



Ilmub
(vahegaadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

M E R E M E E S

Nr. 8-9 (981-982)

Teisipäev, 25. aprill 1995

Hind 4 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kodumaine kaup lk. 2
- ☛ Seekord tollimeestest lk. 3
- ☛ Tallinna Meretehases lk. 4
- ☛ Rannavalve on likvideeritud lk. 5
- ☛ "Estonia" komisjoni osaaruanne I lk. 7-10
- ☛ Skandaalitekitamisest lk. 11
- ☛ Ebalev pilk lokkidele lk. 12
- ☛ 30 aastat vastutust lk. 14
- ☛ Ahvenamaa lugusid VII lk. 15



6. aprillil oli Tallinna reidil suurejooneline päästeõppus. Lähemalt lk. 6.

Sinimustvalge lipu all

võiksid sõita meie 570 registreeritud laeva ning lisaks veel hulk väiksemaid aluseid. Sõidavadki, aga milliste all?

5. aprillil oli Vana Kalasadam laevu paksult täis nagu tavaliselt. Aga need lipud...

Kahel laeval olid korralikud lipud: "Esmani" "Triigil" ja natuke pleekinud, kuid muidu korras "Moon-sund Shippingu" "Saaremaal". Ülejäänutel lipud kas puudusid üldse või oli üles tõmmatud midagi, mis kunagi võts olla lipp.

Sel juhulikul päeval jäid

näruste lippudega või hoopis ilma silma järgmised laevad: AS Marise "Silla", AS Zivbeli "Helena", Eesti Meteoroloogia ja Hüdroloogia Instituudi "Orbiit", Kolhoosidevahelise Laevatehase "Herman", Eesti Riikliku Mereinspeksiooni "Triin", AS Petrolati "Albatros".

Musta peopesasuuruse lapikesega seisis seal ka "Tarest", mis registri andmeil mõnda aega müüdnud on. Mida see siis veel peale hoolimatuse sümboliseerima pidi?

Kalasadamas kogetu taus-

tal tundus nädalajagu hiljem Kopli sadamas nähtu peaaegu lavastusena. Kai ääres Vene jt. lippudega laadivad lossivad laevad olid kõik üles tõmmatud Eesti lipud, mis enamasti olid tunduvalt korrektsema väljanägemisega kui nende lipuriigi omad. Loomulikult on sellel praktiline seletus, aga kurb on, et paarisajakroonise korrektse Eesti lipu muretsemine tundub laevaomanikele ülearuse kulutusena ning sadamaametnike silma see ei rii-va.

Reet Naber

Teade

Meremeeste Haigekassa lõpetas tegevuse 1. aprillist, õigusjärglaseks kõigis kohustustes ja õigustes on Tallinna Haigekassa.

Hülgepea lehvib siiski



"Georg Otsa" koha on hõivanud näotu hülgepea lippudega ujuvasi.

Selsamal 5. aprillil oli peaaegu nädalajagu päevi liputa olnud endise sõe-, nüüdse metallikal ääres seisnud "Evmar". Kui ahtriga reisiterminali ette silduvate reisilaevade lipud on sadamajärelevalve valvsa pilgu all, siis sõekai otsa vaatama minna, mis mere poolt paistab, polnud vist keegi vaevunud. Veidi pleekinud Küprose lipp ilmus välja alles pärast seda, kui sadamajärelevalve tähelepanu oli lipu puudumisele juhitud.

Seevastu rõõmsalt lehvivaid hülgepea lippe oli koguni kaks tolle vineermonstrumil, mis juba kaks nädalat traditsioonilise "Georg Otsa" kai on hõivanud. Jäi mulje, et pool reisisadamat on "Silja Line'ile" üüritud: terminali ees seisis too ujuvterminal-restoran või-mis-ta-võiks-olla, selle taga "Silja Festival". Eesti liinilaevad peavad aga vennalikult jagama ainukest vasakpoolset kaikohta. Nii saigi "Georg Ots" terminali ette reisijaid peale võtma haalata vähem kui tund enne väljasõitu. Alles siis, kui "Tallink" oli koha vabaks teinud. "Külas oled võoras, omas kodus samuti," arvavad selle kohta Eesti laevade kaptenid.

