve laevadega.

Ainus, mis lahtiseks jäi, oli piirivalve. Minu arusaamas on piirivalvel eri funktsioonid piiriga seoses. Aga kui vaja inimesi päästa, lähevad käiku kõik vahendid, mis merel on. Inimesi peavad pääst-



Esimene rannavalvelaev «EVA-003» osteti 1992. aasta jaanuaris.

ma kõik, olgu sõja-, kauba- või kalalaevad — selleks koostööd tehes kõik vahendid. Ei saa olla nii, et seni vaatas piirivalve eemalt, aga nüüd hakkab kohe inimesi päästma. Mõte oli selles, et veeteede amet koordineerib neid operatsioone spetsialistina ning teeb koostööd teiste vastavate ametkondadega. Praktika näitab, et nii ongi toimunud. See peaks olema tsiviilsüsteem, sõjaväestatud süsteemil on oma eripärad.

Nii nagu mujalgi maailmas, välja arvatud Soomes, kus selle üle ka päris õnnelikud ei olda.

Ega piirivalve selle vastu olnud — nad ei pretendeerinud merel üksi olemise peale. Vastupidi, veeteede amet pani ette killustamise vältimiseks vaadata ka piiri järele merel, sest oleksid vastavad tehnilised vahendid. Vajaduse korral oleks kutsutud mõni tugevam appi, näiteks sõjalaevastik, nagu see tollal kavas oli.

Rannavalvelaevastik tsiviilsüsteemina oleks sõitnud merel ringi ja teinud kõik need asjad ära. Kui ka osa funktsioone läheb piirivalvele, jääb ikka mitu süsteemi järele — see tähendab, et küsimust ei ole sisuliselt lahendatud.

Kõneks olnud määruse kohaselt saab kolmest laevastikust ikka kolm laevastikku.

Kaardipakk jagati lihtsalt ümber. Eesti on seni küllaltki edumeelne olnud, aga see praegune on samm tagasi. Eesti kirjutab alla Euroopa Liidu assotsieerunud liikmeks saamise kohta. Sellest tulenevad graafikud, millal me peame Euroopa Liidu liikmeks saama ja mida selleks tegema. Nagu ma tean, Euroopa Liidus sellist piirivalve korraldust ei ole nagu meil, nii lähemaks sammude nõukogude süsteemi poole tagasi. Teisalt teeme näo, et me läheme Euroopasse. Aga kui me täna teeme sedapidi ja homme hakkame lõhkuma seda, mis me täna tegime... Sellest aga tuleneb, et piirivalvet sellisel kujul ei lähegi vaja — nii nagu Rootsis peab asuma nüüd valvama hoopis piiri Norraga.

Oluline on aga mereõnnetuste — selles valdkonnas nõutakse rahvuslikku

mereadministratsiooni. Euroopa Liiduga liitumiseks tuleb vaadata, mida seal tehakse ja kui ei tehta, siis küsida, miks siin tehakse.

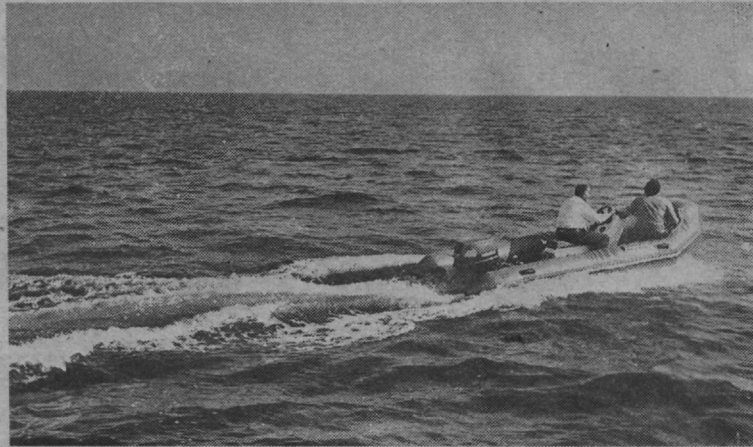
Meil on juttu olnud sellest, mida tehakse Soomes, Rootsis ja Ameerikas. Aga kuidas täidetakse neidsamu funktsioone teistes mereäärsetes Euroopa riikides?

Traditsiooniline mereriik Euroopas on eeskätt Inglismaa ja seal on tsiviilrannavalve olemas. Seda kureerib

Meil pole veel majagi õieti üles ehitatud, pole ka tehniliselt varustatud, see on alles ülesehitusstaadiumis. Sellegipoolest on inimesed, kes seal töötavad, suutnud täiesti normaalselt mõne operatsiooni juhtimisega toime tulla. Eks neid õpetatakse edasi ja õpivad ka ise. Kui on normaalsed töötingimused ja tehniline varustus, siis ma ei usu, et meie inimesed oleksid Soome omadest halvemad.

Õeldakse, et päästmine päästmiseks — kui midagi juhtub, siis niikuinii soomlased päästavad — aga midagi peaks tegema, et õnnetusi ära hoida, st. tagada mereõnnetuste vältimist.

Ei päästa sugugi üksnes soomlased, nagu ka jääd ei murra üksnes nemad. Kui siin Soome jahid karjuvad appi, lähevad ju meie omad. Loomulikult, soomlastel on olemas päästekopterid ja valmiskoolitatud meeskonnad ning tehniline varustus on parem. Aga kui meilgi selline varustus oleks, ei peaks soomlased enam meie vetesse päästma tulema.



Aeglase laeva võimalusi suurendab kiirpaat, mis, tõsi küll, märjaks pritsib.

üks direktor transpordiministeeriumis.

Mida teeb Soome Euroopa Liidus olles, kas hakkab oma merepiirivalvet ümber kujundama?

See ongi huvitav, sest Soome merepiirivalve on loodud nõukogude mudeli järgi ja tuleks justkui laiali saata. Piirivalve on kindlasti üks osa Soome kaitsesüsteemist, relvajõududest. Et minna võimalikult väikeste ebameeldivustega uuele süsteemile üle, on vaja neil läbi mõelda, mis teha. Teataval määral võib senine merepiirivalve jääda ehk Viiburi alla.

Soome on näidanud, et suudab kiiresti oma nn. ühikud kohale saata — see tähendab, et koordineeritud keskuste süsteem on piisava kompetentsusega ja piisavalt operatiivne. Rootsi merepäästeskustel ei ole endal ühtki laeva, omelti on neil õigus käsutada kõiki laevu. See, kes seal parasjagu valves on, on piisavalt kompetentne, et võtta kohe vastu otsus ja saata laev või helikopter kohe välja sinna, kuhu tarvis ning alles seejärel ette kanda. Kas meil on nii?

Meilgi on mõte olnud selles, et vajaduse korral kasutada kõiki laevu, sh. kaubalaevu ja piirivalve omi samuti. Teistpidi pole ma sugugi nõus, et Soome piirivalve koordineeritud keskused nii hästi töötavad. Olenemata sellest, et süsteem on piisavalt vana, loodud juba pärast Teist maailmasõda, ning inimesed on kogunud ja sisse töötanud. Sellegipoolest on sõjaväelisel süsteemil omad apsud, mida soomlased on sunnitud ka ise tunnistama.

sadamakapteni isikus, vaid inspektorite võrguna üle Eesti. Lisaks koostöö piirivalvega. Kui sadamakapten ei ole vormistanud laeva välja ja loeb teda tehniliselt mittekorras olevaks või inimesi mitte küllalt kompetentseteks merd sõitma — siis kui piirivalve seda märkab, tuleks selline laev tagasi saata. Mitte aga hakata määratlema, kas ta võib või ei või sõita.

Kontrolli näiteks võib tuua "Oil Pollution" — selle vastu võitlevad laevaomanikud, teisel pool on aga Ameerika rannavalve ja nii nad sõidavad. OP käib nii vedamise kui ka reostuse kohta ning selle juurde käib veel nn. kohver — see on rahaline kinnitus, et laevaomanikul on küllalt raha kompensatsiooni maksta, kui midagi juhtub (Certificate of Financial Responsibility). Peale selle nõuab Ameerika rannavalve muidki asju, näiteks teiste riikide subsidiume laevaliikluseks — ilma selleta oma vetesse ei lase. See on riigi merenduspoliitika. Ameerikas teeb seda rannavalve, mis on osa transpordiministeeriumist ja seetõttu tsiviilsüsteem. Täidab riiklikku poliitikat, mis on suunatud oma ranniku kaitsele ja samuti oma laevaomanike kaitsele konkurentsi eest.

Tõin näitena ka Inglismaa. Seal toodud materjalid andsin Andi Meistrile, et ta õpetaks Tiit Vähit, kui too peaminister oli. Aga paistab, et ta tookord Tiit Vähit ei õpetanud, vähe sellest — ilmselt pole ta neid ka ise lugenud!

Madli Vitismann



Koostöö piirivalvega merel — vaid vendrid vaja vahele panna.

Piirivalveameti pressikonverentsil räägiti paarisajast mullu Eesti vetes uppunud. Nagunii ei jõuta igähele käeulatusse, kes on veest kätte välja sirutanud. Aga mis on jäänud tegemata, et nii palju õnnetusi poleks juhtunud?

Minu arvates on selles statistikas ka jõgedel-järvedel ja supelrandades uppunud inimesed, lisaks avamerel. See on suure osas inimeste enesedistsipliini ja vetelpääste küsimus. Palju neid seejuures avamerel uppus?

Oli süski, Eesti jahtidega. Jahid ei olnud korras, paberid polnud korras ja kapteneil polnud piisavalt oskusi ja kogemusi. Kelle tegematajätmine see on?

Põhimõtteliselt on see veeteede ameti tegematajätmine. Sadamakapteni institutsioon tuleb luua mitte ainult 4—5



Uusim rannavalvelaev «EVA-208» jõudis kohale mullu sügisel.

Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts

Piirivalvel on tõesti ka jõustruktuuri omadusi. Aga see ei tohi mingil juhul

Jõhkrust

kaasa tuua. Ka relvadeta ollakse jõhkrad — relvad ise jõhkrust ei tingi. Riik ja rahvas usaldab inimestele relvad riigi ja rahva teenimiseks. Kui need kutsuvad esile jõhkrust, siis relva ei usaldata. Vastupidi, need peavad tavakodanikke kaitsma jõhkruse eest. Iseasi, et ühiskond ei ole neid õigeid relvakandjaid veel päriselt välja koolitanud. Piirivalves oleme maksimaalselt ranged, et jõhkrust vältida. Olgu omavahel või teiste inimestega — igale seesugusele faktile, millest oleme teada saanud, on järgnenud väga range reaktsioon. Nõuded on väga kõrged.