Madli Vitismann

Eesti Mere-laevanduse ja Tallinki ühistest pressiteadetest

22.04.95. 14.25

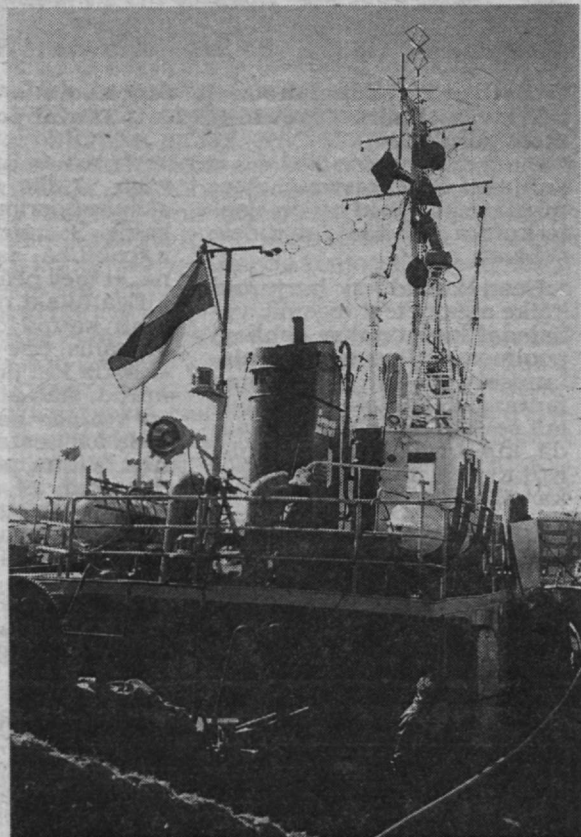
Täna hommikul 8.48 rivas m/l "Tallink" peale väljumist Helsinki sadamast väga tihedas udus. Soome lootsiga pardal, veetalust kaljut. Laeval oli 1005 reisi- ja 120 meeskonnaliiget, autotekil — 22 sõiduauto, 11 pakiauto, 5 veoauto ja 4 vedukit koos järelhaagisega.

Kokkupõrke tagajärjel tekkis paremas pardas generaatoriruumi piirkonnas umbes 3—3,5 meetrit allpool veeliini laevakorpuse kahjustus. Sissetunginud merevee tõttu seiskusid elektrigeneraatorid ja laev sai mõningase külkalde (umbes 10 kraadi).

Avariigeneraatorid käivitusid koheselt ja tagasid avariivoolutoite laevas. Samas kuulutati välja häire ja informeeriti Helsinki merepäästkeskust kokkupõrkest koos taotlusega reisijate evakueerimiseks laeva pardalt.

Keskpäeval saabus m/l "Tallink" pukiiride abil Helsinki sadamasse Sompasaari kai äärde.

(Järg lk. 14.)



Kõige korralikuma Eesti lipuga oli "Triigi".

Kodumaine kaup

Euroopa Liiduga ühinemine on pannud proovile meie lähinaabrite kehalised võimed. Reisisadamas ja laevadel võib näha, kuidas nad east ja soost hoolimata veeretavad, tassivad ja lohistavad pappaluseid ja -kaste europortsu ollega. Kes viib üle lahe tagasi "Lapin Kulta" plekkpurke, kes on otsustanud Saku purgile kasuks.

Rootsi-liinil on asi reisirajale mugavamaks tehtud: laeva-poes pakutakse soodustatuna "Estline'i" firmaemblemiga reisikotti, mis täidetud euronormi "Prippsiga". Aga võib-olla võiks selle asemel olla "Saku originaal"?

Laos

"Mare Balticum'i" alumisel tekil on kaubalaod. Et kaupa mitt eästi-tagasi vedada, täidetakse ladusid uuesti iga päev, enamasti aga üle päeva, Stockholmis. Ohtuks on kaup restoranidesse-poodidesse-baaridesse laiali jagatud, ent üht-teist on kavalate lukkude taga veelgi varuks. Banaane ei ole, need on "tarvitusel", aga veinikeldri võõramaste kirjadega kastide hulgast on võhiku meelest piisavalt keeruline seda üht ja õiget üles leida.

Laotöölise Aarne Koppel näitas ja seletas:

Meil peab alati kindel kaup sees olema. Ja stabiilse kvaliteediga. Ei saa nii nagu tavaline kauplus, et ostab sisse, mida kätte saab.

Rakvere liha pakendid tihtipeale lagunevad, nüüd on küll natuke paremaks läinud. Kui lihatükid ei ole kindla suurusega, jääb lõikamisel palju üle. Hiljuti tuli sellepärast osa tagasi saata.

Riivuleil on kana, peekon, hakklihapallid. Keegi ei hakka siia tooma loomakeret, ja siis tükeldama. Siin on krevetid, kõrval angerjad. "Dagofisk" saadab natuke lõhet. Seal on pagaritoodete kastid. Need pannakse värskendamiseks ahju — oma pagari-töökoda ei ole.

Laopinna juurdesaamiseks oleme tagumised riivlid kõrgemad teinud. Vaja on veel midagi ette võtta — kogu kaup ei mahu ära.

Muidugi on siin lõputult igasugust keeltes siltidega kaupa. Mina olen siia kuidagi kauemaks tööle jäänud, mul on paljud asjad peas, tean, kus need asuvad. Aga muidu on leidmisega küll tükk tegemist. Eriti veinide puhul tundus algul, et väga raske on õiget üles leida. Aga lõpuks jääb kogu see kaup pähe.

Poisid korjavad kaubad käre-rudesse kokku. Saateleht tuleb arvutist välja ja antakse kaasa.

Parfümeeripood peab oma ladu ise — nende kaup on vist kõige keerulisem.

Tuleb ette, et firmad käivad oma uute kaupade näidiseid pakkumas. Enamasti ei võeta. Näiteks Saaremaa juustu me enam ei võta — tõstsid hinda.

Saku õlu on väga nõutud asi. Purkides? Mina pole kohanud. Ju siis pole see info veel nende meesteni jõudnud, kes tellivad. Ega nemad küll suurt eesti asjadest teagi. Õllekappasid 4-5 tükki vahel ikka võetakse sisse.

Kajutiteenijate varude jaoks pole üldse kohta. Kui peaks rohkem rahvast tulema, siis ei teagi, kuhu panna seebid, tualettpaber jne. Restorani ühekordseid laudlinu on terved mäed.

Masinameestele toodav läh-heb kohe pakiga nende kätte, mitte siia lattu. Suurt vidinate tagavara ei ole — lüliteid jne. Neid saadetakse kohe kui vaja, ei ole mõtet üle mere edasi-tagasi vedada.

Kaubalifti meil ei ole, kaup tuleb käsitõstukiga alla saata. Kärudega töötamisel on

kõvasti füüsilist jõudu vaja. "Estonial" oli niisugune kaubalift, et oleks isegi väikese auto võinud alla lasta.

Eestlased pole veel nii välja õppinud, et kaupa tellida. Keel loeb ka. Muidugi ei ole siin asju, mida eesti inimene ära ei õpiks — eesti mees ongi kõrval, kes õpib. Aga kaadri vahetumine on natuke liiga kiire. Töö on raske, just tempo tõttu.

Kärumehed on kolmekesi. Restoranil oma kauba saamisega nii kiire ei ole, tellivad ikka ette valmis. Eile õhtul olime küll täiesti nõrkemas. Kui autod peale tulevad, pole meil autotekil enam ruumi — seni tuleb joostes kõik ära teha.

Piletite müügi järgi teatakse öelda, kui palju tuleb eestlasi, kui palju rootslasi, ja selle järgi osatakse köögis arvestada, kes mida sööb.