Piirivalve on

merepäästega

tegeltnud algusest peale. Kui juba mere ääres oled, pead sellega ka tegelema. See on lihtsalt igapäevane kohus. Sõjalaevadega oleks see muidugi väga kallis, sest need on ise kallid, aga piirivalvelaevad on lihtsalt patrull-laevad — nagu ka veeteede ameti omad. Muuseas, mäletan väga hästi, kuidas möödunud suvel EVA juhtkond taotles järjekindlalt ka oma laevade relvastamist.

Meil on kaldal 30 kordonit, plaanis on kokku 35. Kordonid töötavad selleks, et vaadata, kuulata, jälgida, päästa, abistada ja takistada muidugi piiri rikkumist. Kordonite koosseis on väga hea, valitud kooskõlas kohalike elanikega ja välja õpetatud. Kordon peab töötama kui päästejaam.

Peale selle on meil praegu töös 11 radarijaama. Muide, suutsime jälgida isegi "Estonia" päästeoperatsioone, ehkki vahemaa oli õige suur. Endistest kalurikolhoosidest oleme üle võtnud radiojaamad Saaremaal, Hiiumaal ja Narva-Jõesuus; loonud jaama Tallinnas; loomiselt on Kundas ja üle võtmisel Pärnus. Nendega saab hädasiisnaale vastu võtta. Seal töötavad samad radistid, kes ennegi — kogemused on olemas.

Iga kordon on teistega seotud. Kevadel tulevad Taanist abi korras lühilaine radiojaamad laevadele ja kaldakordonitesse.

Loome siseministeriumi raames sisesüsteemi, kuhu



on hõlmatud piirivalve, politsei, tolliteenistus ja kohalikud omavalitsused. Arvuti automaatside võimaldab näiteks infot varastatud auto kohta jõuda piirile ühe minuti jooksul.

Kui kordonit ei ole ja meie laev asub liiga kaugel, saadame õnnetuse korral kohe lennuki, mida olemegi korraldaval teinud. Aprillis-mais tulevad helikopterid; meeskonnad on ette valmistatud. Praegu juhtub merel palju õnnetusi, sest alused ja inimesed

ei ole merele minekuks ette valmistatud.

Mitte keegi, ka mitte mereinspektorid ei suuda "katta" kogu rannikut, seepärast on meil nendega koostööleping. Nn. lõbusõitjatega on kõige suuremad probleemid — merel ei olda küllalt oskajad ja alati on mängus ka alkohol.

Ei taha kellegi õigusi rikkuda, seepärast ütlen: o l e k s h e a, kui inimesed merele minnes seda piirivalvele ütlesid. Igas sadamapunktis peaks olema inimene, kes teaks, kes merele läks, kuhu umbes läks ja kui kauaks. Kui piirivalve teaks, siis saaks tema appi minna, kui lubatud ajaks tagasi ei olda või tõuseb näiteks tuul. Rahva mereteadlikkust peaks väga palju suurendama — möödunud aastane hukkunute arv on küllalt tõsine hoiatus. Merehariduskeskus hakkas mõned aastad tagasi rannakoolides me-

rendusklasse taastama. Kui raske see oli! Haridusministerium ei andnud midagi. Orissaares see õnnestus, praegu üritatakse Käsmus. Noored saavad niimoodi korralikud merealased teadmis-

õnnetusest merel teatatakse kordonisse. Sel talvel tegid Soome ja Rootsi spetsialistid meie kaldateenistusele merepäästekoolitust. Kordonis on inimesi, kel on paadijuhtimisoskus ning kes võivad merele minna. Kui kordoni lähedal merel midagi juhtub, on inimesed ise kohe kohustatud välja minema. Kui paadist ei piisa — näiteks juhtus õnnetus kusagil kaugemal —, siis valve-laevade divisjonist on mõni alati piirkonna alluvuses. Sideseanss kestab 2–5 minutit. Kui laev on juba merel, siis muudab kurssi ja läheb õnnetuspaika; kui asub sadamas, siis läheb seal. Pealinna tuleb teatada küll, aga mitte esimeses järjekorras. Otsuse võtab vastu piirkonnaülema. Iseasi, kui meil on siit vaja saata appi teisi laevu, või lennukit või helikopterit. Või Soomest abi kutsuda.

Ainult siis, kui oleme alla kirjutanud vastava kokkuleppe, saame

teiste ametkondade laevu

appi kamaandada. Koostöölepingus on täpselt kirjas meie õigused ja kohustused. Iseasi, kui laev ei saa välja minna, sest laine on liiga kõrge või laev rikkis. Alati on kaptenil õigus otsustada, kas seab laeva ohtu või ei sea.

Erinevate ametkondade kohalikud esindajad on omavahel juba väga aamu koostöös. Kui just juhtub, et kordonile ei suuda järsku teise ametkonna kohaliku mehega kokku leppida, siis on tal õigus siia keskusesse pöörduda, et meie juhtkonna tasemel tegutseksime. Meil on

neli koordineerimiskeskust.

Ka "Estonia" päästeoperatsiooni koordineeris Soomes kohalik piirkonnakeskus, mitte Helsinki oma. Maailmapraktika näitab, et inimesed, kes on sündmusele lähemal, teavad olukorda täpselt. Eriti tähtis on, et alati kaasataks maksimaalselt kohalikud jõud. Üks ametkond ei saa end nii võimsaks upitada, et teeb kõik ise, sel pole mingusugust mõtet. Vastavad stsenaariumid on siseministeriumis välja töötatud. Usalduse delegeerimine on väga tähtis — kohaliku tasandi kompetentsus on oluline.

mi kokku. Kasutatakse uni-kaalset 16-kanalilist sonarite süsteemi. Rannikumeri ei ole ookean, siin peab kaardi täpsus olema väga suur, kuni 30 cm. Odavamad süsteemid nende tegemisel ei aita. Merekaardistus on ka riigikaitselise süsteemi osa; nüüd oleme saavutamas maailmatasemel tooteid.

Tole algul nimetatud koostööprojekti tõttu said meie tellitud laevad ka mere-reostuse lokaliseerimise ja reostuskorje võimalused. Need vahendid ei ole mitte kogu aeg laevas, vaid on teisaldatavad. Pealepanek võtab laevaperel vaid 20 minutit ja seda tehakse laeval olevate tõstusüsteemidega. Lokaliseerimiseks on ponnitõkkesüsteemid. Reostuskorjeks on kassettsüsteemid, nn. LAMOR-süsteemid, mis on Rootsi rannavalve tellimisel läbinud väga tugeva testi. Need on efektiivsed eriti kergeste õlide puhul. Reostusaine pumbatakse mõlemas pardas asuvasse kolmekihilistesse 600-liitristesse spetsiaalsetesse kottidesse. Kotid võib jätta esialgu veepinnale ujuma, kuni saab ära korjata. Veel suuremate kottide käsitlemine oleks sadamas juba raske.

Neil laevadel on niisilts kuus põhilist funktsiooni. Sel suvel töötasid need pea-

Merereostusest

teatame, kui avastame. Ja kui võimalik, siis oma jõududega lokaliseerime. Kui on vaja, osaleme ka koristamisel, nii palju kui meil jõudusid on.

Kalakaitse

asjus on meil mereinspekt-siooniga kokkulepe. Möödunud aastal tõepoolest tegelesime sellega aktiivselt. Eriti on peavalu tekitanud lätlaste, kes ei tunnista seda piiri, mis on kahe riigi vahel ka kokku leppimata. Ning loomulikult Peipsi ja Narva kant. Oleme laevu kinni pidanud, konfiskeerinud ja trahve teinud. See on ju meie riigi vara!

Äga me ei tegele sellega plaanipäraselt — ei asenda mereinspektiooni. Oluline on ikkagi mitte häirida piirivalve põhifunktsioonide täitmist.

Otse majandusvööndis me ei patrullida, aga on õigus ka seal jälitada. Ega piiririkkuja vali, kas on territoriaalmeri või majandusvöönd.

Meie meremeeste kvalifikatsioon

on juba hulga parem kui aasta tagasi. Teeme neile pidevalt kursusi, õpetame ka väljaspool Eestit — Soomes, Rootsis, Ameerikaski. Mentaliiteid muutmine on riigi kasvamise tempo küsimus, eneseväärikustunde tekkimine võtab vahel aega. Meie nõudmised on küllalt kõrged. Joomisegi pärast on tulnud mehi lahti lasta.

Palka maksame vastavalt palgajuhendile. Palganumber hakkab 2-ga nagu teistelgi riigiametnikel. Meie meremeestele ei maksta midagi rohkem, ainult väike proffsent kvalifikatsiooni eest.

Süüa — kui söögiraha silmas pidada — ei anta just hästi, aga katel on vähemalt suur. Kokka valides saab toitu teha suupärasemaks; ka

meie oma kontroll toidu üle on tugev. Olen palju poistega rääkinud, keegi ei ole kaevanud, et kehvasti süüa saab.

Rannavalve

üle diskuteerisime terve möödunud sügise, ja selle käigus oli selgelt näha, kui suured võimalused ühel või teisel ametkonnal on. Loomulikult meie võimalused olid suuremad ja sellepärast arvasime, et valitsus võib niisuguse otsuse vastu võtta — lootsime seda.

Veeteede ameti rannavalvetalitusele kuulunud korjelaevad peaksid minema mereinspektiooni kätte. Patrull-laevad võiksid minu arvamusel mööda piirivalvesse tulla, kui need kõik on kõlblikud.

Ei ole sugugi nii, et tahame kõik laevad endale haarta. Meie spetsialistid koos veeteede ameti omadega tegelevad laevade siia või sinna määramisega. Riigi laev peab täitma kõiki funktsioone, mida suudab. Näiteks hüdrograafiateenistuseks sobivad laevad peavad ikka oma asjadega tegelema jääma.

Ka meil on laevade kasutamise graafik range kontrolli all — raha piiramatult kütuse ostmiseks pole kellelgi. Merel võib ka triivis olla, mitte alati täiskiirusega sõita. Äga sadamas nädalate kaupa seismisest pole ka abi. Piirivalvet reguleerivad

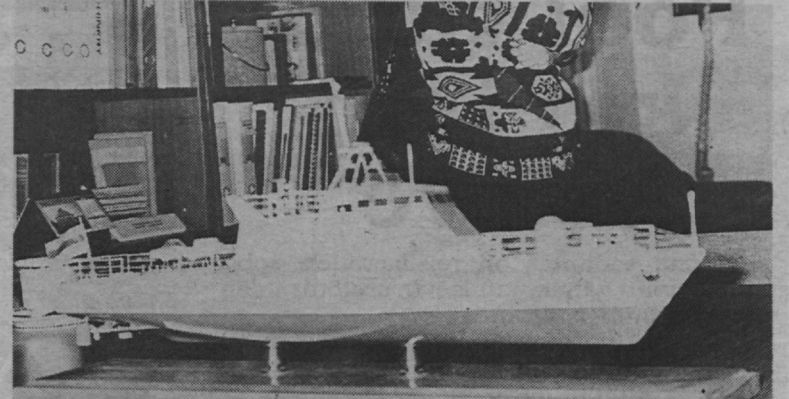
kindlad dokumendid,

sellekohane seadusandlik baas täieneb iga päevaga. Piirivalve põhifunktsioonid sellest ei muutu, kes on tulevane siseminister.

Laevastiku osakaal on piirivalvejõududes küllalt väike — paraku on piirivalve tehnoloogia niisugune —, nii et admiraliks ma küll saada ei taha, ehkki nii räägitavalt.

Mari Vamba, Madli Vitismann

«Ehitame esimest Eesti sõjalaeva.» ütles Tarmo Kõuts ajakirjanikele piirivalveameti pressikonverentsil, näidates laual olevat mudelit.



miselt navigatsioonivarustuse hooldusel ja paigaldamisel, sest Väinameres on käimas suur programm kogu märgistuse vahetamiseks. Osa märke saime Rootsi kingiks, osa toodame Paldiski tehases. Nii et seda tööd ei saa päris korraga teha — kui jälle valmivad, siis paneme ka paika.

Rannavalve üks olulisi funktsioone on

mereotsingud ja -pääste.

Suur arv õnnetusjuhtmeid tuleneb eelkõige sellest, et palju ebakompetentseid ja ka purjus inimesi väikeste lõbusõidupaatide ja -jahtidega merele. Ja merel ei peeta kinni mingitest normireeglitest, tegeldakse vaid igat sorti lõbutsemisega. Ja siis ei olda enam oma väikest alust võimelised kontrollima. Tihti ei ole mingeid navigatsioonikogemusi ega ka õigeid kaarte — 1:200 000 kaartidega sõidetakse lahesoppides, aga neil ei peagi süviseid ja karisid olema peale märgitud. Võib terve mere päästelaevastikku täis pikkida, aga see ei aita. Kasutada tuleb hoopis teisi meetmeid: tugevada kontrolli väga tõrjuliselt kasvava laevastiku üle — teha seda kohtadel.

Sörve säärel päästsid kurde ikkagi veeteede ameti töötajad, ka traktor oli EVA

oma. Tegelikult oli see laev juba nii kaldas, et vaid kurdide paaniline hirm üle parda astuda takistas neil ise jalgsi kaldale tulemast. Uut binoklit pole me sinna oma töötaajale sellest hoolimata ostnud — nende ülesandesse ei kuulu rannikumeri vaatlus.

Tuletornides

oleme töötajaid vähendanud. Edaspidi jäävad tuletornide juurde korralikud pered, kes seal elavad ja lihtsalt territooriumi valvavad. Tuletornid lähevad üle automaatsele monitoringule. Kübernetikainstituut on vastavad süsteemid teostuse võtnud, juba varustame nendega oma tuletornide. Juhimine ja järelevalve toimub ühtselt keskusest Tallinnas. Ka ujuv- ja kaldamärgid ühendatakse ühtsesse süsteemi, igast veast teatab märk n.-õ. ise ja iga 4 tunni tagant saadab koordinatsioonikeskusele raportid kõigi oma parameetrite kohta. Sealhulgas ka triivis või lõhkumiskatses. Perspektiivis ühendatakse teatamine ka kohalikele politseile.

Kõik need on väga kallid süsteemid, kui neid osta maailmatasemelt.

Mari Vamba, Madli Vitismann

Veeteede ameti peadirektor Kalle Pedak:



Riigitöötajana ei kommenteerinud ma riigi tehtud otsuseid. Võin vaid rääkida valitsuse määrusega likvideerimisele mineva rannavalvetalituse funktsioonidest.

Rannavalvelaevad täitsid — ja täidavad ka praegu, sest Eesti riigi seadused pole muutunud — komplekselt kõiki funktsioone. Uued laevad telliti nimelt niisuguse

arvestusega, et võimaldaksid täita võimalikult paljusid ülesandeid. Soomest tellitud

kaks uut laeva

on ehitatud ühe suurema projekti raames. Eesti poolt esindasid seal veeteede amet ja keskkonnaministeriumi mereinspektorid, Soome poolt keskkonnaministerium, Läänemere-äärsetele endise Idabloki riikidele suunatud keskkonnakaitse fond (10 miljonit FIM-i aastas), laevahitusefirma Uusinkaupunkin Työvene OY ja reostuskorje töövahendite firma. Kõigi nende vahel oli mitu lepingut: üks üldine ja mitu kahe- ning kolmepoolset. Laevad olid tegelikult tellitud juba enne lepinguid, siis veel ilma kallite reostuskorjevahenditeta, aga võimalusega need raha tekkimisel peale panna. Nüüd võimaldavad need laevad hüdrograafia-, mõõdistus- ja poiteenindustõid ning on ühtlasi poiten-derlaevad. Need võimaldavad ka tuletornide varustamist, mereotsinguid ja -päästeid. Need saavad komplekselt koos teiste laevadega teha merepõhja kaardistustõid. Kübernetikainstituut paneb praegu seda program-

"Estline AB" personaliteade

"Nordström & Thulin AB-l" oli täna juhatuse koosolek. Pärast m/l "Estonia" traagilist hukku teatas "Nordström & Thulin", et me sobival hetkel lõpetame parvlaevanduses osalemise.

Eesti võimud, meie partner ja paljud Rootsli on aja jooksul väga palju palunud meid oma otsus uuesti läbi vaadata. Me tunneme suurt vastutust selle tähtsa ühenduse eest Rootsi ja Eesti vahel, mille me suurte jõupingutustega oleme loonud.

"Nordström & Thulin" on seetõttu otsustanud jääda edasi liikluse ja seeläbi toetada positiivset arengut, mis nii dramaatiliselt katkes traagilise õnnetusega. Koostöös meie Eesti partneri, Eesti Merelaevandusega, teeme nüüd, mis võime, et aidata sugulasi ja üleelanuid hüvituse ja muu toega. Me aitame ka igal viisil võime nende töös katastroofi põhjuste väljaselgitamisel.

Stockholm, 7. märts 1995

Nordström & Thulin AB
Ronald Bergman

Direktorikommentaar

Eesti Merelaevanduse peadirektor TOIVO NINNAS, kuidas hindate Nordström & Thulini otsust "Estline'i" jääda?

Nad helistasid esmaspäeva õhtul, et teisipäeval hakka- vad otsustama ja küsisid, mida ma arvan. Nii et seekord ütlesid üks päev ette. Ütlesin, et suhtun positiivselt: vana ja tuntud partner on parem kui uus ja tund- matu. See, mida suurtest lehtedest lugeda võisime — et nad jäid Eesti partneri pal- vel jne. — see on muidugi üle pakutud. Ei mäleta, millal viimati kedagi palunud olek- sine. Alati oleme ikka läbi rääkinud, mitte palunud. Nii oma otsuse "Estline'ist" ära minna kui tagasi tulla tegid nad väga ja väga iseseisvalt. Mis neid selle juures juhtis ja kuidas juhtis — ei tea. Kui viimati 22. veebruaril kohtu- sine, siis ei olnud neil veel

mingit niisugust plaani või vähemalt meile nad sellest midagi ei rääkinud.

Suhtun nende tagasitule- misse positiivselt, sest äri- partneri vahetamine on nagu naise vahetamine: virised küll vahel naise kallal, aga siis mõtled, et ega ei taha küll uut majja võtta. Koostöö ja usalduse ehitamine part- nerite vahel on ikka väga vaearikas protsess — tera- vate nurkade mahalihvimine jne.

Ega midagi, hakkame aga otsast peale, õigemini jätka- me tööd. Asi ei ole enam kõi- ge hullem. "Mare Balticumi" saame varsti, mai lõpuks, ümber ehitatud. Reisiijad on ka hakanud juurde tulema. Elu jätkub.

Muide, ka Nordström & Thuliniga lahku minnes olek- sid "Estonia" hukuga seotud probleemid ikka ühiseks jää- nud.

Juriidiliselt ei ole vahepeal üldse midagi juhtunud: N & T pole äramineku kohta mingit dokumendi väärtusega kirjalikku avaldust andnud- ki. Olid vaid ajaleheteadet jms. Mul ei ole ühtki paberit, et lõpetame sellest ja sellest kuupäevast koostöö ära.

Ütlen ausalt, et oleme nen- de käest palju õppinud: kui- das korraldada meeskonna- tööd, kuidas lahendada fi- nantsküsimusi ja organisee- rida finantskeemi, kuidas suhelda pankadega.

N & T on väga vana ja tra- ditsioonidega laevafirma. Ning selles mõttes agressiiv- ne, et on küllalt palju valla- tanud teisi firmasid. Selles firmas on väga hea mees- kond, igaüks teab täpselt oma kohta, seda, mida peab tegema, ja teine tema tööse vahele ei sega. Meil on tihti kõik kangesti dubleeritud, tunneme huvi, kas teine mees ikka teeb, mida peab. Ja elame ka ise üle, kui kol- leegil on probleeme. Seal nii ei ole. Ja nad on seal ka kõik omanikud — ei ole ainult palgatöölised.

Kui teie siin oleksite näi- teks 5 protsendiga omanik, kas see sunniks teid kuidagi teisiti tegutsema?

Arvan, et mind vaevalt. Ei usu, et tuleksin kella 7 ase- mel kell pool 6 tööle või mi- dagi muud niisugust. Võima- lik küll, et kiirendaksin lae- vade müüki ja selle tagajärjel vähendaksin veel inimeste arvu ning tõstaksin palku. Praegu oleme väga seotud riigifirma seadustega — era- firmal on vabadust muidugi rohkem.

Kui laevandus erastatak- se, mis saab siis Eesti riigi sõlmitud lepingu- test, näiteks Rootsi liini kohta käivast?