Poes

Peale õllekoti üllatas laeva-poes Rootsi-liini jaoks veider kohivalk: "Paula" ja "President". Mõlemad "Pauligilt",



Laeva laos kodumaiseid kaubamärke otsimas.

"Paula" eestlaselegi maahinnast odavam. Oli "Kalevi" šokolaadi ja "Liviko" viina, samuti Viru tänavalt tuttavad kampsunimustreid. Vastu kevadet olid soojad kampsunid alla hinnatud. Aga lihavõtte-pühade eel oleksid Rootsi pappmunade kõrval piisavalt huvitavad võinud olla "Kalevi" kuldse tutiga šokolaadi-pähkli-munad. Ning poleks paha olnud laevareisijailgi "Olümpia" kohvi kaudu Eesti olümpiakoondist toetada...

Kaupluse juhataja Peeter Ojasaar:

Poes Saku õlut ei ole. See on ka omaette poliitika. Enamik kaupu tuleb ju Rootsist. Ausalt öeldes, mina pole kompetentne vastama — kauba valik on rootslaste rida.

See Eesti kaup, mis on, läheb väga hästi. Kohvikus on Saku õlu, ja seda tahetakse väga. Kuigi hind on ka väga kõrge.

Eestipärast traditsiooni pakkuvat kaupa — kampsunid jne. — osteti aasta tagasi rohkem. Nüüd juba teatakse, et Tallinnast saab seda odavamalt — rootslane on kompetentne küll. "Kalevi" kaupa on olnud — jõulušokolaade, karpe. Eesti viin on kogu aeg sees, ja seda tahetakse. Savipudelid munaliköör ja "Vana Tallinn" on ka hinnas.

"Pauligilt" oli soodne kohvipakkumine, sellepärast on "Paula" ja "President". Meeskondki saab siit odavamalt kui maalt.

Eesti kaupmeestes ei või üldjuhul kindel olla. Tihtipeale tekib kvaliteedi küsimus. Rootsi klient on väga nõudlik. Nii säilivuse kui kõige muu asjus. Meil peab olema kindlalt originaalkaup,

mitte juhuslik pörandaalune. Aga Eesti kaupmeestes ei saa kindel olla — praegu veel. Rootsipoolse peal on kindlad lepingud, kõik on garanteeritud.

Mis uude kaupa puutub, siis Rootsipoolelt tulevad pakkuvad sageli ise seda laevale tutvustama, kodus läheme rohkem meie kohale. Kuigi mõni tuleb ikka laeva ka.

Köögis

Salatikausid ootavad laual restorani viimist, igaüks ise viisil ehitud. Puuviljakorv pole lihtsalt korv puuviljaga, vaid seda on hoolega disainitud, ka sanga küljes ripub viinamarjakobar. Kui palju selles köiges, mis sõjani jõuab, on kodumaist?

Külma köögi juhataja Pilvi Lepp:

Üht-teist meil on, näiteks madise leib restoranis, aga Eesti kaupa võiks rohkem olla. Näiteks puuvilja — meil on juba firmasid, mis toovad Eestisse kvaliteetset puuvilja. Loomalihafileed võiks olla, aga Eesti sealihaga on

sadat kilo liha ei ole. Meil pole seda siis enam kuskilt võtta — kaup peab kindla peale õigeks ajaks kohal olema.

Mis maitseesse puutub, siis meil oli "Estonial" selle jaoks oma komisjon: intendant, köögitülem ja purserid istusid koos, proovisid ja maitseisid. Põhiline sõna oli seal ikka rootslaste öelda. Neile maitseb magus heeringas ja seda tellitaksegi.

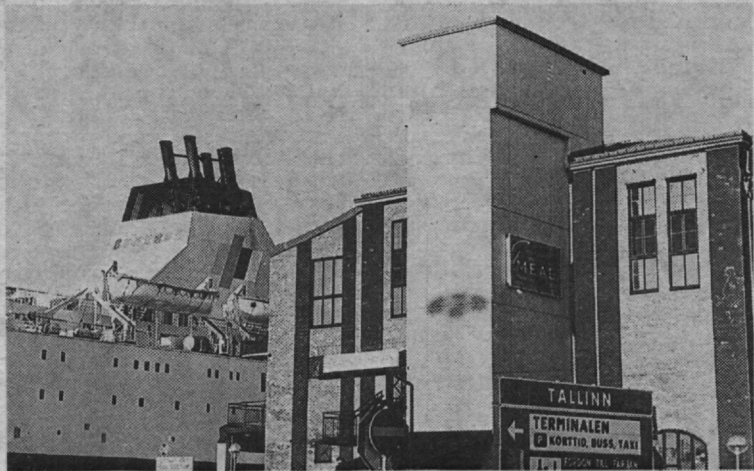
Eesti kaupa on meil küll vähevõitu, aga valik siiski suureneb. Palju sõltub hinnast — kui "Paulig" andis kohvi meile soodsa hinnaga, siis telliti seal; varem olid "Gevalia" ja "Löfberg Lux". Saku õlu läheb meil hästi, aga kus on tax-free, kui selle pudel maksab 20 Rootsi krooni?

Eesti leiba saame messis iga päev, aga Eesti saia tahaks ka — see on palju maitsev. Eesti vorsti ja juustu on, Tallinna tetrapaki piima ka. Köök on meil väga hea — müts maha tegijate ees.

Rootslastel on neljapäevane komme anda praeks pannkooke moosiga ja herne-suppi, milles lusikas püsti seisab. Rootslastel käib pannkookide juurde ka punš, aga see on siin ära jäetud... Varem pakuti seda mõned kord kahe nädala jookul, nüüd aga iga neljapäev. Tuletab kangesti sotsialistlikku kalapäeva meelde.

Tean küll, et kapten on laevajuht ja mitte ärikes, aga öelge siiski, kuidas teie meelest edeneb äri "Mare Balticumil"?

Kapten Erich Moik: Siin tekib huvitav absurd, mida on kõigile raske selgeks teha. Meie laev on iseenesest



"Estline'i" sadamahooneit Stockholmis kadus firmamärk varsti pärast laevaõnnetust. Täni pole midagi asemele pandud.

kahjuks liiga rasvane. Mennüüst leiab siiski nii eestlaste kui ka rootslaste maitsele sobivat.

Eesti kokad on harjunud kõike algainetest tegema, välismaal kasutatakse rohkem pooltooteid. Roogade kaunistamisel saab siin igaüks oma fantaasiat näidata — materjali selleks on rohkemgi valida kui tavalises restoranis. Kui toit on nii kallis, peab ta ka väga ilus välja nägema.

Igapäevase tarbija jutul

Kolmandat aastat Rootsi-liinil töötav II tüürimees Mario Peterson:

Eesti kaupmehe peale ei saa kindel olla. Ta pakub küll oma kaupa ja temaga tahakse leping, et toob pidevalt üle päeva näiteks 100 kilo liha. Toobki nädala, võib-olla ka teise. Aga siis ühel päeval ei too. Hea, kui helistabki, et näe, mul läks auto katki. Aga meil on laev välja minemas ja

väga kallis objekt, mille ekspuuteerimine on ka väga kallis. Seetõttu on meie hinnapoliitika samuti niisugune, et laev peab sisse tooma.

Ega ükski rootslane hakka eesti kaupa ostma, kui see on kallis. See on raudne seadus. Ja kui jälle liiga odavalt müüd, jääb allahinnatu mulje. Või siis hakatakse ainult seda asja ostma. See pole ka hea. Hinna peab joonistama niimoodi, et see oleks normaalne ja et kauba järele oleks normaalne nõudmine. Aga seda poliitikat on raske ajada.

Eesti kaupa on sees — "Kalevit", "Livikolt" —, aga seda võiks muidugi rohkem olla. Saku õlu on baarides-restoranides.