Lepingud tavaliselt säilita- takse. Maailmas on 95% era-

laevandus, ja ka meie lae- vanduse erastamine on posi- tiivne.

See tähendab välisinvestorite tulekut? «Virus» näi- teks ei ole enam eesti asu- tus ja see ei meeldi meile.

See on konkursi küsimus. Kõige hullem on see juhus, kui laevandus erastatakse selleks, et see likvideerida või mõni haru likvideerida.

Et turuniis võita?

See on maailmas levinud komme ja oleks riigi seisuko- halt kõige hullem variant. Aga kui on tegemist investee- rijaga, kes tahab raha paigu- tada ja tulu saada, siis see on loomulik areng.

Sain äsja Soomes kokku Venemaa Loodelaevanduse ja Balti laevanduse peadirek- toritega. Nende aktsiaid ot- tavad pidevalt kokku amee- riklased, direktorite nõuko- gussegi tuleb juba ameerik- lane. Ameeriklaste jaoks on need investeeringud, nad ta- havad tulevikus aktsiaid müüa, nemad ei taha laevan-

dusi likvideerida.

Turumajandus ei ole mui- dugi mingi heategevus, ja elu on karm.

On välja hõigatud, et sel- le aastanumbri sees tuleb Stockholmi-liinile ka teine laev.

Ma isiklikult niisugust opti- mismist ei jaga, aga lugesin sellest samuti «Päevalehest». Niipalju kui mina tean, niisugust laeva ka veel silmapii- ril ei ole. Kui sõitjaid sama palju saab, kui möödunud aastal juba oli, siis muidugi on teist laeva tarvis. Olime ju just parajasti nii kaugel. «Mare Balticumi» ostime selleks, et lõpuks tagada normaalne liiklus Rootsi vahel.

Praegu on aasta lõpuni renditud kaubalaev, mis käib ka Stockholmist. Kui liin on korras, tuleks tole lepin- gu lõppemise järel kaubalaeva asemele teine parvlaev võtta.

Mari Vamba,
Madli Vitismann

"Estonia" hukk — kahju Norra kompaniile

Fairplay, 9. veebr. 1995. a.

Kompanii Nordström and Thulin avaldas esialgsed 1994. a. töötulemused. Kompanii kahjum ulatus 50—100 mln. Norra kroonini (6,5—13 mln. doll.) parvlaeva "Estonia" avaril tule- mused. N and T osa "Estline"-i operatsioonides moodustab 50%, 1994. a. lõplikud tulemused avaldatakse 7. märtsil.

"Mereülevaade" nr. 10
AS Bi-Info
8. märtsil 1995. aastal

Toimetusest. Teade on esitatud, nagu öeldakse, muutmata kirjaviisis. Kahjuks ei õnnestunud kontrollida, kas ajakiri "Puhas Mäng" ei mängi- nud seekord puhtalt või on AS Bi-Info hakanud Rootsi firma tulused-kulused Norra kroonides kokku lugema. Igatahes polnud uudis sugugi "Me- reülevaate" huumorinurgas, vaid teiste tõsiste uudiste vahel. Seega on teate valik, tõlge ja eestikeelne kirjaviis AS-i Bi-Info omad. Head kooliskäimist!

Pool tundi kapteni närve

Tallinna sadamas on reisilaevadele sobi- vaid koihohti vähem kui laevu, seetõttu tuleb ette võtta ümberhaalamisi.

Püüdsidki ühel õhtul Helsinkist saabunud reisijad umbses laevakoridoris tungeldes kiiresti laevalt lahkuda. Kuulnud laevainfolt, et koridor on tühi, palus kapten sadamajäre- valvel luba kohta vahetada. Sõidumeeskond asus kohtadele, otsi lahti andma ilmusid kai- madrused. Kapten, kes äsja oli kai äärde sil- dumise operatsiooni lõpetanud, astus uuesti roolikambris.

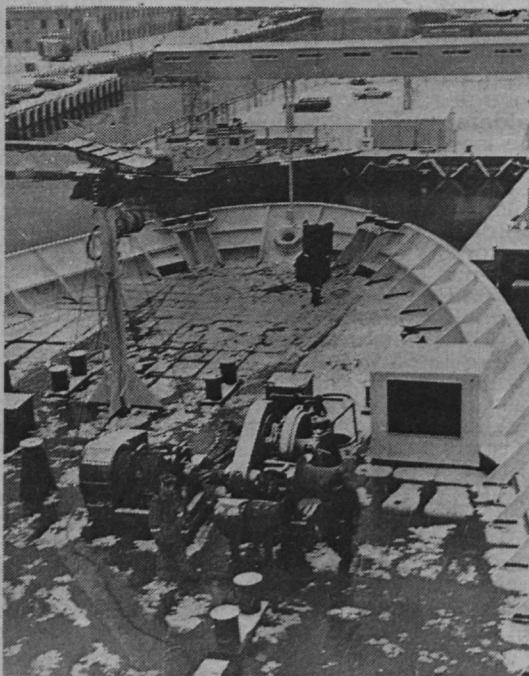
Uuesti "kas masinasse teatasid?", "kas apa- rell on kinni?", mäng masinakangide ja vöö- rikruvidega. Kaile ligiajamine esmalt vööriga, siis küljetsi ja seejärel ahtriga. Uuesti viske- liinid, otsad, kaimadrused neid vastu võt- mas. "Kas sadamajärevalvele teatasid?", masinate ohe, kui heebliid nullseisu lükati. "Teata masinasse!", tekimeeskond vabaks, tuled roolikambris välja lülitada ja ongi sel- leks korras kõik.

Olekski kõik, aga see on kulukas lõbu. Sel- le aja eest, mis meeskond laeval n.-õ. üle aja töötab, sadamajärevalve kaks lauset ütles ja kaimadrused otsi venitasid, tuleb maksta, ja üsna palju. Laeva omal jõul korraldatud operatsiooniga teenisid kaimadrused sada- male ca 5000 krooni. Justkui oleks laevafir- ma palunud sadamalt mingit kulukat tee- nust. Aga kui veel puksereid tarvis läinuks, tulnuks hulk kulutatud dollareid kokku lu- geda.

Karta võib, et välisfirmade reisilaevad, mis Tallinna sadamasse pürgivad, toovad Eesti laevadele kaasa veelgi kaptenite sedalaadi närvikulu, millele tuleb veel pealegi maksta.

Madli Vitismann

Päevavalges on ümberhaalamine liht- sam, aga siiski tülikas.



Ühe päästeaktsiooni lugu

19. novembril 1994 väljus Genua sadamast Itaalias reisi- laev "Achille Lauro", alustades 21-päevast reisi Durhani Lõu- na-Aafrikas. 23. novembriks oli laev jõudnud Haifasse, 24. novembril oldi Port Saidis, 25. novembril väljuti Suezist.

"Achille Lauro" (kuni 1965. a. "Willem Ruys") oli Itaalia lipu all sõitev, 1947. aastal Vlissingenis ehitatud reisilaev, mis tegi merematkeid. Ta kodusadamaks oli Napoli.

1985. aastal oldi laeva Genua sadama lähedal rünnanud 4 Palestiina Vabastusorganisatsiooni Abu Abbasi grupi liiget. Laeva sunniti 4 päeva Vahemerele ringi sõitma, enne kui see suunati Egiptusse. Kallaletungi tagajärjel tapeti üks reisija: ratastoolis ameerika juut.

Enne seda, 1971. aastal oli laev sõitnud otsa kalapaadile ning põhjustanud ühe Napoli kaluri surma. 1980-ndate algu- ses oli korra juba laeval tulekahju olnud. Paanikas üle parda hüpanud 2 reisijat said surma. 1982. aastal peeti laev Teneri- fes kinni, sest üks Saksa ettevõtte nõudis laenu tagasi.

1994. aasta alguses oli Itaalia neofašist Gianfranco Fini, Benito Mussolini venudunud pooldaja, korraldanud Vaheme- rel kätterikku kruisiks koos oma austajatega.

Viimasel reisil oli 214 lõuna-aafriklast, 150 sakslast, 92 Briti alamast, 90 hollandlast, 12 itaallast, 8 šveitslast, 2 juuti, 2 prantslast, 2 belglast. Pardal 577 reisijat ja 402 meeskon- naliiget (neist 127 itaallast).

Kolmapäeval, 30. novembril 1994 kell 5.20 UTC (Green- wichi aja järgi) võttis Taani loomaveolaev "Corriedale Express" vastu morsehädateate "Achille Lauro"lt, mis asus 08°N, 52°20'E ja mille pardal oli tulekahju. Laev palus abi kõigilt lähedalolevilt alustelt. Tuli oli avastatud kell 5.19. Taani laeva teade saadeti satelliitside kaudu Stavangeri päästkeskuses- se (RCC) ja edastati sealt.

5.43 alustati ulatuslikku päästeaktsiooni.

7.00 andis laeva kapten Giuseppe Orsi käsu päästepaadid klaarida ning laev maha jätta.

7.15 võttis hädasignaali vastu tanker "Lima" ja teatas Sta- vangerisse.

7.20 teatati, et kõik reisijad on väljaspool hädaohtu. Parda- le oli jäänud veel sadakond meeskonnaliiget tuld kustutama.

7.30 jõudis esimese laevana õnnetuspaika Panama 91 000 dwt tanker "Hawaiian King" ja võttis pardale esimesed 50 päästepaatides olevat reisijat ja kell **9.13** kõik ülejäanud pääsenud. Õnnetuspaigale jõudis veel kaks laeva. "Achille Lauro" suitses kõvasti ning oli 20' pakkpoordi kreenis.

Metskaptenite aeg on möödas

Laevaomanik — see kõlab uhkelt. Eesti Veeteede Ameti Eesti Laevaregistrist leiame 150 laevaomanikku. Kõige rohkem laevu on RAS-il Eesti Merelaevandus (56) ja RAS-il Ookean (37), enamikul meele reedereist on registreeritud 1 laev, mõnel ka natuke rohkem.

Eesti lippu kandva laeva omanikule peaks olema loomulik seda lippu au sees hoida. Kahjuks on viimasel ajal Eesti Vabariigi välisesindused olnud sunnitud pidama kirjavahetust kodumaaga põhjusel, et meele laevad ei järgi rahvusvahelisi nõudeid. Meresõidu ohutusele pööratakse igal maal järjest rohkem tähelepanu. Sadamates tegutsevad riikliku sadamajärevalve (Port State Control) inspektorid, kes jälgivad, et sadamasse (ja ka reidile) ei sellaks mittekorras laevad. Suurenevas konkurents on meresõiduohutuse kindlustamise kõrval niimoodi võimalik ka vaesemaid konkurente eemale tõrjuda.

Hoopiski tõsised on lood AS-i Central tegevusega viimasel ajal. Selle firma laevade kohta on pretensioone esitatud mitu korda ning küsimus oli esmakordselt arutusele veeteede ameti litsentsikomisjonis 1994. aasta augustis. Põhjuseks oli mitme pretensiooni esitamise selle laevaomaniku laevadele.

● 14. veebruaril 1994 ei olnud m/l "Silver" võimeline siseneda Rõnnangi sadamasse, sest laeval puudusid vajalikud navigatsioonikaardid. 15. märtsil avastati samas sadamas kontrollimisel mitmeid puudusi.

Samuti oli m/l "Silver" ebaseaduslikult kasutanud enam kui aasta jooksul võõrriigi (Vene) kutsungit. Sama laeva kahtlustasid Taani võimud inimeste illegaalses toimetamises Bornholmi saarele. Logiraamatu hoolikal kontrollimisel selgus, et selle täitmisel pole järgitud kõige elementaarsemaidki nõudmisi.

● 24. juunil 1994 oli m/l "Kristy" rikkunud Rootsist "Rahvusvahelisi laevade kokkupõrgete vältimise eeskirju".

● 9. augustil 1994 arestiti segalastilaev "Arvu" Antwerpeni sadamas, sest ta oli ületanud merekõlblikkuse tunnistuse (Trade certificate), välja andnud 1994. aastal Mereregister, end. NSVL Re-

gister) järgi kehtestatud sõidupiiirkonda. Laev oli tunnistatud merekõlblikuks sõitueks Läänemerele, Suures ja Väikeses Beltis, Kattegatis alla 57°45'N, Kieli kanalis, Helgolandis lahes, kuni 50 miili varjusadamast. Laeva logiraamatu sissekannete järgi oli selle laevaga sõidetud Peterburist Rotterdami, Tallinnast Antwerpeni üle Põhjamere, Tallinnast üle Põhjamere Willebrocki ja seal üle Treignmouthi Roueni, en.e kinnipidamist oli just tulnud üle Skaggeraki Antwerpeni.

AS-i Central peadirektor Arvu Villems lubas litsentsikomisjoni ees, et kõik puudused kõrvaldatakse, kaardidõid parandatakse.

● 9. märtsil 1995 oli Veeteede Ameti litsentsikomisjonis AS-i Central küsimus uuesti arutusel. "Arvu" oli alates 9. jaanuarist Antwerpenis arestitud. Kuni Tallinnas asja uuriti ning dokumente kokku korjati, saabus teade Norrast: Mossi sadamas pidasid Norra Merendusdirektoraadi inspektorid 2. märtsil kinni "Centrali" segalastilaeva "Pärnu". "Arvu" inspekteerimise lehel oli 9. jaanuaril 29 märkust. Järjekordselt oli laev väljaspool lubatud sõidurajooni. Kuigi pärast eelmist pahandust oli Mereregistrilt 17. augustil 1994 saadud sõidurajooni laienduse luba kuni Antwerpenini, oli see siiski kehtiv vaid osa aastast, märtsist oktoobrini. Muude avastatud puuduste hulgas olid päästevahendite mitmesugused vead (sealhulgas märkus, et päästepaate ei ole võimalik vette lasta, päästepaatide varustus on mitmekomplektne, avariiväljapääsud väljastpoolt lukustatud, paljud vajalikud dokumendid puuduvad jne.).

11. jaanuari aktis on veel 18 märkust, mille hulgas märkus, et ballasttankide manluugid ei ole veetihedad, tuletoorjearustus on kehvast olukorras, pumbad ei tööta jne. Kohalikud võimud ei andnud laevale luba isegi saatelaevaga Eesti sadamasse tagasi pöörduda, ilmselt sellepärast, et tehniline sei-

sukord oli nii kehv ning laev varem seadusi rikkunud. "Pärnu" peeti kinni luukide ja koomingsite ebarahuldava olukorra ning tuletõrjepumba mittetõotamise tõttu. Muude puuduste pärast oleks võinud ka Tallinna sõita.

Need on juhud, kui laevade kohta on märkusi teinud teiste riikide merendusadministratsioonid. Laeva kasutamise on keelanud ka Eesti Veeteede Ameti laevakontrolli inspektorid, kes 17. augustil 1994 Kundas "Arvut" ja "Pärnut" kontrollisid ning "Arvu" kaptenile A. Ambrazhevichile tehti ettekirjutus 8 puuduse kõrvaldamiseks enne väljasõitu Antwerpeni. Samal ajal koostati akt ka m/l "Central". Seega on laevaomaniku kõik viis laeva vähemalt korra arestitud.

Viimases veeteede ameti litsentsikomisjonis ei osalenud "Centrali" peadirektor, kes oli välismaal uue laeva ostmiseks raha hankimas. Raha läheb loomulikult vaja; viimasel reisiril ei saanud "Arvu" Kieli kanalis minna, sest seal oldi võlgu ning kardeti selle pärast kinnipidamist.

Ka eelmises litsentsikomisjonis oli laevafirma põhjendanud seadusrikkumist sellega, et kaupa ei saadud maha laadida ja sellepärast käskis peremees läbi Skaggeraki Treignmouthi minna. Viimasel reisiril kardeti tsemendi kivistumist ning sellepärast lepiti kokku kaup maha laadida Antwerpenis. Kuigi väidetavalt oli antud korraldus hoolikalt jälgida ilma ja navigeerida ettevaatlikult, ei õigusta see lubatud sõidupiiirkonna eeskirjade rikkumist. Piirangud on laevadele pandud kauba, laeva ja inimeste ohutuse säilitamiseks. AS Centrali laevade puhul oli ilmne kauba prioriteet. Peamine eesmärk on hoida laev vee peal ja teenida niipalju kui võimalik. "Arvu" oli küll planeeritud klassitaastamisremonti Balti Laevaremonditehasesse, "Pärnu" puudused suudeti kiiremini kõrvaldada. Varustuse muretsemine ning üleplaani-

line seismine välissadamas maksab kindlasti omajagu. "Arvu" vähemalt kahekuulise arest Antwerpenis on kallis löbu.

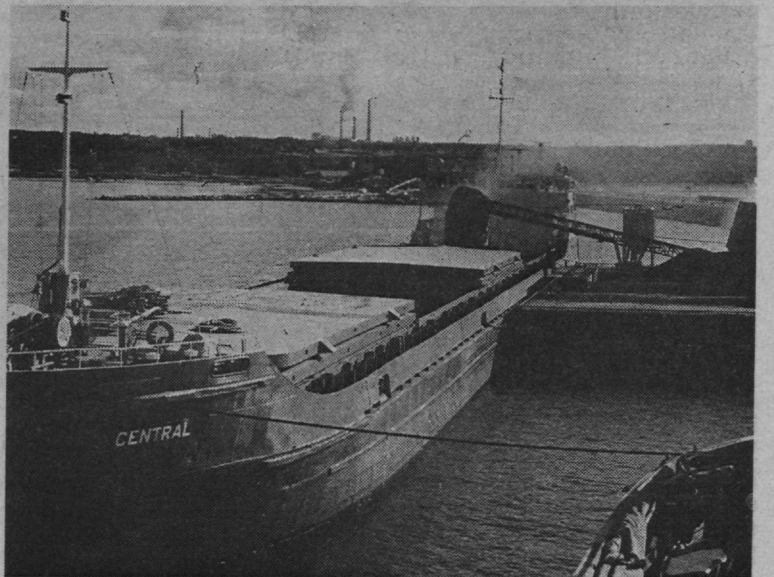
Kes vastutab? Eestile kui lipuriigile on selle firma laevadega toimunu väga halb. Vastutama peab nii laevaomanik kui ka kapten, kes täitis seadusega vastuolus olevaid korraldusi. Litsentsikomisjon otsustas teha registrile ettepaneku piirata "Arvu" ja "Pärnu" sõidupiiirkonda Läänemerega, "Arvu" kaptenilt Jevgeni Levinilt diplomi kinnituseleht ajutiselt aastaks ära võtta ning kõiki firma laevu nende saabumisel Eesti sadamasse põhjalikult kontrollida.

Otseselt on meresõidu ohutusega seotud raadioside. AS Central on kasutanud Taani Telecomi ja Belgacom teenuseid, kasutades vale firmanime ning arvelduskoodi, mida neile pole antud. Praeguseks on olukord selline, et Taanist, Belgiast ja Saksamaalt nende laevad sideteenuseid ei saa. Kui laeval peetakse sidet mobiiltelefoniga, tähendab see seda, et laeval ei ole sidet, sest mobiiltelefon ei ole meresidevahend.

Kõigist pretensioonidest kumab läbi, et laevade kasutamine ei ole kompetentne.

"Central" Kunda sadamas.

Jaak Eelmeetsa foto



9.22 teatas Briti Merepääste Koordinaatsiooni keskuse (MRCC) Falmouthis, et "Hawaiian Kingi" pardale on võetud ligi 900 inimest, 100 oli veel põleva laeval. Tankerile ei saanud enam rohkem inimesi peale võtta. Laevad olid teineteisest 1 mere miili kaugusel ning nad pidasid omavahel sidet.

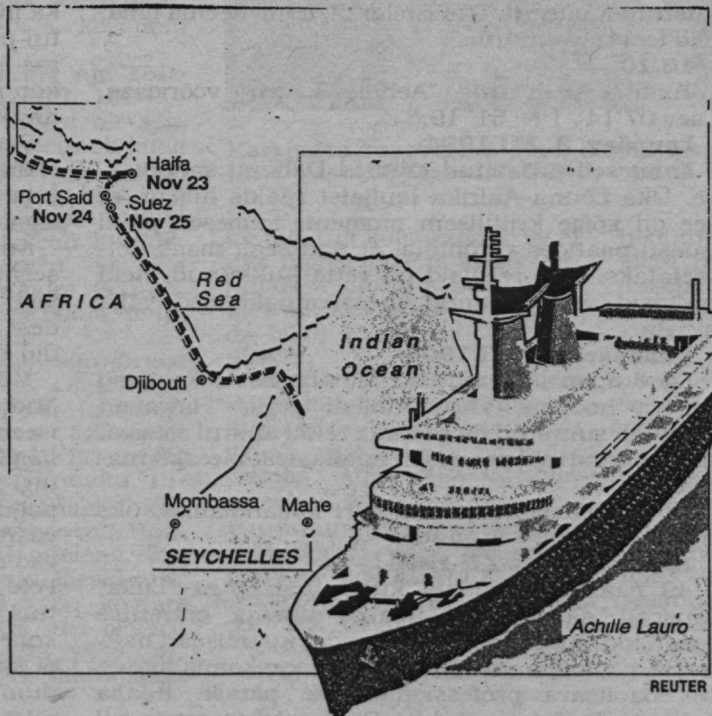
10.00 jätsid ka kõik meeskonnaliikmed avaristi maha.