Esimesel päeval nõudsin Eesti musta leiva mess, ja seal see nüüd on. Aga ma saan väga hästi aru, et ega messi inimesedki taha selle Eesti leiva lõikamisega tegelda — palju lihtsam on Rootsi lõigatud leiba lauale anda. See

on muide ka palju kallim. Aga ega neid huvita hind, neid huvitab, kuidas oma asja lihtsamalt ajada.

Eesti kaupmeeste probleem on sõnapidamine, muidu võiks paljutki meie poole pealt kõõki võtta.

Tellisime tööriided, osa Rootsist, osa Eestist. Rootslaste tähtaeg oli kolm, eestlastel kaks nädalat. Rootslaste töid kolme nädala pärast oma riided ära, Eestist saime lõpuks kolme kuu pärast kätte. Väljas on külm, aga mehed on riieteta! Novembris Saaremaalt tellitud kampsuniteid pole siiani toodud. Tehti kõrge kraega nagu suuskampsunid, ja nüüd hakkab suvi!

"Pauligi" kohviga on nii, et vahepeal polnud meil kohvi üldse müügil, siis tekkis nõudmine, ja tellimisel mindi kõige kiiremat teed. See valik ei ole lõplik.

"Kalevi" on nüüd suutnud ikka taset hoida.

"Estline'i" varustajad, kes meil töö on, ei suuda võib-olla kogu pakkumiste situatsiooni jälgida. Aga see puudutab vist ikkagi mõningaid üksikuid uusi kaupu, põhiliselt on info liikunud. Jää on eesti kaupade osas liikuma hakanud. Üks kokk lastakse meil lahti, sest ta põhimõtteliselt ignoreerib eesti kaupa, keeldub seda vastu võtmast.

Algul polnud laevas eesti piimagi.

Aga jah, paljudes kohtades kehtib ikka vana süsteem, tädi Dusja vaatab, et tal pole praegu madise leiba käepärast: "Ah, pane "Viljaveski"! Kui nüüd tädi Dusjale ei makstaks selle päeva eest palka, mil ta niisuguse liigutuse tegi, siis ta järgmine kord enam ei teeks. Meil ei ole trahvisanktsiooni, see on üks väga paha asi.

Soome-liinil

"Vana Tallinna" poed pakuvad Eesti kaupadest leiba ja juustu, "Kalevi" šokolaadi, "Liviko" viina ja muidugi liikiõri "Vana Tallinn".

Kuigi soomlased on tõenäoliselt Tallinna kauplustes (ja turgudel) pakutavaga üsna hästi kursis, on loomulik, et Eesti laevadel saab Eesti kaupa osta.

Kuidas satub kodumaine kaup laevale, intendant Artur Siikki:

Nii Tallinna kui Helsinki poolel on inimesed, kes tegelevad kauba hankimisega. Laeva arvamust muidugi arvestatakse seejuures.

Eesti kaupadest on meil kolme sorti viina, "Vana Tallinna", "Kalevi" šokolaadi, ka leiba ja juustu. Kodujuust läheb hästi. Saku õlu on ka.

Üldiselt jääb turne, et me ei ole välismaalastest reisijaid küllalt eesti kaubaga harjutanud.

Jah, aga kui ma tahan meie kaupmehelt saada mingit kaupa, ütleme, 10 ühikut iga päev, aga ta toob täna 5 ja homme 15... Tallinnas võtame saia-leiba — nemad saavad küll toodud, igal õhtul ja hommikul sõidab auto ette.

"Ars" käis oma kaupa pakkumas. Nemand suudavad nii teha, et mingi toode oleks müügil ainult meie laevades.

Kõigist jutuajamistest kodumaise kauba ümber koorusid välja õpetussõnad Eesti kaupmeestele:

- peab tundma kella ja kalendrit, kokkulepitud kaup peab olema kokkulepitud ajal laevas. Kaupmehe probleemid lubaduste täitmisel laevaperet ei huvita, nendega reisijaid toita ei saa.