10.44 teatas Falmouthi Merepääste Koordinaatsiooni keskus, et "Achille Lauro" ligiduses on kolm laeva, puistlastilaev "Bardu" võttis evakueeritud meeskonnaliikmed oma pardale.

11.20 Päästetuist oli 8 inimest vigastatud, 2 surnud: üks sakslane sai südameataki ja Briti alam paativõtmisel surmavalt vigastatud. 6 päästepaati ca 250 inimesega ootasid edasisi korraldusi. "Achille Lauro" oli 30' kreenis.

13.30 olid Stavangeri Päästekoordinaatsiooni keskuse andmeil õnnetuskohas järgmised laevad: Libeeria balker "Bardu" (ehit. 1979), Panama tanker "Hawaiian King" (ehit. 1975), Itaalia balker "Leira" (ehit. 1984), Kuproose (OBO) maagi-naftalaev "SKS Spirit" (ehit. 1992, laeval oli 2 arsti ja terapeut), Libeeria balker "Treasure Island" (ehit. 1974). Oodati tulevat veel Libeeria tankerit "Chevron Perth", Antillide külmutuslaeva "Lima", Kuproose balkerit "MSC Lucy", Jaapani autoveolaeva "San Marcos"

(millel oli 2 arsti ja helikopter), veel hiljem tulid Libeeria tanker "Chios" ja Iraani balker "Iran Sarbaz". Sealsamas olid lähedusse suundumas ka



USA sõjalaevastiku raketiristleja "Gettysburg" ja raketifregatt "Halyburton", mida saatsid helikopterid.

13.50 "Hawaiian Kingi" andmeil võeti nende pardale 927 inimest (kokku oli avaristil 979), ülejäänud olid balkeril "Bardu" ja mõned ka "Treasure Islandil".

15.50 Rooma Päästekoordinaatsiooni keskus teatas, et 927 päästetut on "Hawaiian Kingil" ja 49 nii "Burdul" kui ka "Leiral".

Itaalia rannavalve teatel sai tulekahju alguse masinaruumist ning levis kiiresti üle kogu laeva, kuigi esimene liikvelelastud versioon oli tulekahju algusest reisiruuumides. Laeva kindlustusväärtuseks oli 30 miljonit dollarit. Laeva mehaanikute teatel ei olnud võimalik tule üle kontrolli saavutada. Peapump langes rivist välja ja pärast seda, kui masina kontrollruum tulle jäi, kadus lootus laeva päästa.

Üks briti reisija teatas, et enamik reisijaid olid olnud keskõballil, kui tulekahjust teatati ning nad tekile kutsuti. Inimesed olid enamuses õhtutuleletides, ja nii ootasid nad paar tundi, kuni kapten tegi otsuse laev maha jätta. Hiljem on reisijad selle üle kaevanud, kuigi teadsid, et sel ajal püüdis enamik meeskonnaliikmetest masinaruumis tuld kustutada.

18.00 paiku oodati USA laevastiku helikoptereid, mis pidid tooma toiduaineid ja medikamente.

Balkerit "Treasure Island" kreeklastest kapten teatas, et "Achille Lauro" oli 40' kreenis, oli näha

(Järg lk. 6.)

Ta-rui-ra-raa



laulis koolipoiste vägi Eesti Merehariduskeskuse Ametikooli ehk Karu akadeemia aastapäevapeol. Kooli poolt tervitas Urmet Itse "kõiki, kes oma elu saatemuusikaks

merekohina on valinud".

Kooli vilistlased, õpilased ja külalised istusid seekord üüritud saalis, sest oma suuremat ruumi koolil enam ei ole. Oodatakse hoopis

Endla 13-sse kolimist. Hoolimata "kohvrite otsas istumisest" oli koolirahvas ette valmistanud toreda ja kaasakiskuva eeskava, kus osalesid vist kõik koolipoised. Oma rahvas ütles, et see oli koridori peal kokku pandud meelelahutusprogramm, aga tuli välja küll. Tõeline omanimeste pidu, kus esinejad tegid asja hinge ja mõnuga, saalipool elas mitmel erineval moel kaasa.

Eesti Vabariigi ja kooli ajalugu käsitleva Jaan Malla pika ettekande ajal kõlasid esimesed aupaugud (šampusepudelikorkide omad) juba Tartu rahu ajal ning tõsised tegijad jõudsid 1930. aastate paiku "riigivanema(?)" ja võileivataldrikuga lauda tagasi.

Eesti keele õpetaja Heli Janson ning teist põlve mereees Meelis Tinno (akordionil) vedasid kogu programmi. Eraldi astusid üles I, II ja III kursus, igal omanäoline programm ka. Direktor Vambola Allik tänas kõiki, kes eestikeelse merehariduse edendamisele kaasa aidanud on ning avaldas lootust, et see kestab ka edasi. Saalis ringi vaadates oli näha, et haritud meremehi on tulnud sellest koolist igasse ametkonda ning jäänud üle töötama ka mitmele teisele tegevusalale.

Reet Naber

Isi Trapido fotod



Meremeeste laululeht

oli Karu-poistel oma juubellepeoks kokku seatud. Lihtsate vahenditega, aga hooliga. Kokku olid voldikul 34 laulu sõnad, alates "Jää vabaks, Eesti meri" ning lõpetades "Lahkumismarsiga". Vahepeale olid ära mahtunud kõik enam või vähem populaarse mere- laulude sõnad. Et enamasti kõik laulud korra peo ajal ka ära lauldi, oli kaasajorisejaid päris palju. "Läänemere lained" ja "Jää jumalaga, Mann" kõlasid vanal tuttavalt moel, "Katjuša" ja "Lily Marleen" olid laulukus kõrvuti, kuid esimesele oli uued sõnad ja teisele uus viis tulnud. Ühe laulu sõnad olid vist poistel murepäevil tehtud, selle nimi oli "Veeliks".



EMK Ametikool

JÄÄ VABAKS EESTI MERI

1. MEIL MERI VABAD ON VABAD JA VÕIMSALT MÜHAVAD JA KODUPINNAL METSAD MEIL VASTU KAJAVAD.
2. MEIL KALUR MEREL NOOTA VÕIB VABALT VEDAADA JA MUSTA MULLA PÕUES VÕIB VILLI VÕRSUDA.

Reet Naber

Ühe pääste-aktsiooni lugu

(Algus lk. 4-5)

suitsu ja leeke. Ahtris olevad reisijatetekiid põlesid, leegid ulatusid laeva keskpaika.

Neljapäev, 1. XII 1994

4.30 UTC

Alustati reisijate üleandmist "Hawaiian King"ilt teistele laevadele. Seda sai teha vaid päästeparvede abil, seega pidid inimesed veelkord ette võtma ronimise päästeparve ja sealt teisele laevale, et ca kahe päevateekonna kaugusel asuvasse sadamatesse (Mahe Šeišellidel, Djibouti Djiboutis ja Mombasa Keenias) viidaks ning sealt edasi "Alitalia" ning Itaalia sõjalennukitega Itaaliasse või Lõuna-Aafrikasse.

Päästeseltsid "International Transport Contractors" ja "Wijsmuller Salvage BV" tegid ettepaneku koos avaristi päästa. (Põhimõttel *no cure - no pay.*) Nad saatsid oma päästepukserid "Solano" ja "Berkut" õnnetuspaigale. Kuni need kohale jõudsid, oli avaristi juures USA ristleja "Gettysburg". Leeke ei olnud näha, kõige paksem suits oli kahe korstna vahelises osas. Kapten teatas, et kaotatud on 2-3 inimest.

Reede, 2. XII 1994

"Achille Lauro" triivis. Päästepukser "Solano" oli laeva juurde jõudnud ja selle ahtriosa jahutanud, et puksirotsa kinnitada saaks.

Päästeeksperdi arvates oleks saanud laeva kustutada vaid tulekustutusgrupp laevas endas. Sel ajal arvati, et laev ei upu kiiresti, kreen oli vähenenud seoses kustutusvee lisandumisega. Kaks tulekustutuspuksert, üks Hollandi, teine Keenia oma, olid teel laeva juurde.

16.10

Toimus plahvatus "Achille Lauro" võõriasas. Laev 07°14', 1 N, 51° 19,8'E.

Laupäev, 3. XII 1994

Esimesed päästetud jõudsid Djibouti sadamasse. Üks Lõuna-Aafrika lauljaist rääkis hiljem, et see oli kõige kriitilisem moment: inimesed pidid uuesti paatidesse ronima, et nad sealt maale toimetataks. Osa reisijaid oli vette kukkunud, neid püüdsid vettehüpanud meeskonnaliikmed välja aidata.

Pühapäev, 4. XII 1994

Laevad, mis suundusid Mombasasse, kaotasid tugeva hoovuse tõttu tublisti aega. "Hawaiian King" oli sunnitud õõ sadama reidil ankrul seisma, tema pardal olid peamiselt itaallastest meeskonnaliikmed.

Ühe päästelaeva pardal suri hollandlane, üks hollandlane oli kadunud.

Esmaspäev, 5. XII 1994

49 päästetud jõudsid külmutuslaevaga "Lima" Muscati sadamasse. Itaalia alustas õnnetuse ametlikku juurdust, pärast seda, kui reisijad hakkasid avaldama rahulolematust meeskonnaliikmete ebapiisava professionaalsuse pärast. Itaalia transpordiminister Publio Fiori selgitas, et ta oli

kuulnud, et päästetöödel ei olnud kõik klappinud nagu peab. Esimesed Rooma jõudnud päästetud, nende hulgas oli 39 sakslast, kaebasid selle üle, et laeval puudus päästetööde juhtimine. Süüdistati ka meeskonnaliikmeid hoolimatuses reisijate ohutul paigutamisel ning päästevahustuse polevat korras olnud. Enne väljasõitu Genuast olid laeva kontrollinud Itaalia registri järelevalveinspektoriid. Kapten Orsi kinnitas, et olulisi puudusi ei leitud.

Samuti süüdistasid reisijad laevameeskonda, et ei antud edasi häresignaali. Kapten selgitas, et vilega anti edasi rahvusvaheline laeva mahajätmise signaal. 7 lühikest, 1 pikk signaal.

Kui küsiti, miks ei antud varem SOS-signaali, selgitas kapten, et loodeti tulest oma jõududega jagu saada. Alles siis, kui oli selge, et oma jõudest ei aita, anti hädasignaal ning käsk päästepaadid klaarida.

Mõningaid meeskonnaliikmeid ja eriti reisijuhti Nadia Eckhartit, kes mitte kohe ei tormanud iseend päästma, siiski kiideti ka. Ajakirjandusest läbi käinud süüdistused meremeeste arvel on mõnigi kord põhjustatud sellestki, et laeval on töö palju selliseid inimesi, kellele makstakse naeruväärsest väikest palka ning rikkad reisijad suhtuvad nendesse ilmse halvaksapanu ning üleolekuga. Pole siis ime, et neisse suure armastusega ei suhtuta. Niipea, kui õnnetus oli juhtunud, alustati kohe kindlustussummade üle arutlemist. Selgus, et ka Itaalia ei olnud ühinenud Ateena memorandumiga ning pardalolnuil seisis ees hulk asjaajamist.

Reet Naber

Ahvenamaa lugusid

Degerby külalissadam

asub Föglö saarel. Tegelikult on seal kõrvu kaks väikest sadamat, üks natuke uuem ja natuke kallim, teine pika ajaloo ja natuke kodusem. Külalissadamate nimekirjas on kindlalt eelistatum see uuem, kuigi ka teises on kõik meresõitjale vajalik olemas.

Föglö saarel on olnud pikka aega tolli- ja lootsipunkt, asula on pikema ajaloo ning oma kalapüügitraditsioonidega. Sest ajast on enamasti vaid mälestused ja muuseumivara järele jäänud.

Kohe vana sadama silla juures on mitu pisikest mõ-

nusat muuseumi: kalanduse, lootsi- ja tolliteenistuse ning päästejaama oma. Igaühes just selle saare elu käsitlev materjal, parasjagu korras ja mitte üleliia klantsitud. Mõnusalt tuttav igale vähegi rannarahva eluga kokkupuutunule. Saarel on oma parvlaevaühendus muu Ahvenamaa saarestikuga, igalt reisilt tuli maha oma-moodi seltskond, kes saarele tiiru peale tegi, õlut jõi ja jälle edasi rändas. Seal kohtasime ka Ahvenamaa merematkajate kohta ankeete täitvaid neid.

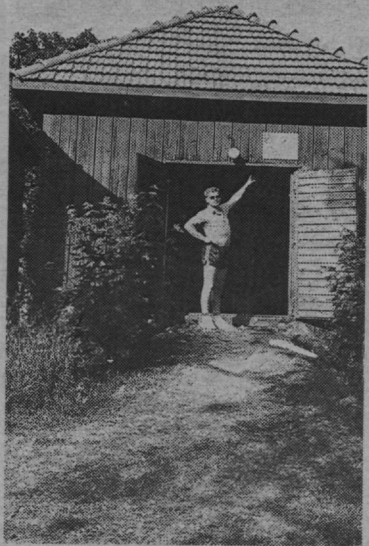
Hommikul kohvi keetmise

Vana päästapaat on oma endises kuuris, aga vettemineku lootust tal vist enam pole.

ajal jäi silma mõnusalt täis-tätoveeritud meesterahvas kena väikese valge koeranähvitsaga. Kohvikeetmine jäi teiste mureks ning (arvatavale) meremehele sai vastu kiirustatud. Pertti Puolamäki oligi kogenud merekaru, kes kõige suurema südamlikkusega rääkis just Eesti meremestest. Miks? Ju sellepärast, et "Corbiere'i" peamehaanikuna töötamise ajal oli tal tulnud tublide meestega kokku puutuda. Kuna ta jaanilaupäeval käeluu oli murdunud ("Purukainelt sai kukunud, ju sellepärast juhtus," lõmpsis ise veel juurde), oli

Postikärü on kohale jõudnud. Sõidutati parvlaeva pealt maha, tehti tühjaks ja läks tagasi.

Tollimuuseumi ees on Saaremaa tollipealik Mart Kii-sa.



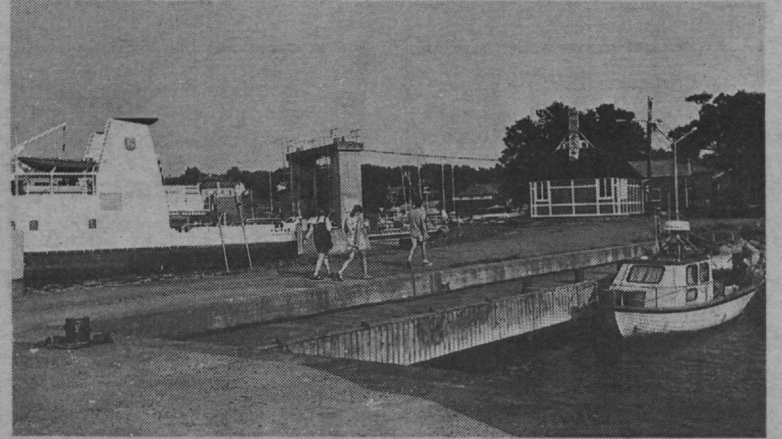
Ülikonemestari Pertti Puolamäki ja tema peni on varahommikul ringkäigul korraks Helle Hallikaga merejutu puhuma jäänud.

parasjagu kaldal ning käis koeraga nagu õige meremees kunagi hommikul tiiru sadamas ära. Tema kodu on saarel, vahel käib paadiga väljas kalal, sest sealsed veed olvad väga kalarikkad. Aga ühtki kutselist kalameest seal enam pole, ei tasuvat ära.

Mis tätoveeringutesse puutub, siis ütles ta, et mäletab täpselt iga tegemise korda, esimese lasi ta Amsterdamsis 1975. aastal teha, hiljem on neid lisandunud. Üks õige meremees olvad ikka tätoveeringutega.

Reet Naber

Parvlaev ühel, kalapaat teisel pool silda.



Läksin naiste pärast merele

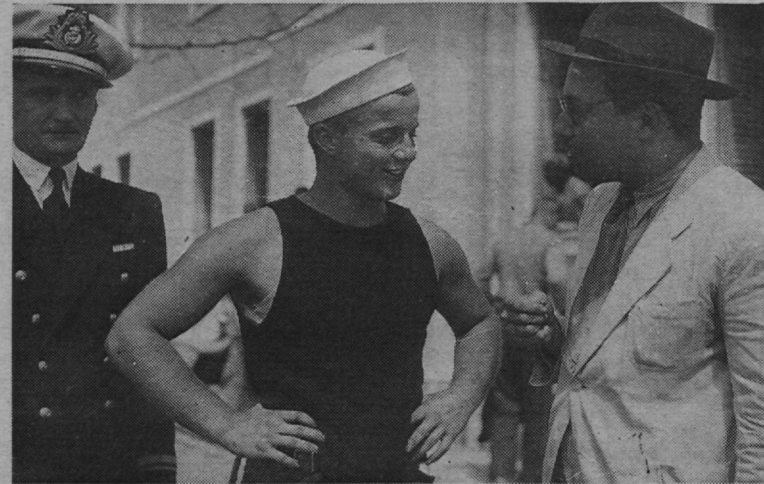
Kaugsoidukapten Fred Kraav läks merele 28. augustil 1939 16-aastaselt, kohe pärast Türi kooli lõpetamist. Pensionile läks 1. jaanuarist 1989. Seega on selja taga pikk meremehe-elu ja üle jäänud veel energiat ja tahtmist mitmete mereasjade ajamiseks siin- ja sealpool ookeani. Sest kodu on tal Kanadas, metsade keskel. «Ma olen ju maalaps,» selgitab ta. «Sellal sai laeva kohta ainult tutvuse kaudu. Mu isa oli Türi politseinikuks, tal oli häid sõpru Tallinnas, kes olid mulle juba kahe auriku peale kohta hoidnud, aga kuna ma ei saanud passi-asju korda, läksid need laevad merele ilma minuta. Kui lõpuks paberid korda sain, ei jäänud muud üle, kui Saaremaa kaudu kohta vaadata. Kirja teel tuli sealt vastus, et 1938. a. ehitatud «Oskaril» on võimalik tekipoisi koht saada. Läksin kohe õhtul rongi peale, et õiget aega mitte maha magada. «Oskar» oli Teäri laev, 30. augustil läksime Jaagarahult välja. Esimesel reisil olime Kopenhageenis. Seal on mul ka eluaegne mälestus: tätoveeritud ankur kää peal. Ma olin ju noor ja tahtsin kangesti meremees välja näha. Meil tuli tätoveerija laeva oma teeneid pakkuma. Mul oli vaid 1 Eesti kroon raha ja selle eest ei saanud muud, kui selle väikese ankrü. Jumal tänatud, et keegi mulle raha ei laenanud, oma peaga oleksin ma siis oma käsivarred kõik täis kirjata lasknud.

Kaua ma sellel laeval sõita ei saanud, algas sõda ning Eesti okupeeriti venelaste poolt. Meie laevad interneeriti Rootsis ning meeskondadele teatati, et nad saadetakse reisilaevaga «Estonia» tagasi Eestisse. Ma ei tahtnud kuidagi tagasi minna, sest olin kindel, et isa ei lase mind enam merele. Ma sain ju ainult tänu tema allkirjale laeva. Lahendus tuli viimasele minutil. Kapten Karl Teär tuli õhtul kell 11 laeva ja küsis, kes tahaks minna Eesti aurikule Göteborgis. Mina olin kohe valmis ning hakkasime siis EEROO aurikuga «Helios» läbi Saksa blokaadi Inglismaa vahet sõitma kuni 1940. a. kevadeni välja.

Kõige raskema aja sõitsin Põhja-Atlandil: 1939.—1942. aastani. See oli aeg, kus palju meremehi oli laiali väljaspool Eestit USA, Inglise, Norra laevades. Igas Inglise sadamakõrtsis võisid sõja ajal eesti keelt kuulda, palju Eesti laevu oli sõja ajaks Inglismaale jäänud, paljud neist aeti põhja, palju mehi sai hukka.

1940. a. lõpus olin järjest 54 päeva merel. Olin Norra m/l «Velox» peal, konvoiga pidime minema Šotimaalt üle Põhja-Atlandi. Iiri meres saime esimese rünnaku, tulime tagasi Šotimaale, kus formeeriti uus konvoi. Hakkasime uuesti minema, kui allveelaevad said õõsel kätte. Sakslastel oli jube komme konvoide vastu: nad peiltsid laevade asukohta välja, arvestasid konvoi liikumiskül-

rust ning kutsusid kõik ümberkaudsed allveelaevad kohale, kes siis nagu šaakalid konvoi ümber piirasid ning torpeedosid laskma hakkasid. Nad piirasid ümber ning kui kord juba üks torpeedo välja lasti, see mõnda laeva ikka tabas. Nii nad lasid kaks päeva laevu põh-



Kartmatu meremees Fred Kraav annab Brasiilias intervjuud pärast pääsemist 1942. aastal.

ja. Siis tuli kolmandal päeval üks inglise laev ja andis valjuhääldi kaudu käsu «Päästku end, kes saab», s.t. hajuda laiali ja proovida nii end päästa.

4. päeval oli korraldus «Mitte keegi ei lähe magama»: kuna laevu veel tulistati, tuli valmis olla laevade mahajätmiseks. Alles siis, kui ilm uduseks läks, lubati magama minna. Ma magasin kui kott, täiesti riides, päästevöö padjaks, taskulamp käe külge seotud. Ainult meresaad olid jalast ära võetud.

Õõsel kella 3 ajal käis mats., Mu peal kois magas

üks suurt kasvu kanadalaane, see sadas koos koiga mulle kaela, katsusin, et välja sain. Ilm oli tormine, rullas. Jõudsime midshipi, et päästapaati vette lasta. Kapten aga hoidis tagasi. Ta arvas, et me saime võõriossa tabamuse nii, et otsekohe ei upu. Ootasime natuke —

Saime kuidagi hakkama, jõudsime Lääne-India saarteni välja ja siis tuli telegramm: 200 miili meie ees oli üks samast konvoist pääsenud inglise kaubalaev põhja lastud.

Õhtul tuli teine samasugune SOS — nüüd 20—30 miili meist eespool oli teisel laeval sama saatus olnud. Ootasime pimedani, et küll meid sama ees ootab, aga saime kohale, 24. detsembril 1940 olime Vancouveri sadamas. Siis 7 nädalat dokis, uus last peale ja Inglismaale tagasi.

22. augustil 1942 lasti meil alt ära Rootsi m/l «Hammaren», mis oli inglaste teenistuses. See juhtus Brasiilia ranniku läheduses. Seal viidi päästepaadiga maale, samal päeval deklareeris Brasiilia sõja Saksamaale. Mulle tehti ettepanek Inglismaale tagasi minna, aga ma enam ei tahtnud. Läksin Ameerika teenistusse. Ametlikult teenisin 7. detsembrist 1941 — 15. augustini 1945 Ameerika Coast Guards, seega olen II maailmasõja kaubalaevastikuveteran.»

Kapten Fred Kraavil on nii põnev ja sündmusterohke elulugu, et ühe õhtuga ei jõua isegi kõige olulisemaid sündmusi ära rääkida. Tore on, et ta ise on kirja pannud mahuka käsikirja oma elust.

Loo pealkirjas väidetul on mitu tagamõtet. Üks neist oli see, et ema oli rääkinud, kui toredad need kaptenid ikka on, kõik varrukad säravaid paelu täis.

Praegu arvab kaugsõidukapten Fred Kraav, et ega need paelad ikka midagi anna, kui õiget meest nende sees pole.

Vestles Reet Naber

Magustoiduks käsikirjad



Selle rooliratta all peab merelehe toimetuse oma igapäevast töökoosolekut, kuni ükskord ehk praegu jätkuvalt kütma ja tabalukkude taga vanas merekoolis asuvasse toimetusetuppa jälle sisse saab.

Pildil ei ole mitte nurgake meremuuseumist, vaid jugoslaavia tavernist "Admiral" Tallinnas Tõnismäel. Nimi on sellele muuseumile pandud samale omanikule kuuluva sellenimelise vana aurulaeva järgi. "Admiral" seiklustest on meie lehes paar aastat tagasi juttugi olnud.

Isi Trapido foto

Avaldame sügavat kaastunnet **Elna Aunale** varalahkunud abikaasa **REIN AUNA** kaotuse puhul.
RAS Eesti Merelaevandus

Veeteede Amet avaldab sügavat kaastunnet **Elna Aunale** abikaasa **REIN AUNA** ootamatu surma puhul

Peaaegu

oleks möödunud esmaspäeval Tallinna külasthanud USA asepresident **Al Gore** saanud Eesti presidendilt kingiks plinkiva tuleorni. Igatahes ühe variandina oli seda tõsiselt kaalutud. Ent uus elektroonikasüsteem, mida Eesti tuleornides nüüd ja edaspidi kasutatakse, ei hakanud sedavõrd väiksena küllalt efektselt tööle ja seetõttu valiti traditsioonilisem kingitus — nahkehistöö. Kahju, sest elektroonika, mida esitleda kavatseti, taheti rüütada maketti Kõpu tuleornist — vanemast kui Ameerika.

"Meie Sadam"

RE "Tallinna Sadam" infoleht nr. 2 jätkab sadama uute juhtide ja spetsialistide tutvustamist. Seekord räägitakse tootmisdirektor Yrjö Saarineni, arendusosakonna keskkonnakaitse peaspetsialisti Andres Linnamägi ning vastloodud juriidilise osakonna juhi Toomas Tralla elulugudest, töömõtetest ja harastustest.

Arendusosakond tutvustab sadama tuleviku ja arenguga seotud oma tööde nimekirja. Pikemalt on kõne all sadamale kuuluva 13-hektarilise maa-ala loovutamise linnale.

Ohutustehnika-alased arvud ja faktid näitavad, et 1993. aastaga võrreldes oli möödunud aastal sadamas õnnetusjuhtumite vähem, ent need olid raskemad. Ka kaotatud tööpäevi oli rohkem.

Ulevaade tehakse personalitöötajate nõupidamisest ja sadama tööliste koolituse süsteemist.

Spordiuudised kõnelevad seniioride korvpallimeeskonna võidukast külaskäigust Kotka merekolledžisse, kus mängiti õppejõudude meeskonnaga.

Leht peab ka veebruarikuu juubilare meele ning informeerib sadama tervisekeskuse pakutavaist teenustest.

RE Tallinna Sadam sadamates seisid 20. märtsil:

Muuga sadamas
"Gernala" (Leedu lipuga) — laadib turvast
"Interprice" (Hong Kong) — laadib vilja
"Saba" (Vene) — laadib karbamiidi
"Elblag" (Poola) — liinil

Kesklinna sadamas
"Suurlaid" (Eesti) — liinil
"Bore Song" (Soome) — liinil
"Vassili Kalashnikov" (Vene) — lossib segakaupa
"Vera" (Vene) — laadib vineeri
"Amirov" (Aserbaidžan) — liinil
"William Foster" (Vene) — laadib alumiiniumi

Kes meil käivad

Kopli sadamas
"Noki" (Leedu) — lossib koksi
"Pine King" (Honduras) — lossib pigi
"Tadeusz Ocioszynski" (Poola) — lossib kakaoube
"Rapla" (Eesti) — laadib laudu
"Talasa" (Läti) — laadib salpeetrit
"Raugi" (San Vincent) — laadib tseluloosi
"Paškov" (Vene) — laadib laudu
"Viola" (Eesti) — laadib laudu

Paldiski sadamas
"Volgo-Balt" (Vene) — laadib vana-rauda



TALLINK



ESTLINE

AS ESAGENA Ltd

MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY

Scantrans



TERMINAAL

inreko

ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 20. märtsil:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Baton Rouge'ist Anconasse
"ALEKSANDER ABERG" — Prince Rupertis
"PAUL KERES" — Kotkas
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Shanghaist USA läänerannikule
"GUSTAV SULE" — teel Richard Bayst Artausse
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Gibraltarist Atlandile
"HAAPSALU" — teel Halifaxist New Yorki
"VILJANDI" — teel Peterburist Riiga
"RAKVERE" — Helsingis
"NARVA" — teel Rio Hainast Cartagenasse
"VALGA" — teel Miami Manzanillose
"KEILA" — Skiddas
"KUNDA" — teel Port Harcourtist Rio de Janeirose
"PALDISKI" — teel Suezist Bombaysse
"MAHTRA" — Batas
"SOMPA" — teel Sousse'ist Koldingisse

Neile, kes ootavad...

"KEHRA" — teel Rouenist Conakrysse
"AEGVIIDU" — teel São Francisco do Sulist Casablancasse
"KUIVASTU" — Conakrysse
"KUUSALU" — teel Doualast Nantes'i
"PARILA" — Loviisas
"RAKKE" — teel Københavnist Las Palmasesse
"VALKLA" — teel Mangalorest St. Malosse
"PIHTLA" — teel Rio de Janeirost Casablancasse
"NAISSAAR" — teel Peterburist Rotterdami
"VAINDLO" — teel Salonicast Antwerpenisse
"FRISOHAVEN" — tee Kamsarist Rotterdami
"MUHU" — teel Alast Mitylennesse
"ABRUKA" — Rouenis
"VILSANDI" — teel Rotterdamist Landskronasse
"KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Bremenihavensse
"KAPTEN VOOLENS" — teel Helsingist Antwerpenisse
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Helsingisse

"KESSULAI" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"VIIRELAI" — Stockholmist
"MANILAI" — teel Felixstowe'st Vanasadamasse
"SUURLAI" — Vanasadamasse
"HEINLAI" — Antwerpenisse
"PAKRI" — teel King's Lynnist Kopli sadamasse
"ANGYALFJÖLD" — Vene-Balti sadamas
"AEGNA" — Ipswichis
"KABALA" — Casablancasse
"MOHNI" — teel Casablancast Bilbaosse
"RAPLA" — Paljassaare sadamas
"TORMA" — teel Skellefteast Nantes'i
"SOODLA" — teel Tallinnast Santanderi
"KLOOGA" — teel Ceutast Gaetasse
"TRANSESTONIA" — Århusis
"ELBLAG" — Muuga sadamas
"DONATA" — Vanasadamasse

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub aprillis

Arvutiküljendus: Vello Lind ja Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas.

Toimetuse postiaadress:
EE0001 Tallinn,
Pikk 70, "Meremees"
NMT-telefon 8-25-238 088.

«Printall»
Tellimuse nr. 1444

Toimetaja
MADLI VITSMANN