- kaup võib olla kuitahes hea, aga tal peab olema vastupidav ja kergesti käsitsetav pakend. Tootjale võidakse ära öelda ka siis, kui karbi-papp on nii pehme, et tõstes laguneb.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Seekord tollimeestest

Tollipunkti juhataja VELLO JÕEÄÄR, kuidas elab Muuga sadama tollipunkti rahvas?

Me oleme lihtsad töönimesed, kes iga päev oma tööd teevad. Muuga tollipunkti erinevus võib olla selles, et meil on Eesti suurim transiitsadam, kust käib läbi ilmselt üle 90% Eesti transiitkaubast, vähemal määral ka import- ja eksportkaupa.

Lähemal ajal loodame oma töötingimuste paranemisele: seoses uue parvlaevatermiinaali valmimisega ehitatakse ka ajutine tollitermiinaal. See võimaldab meil põhimõtteliselt kõiki kaupu kontrollida. Mais läheme Soome kolleegide juurde meretollindust õppima: tolli ujuvvhenditega reidil töötamist, kuidas kontrollida punkerdamist jne. Siis püüame saada mingit selgust küsimuses, kas üldse on mõtet oma tegevust pikema perioodiks planeerida või mitte. See on seoses Euroopa arengutendentsidega. Loodame oma probleeme seal esitada ning nende üle mõtteid vahetada.

Meil on oma ujuvvhendid: kaks kaatrit. Muugal on kaater "Mai" EAM 5477, 12 m pikk, endine admiraliteedikaater, mis on Vene tollilt pärandusena jäänud ja nüüd ära remonditud. Praegu ootab see värvimist, saame oma tollitunnused peale. Sellest aastast saame sõita ka tollilipu all, mõõdunud aastal olime veel riigilipuga.

Aprillikuus loodame saada ka raadiosaatja-vastuvõtja, enne oli meil meresidevahend "Motorola". Ei saanud isegi ette teatada, kui mõnda sadamasse läksime.

Mis selle kaatriga tehakse?

Mõõdunud aastal kontrollisime väikesaarte ja ranniku väikesadamaid. Avastasime ka salakaupa. Põhja sadamasse toodi reidilt väikejuvvhenditega salaja suurtelt alustelt maksustamata kala. Need olid "Ookeani" laevad, millelt mereahvenat toodi. Kolmel korral jäädid vahele. Käisime ka punkerdavaid laevu kontrollimas.

Meie jaoks oli oluline see, et kui kohtasime väiksemaid laevu, oli neil juba teada, et see on tollikaater "Mai", mis ringi liigub. Seega vähemalt teatakse, et merel on ka mingi kontrollorgani esindaja liikumas.

Räägitakse, et tollis vahetub rahvas kiiresti?

Aastas vahetub meil umbes 40% kaadrist. Siin on palju põhjusi. Me kuulume riigiameti palgakategooriasse, aga saame natuke vähem kui peaminister. Tegelikult on see üks raske töö, kus on vaja mitmesuguseid teadmisi seadusandlusest, raamatupidamisest ja paljust muust. Tolliametniku töö on üks vähestest riigiametitest, kus töö on eluoluline ning sotsiaalseid tagatisi ei ole. Meil on suur vastutus. Koos maksuametiga on tolliamet üks ebapopulaarsemaid ameteid, sest need kaks nõuavad riigimakse sisse.

Meil on õigus ka trahvida ja õigus ise juurdust läbi viia. Haldusõiguse rikkumise eest võime määrata trahve vahemikus 7,5 kroonist 100 000 kroonini. Inspektor võib kohapeal trahvida kuni

300 kroonini. 7,5-kroonist trahvi seni veel kellelegi määratud pole, ka maksimummäära mitte.

Kas meremehed veel oskavad salakaupa peita?

Eks ikka. Meil totaalkontrolli pole, sellepärast sai läbi minna ka see ahv, kellest varem juttu on olnud. Kui vahele jäädakse, siis enamasti ikka alkoholi ja tubakatoodega, ka suurte külmrelvadega.

Natuke nalja saab iga päev. Praegu näiteks ootab tollilaos koorem alkoholi: keegi omaks ei tunnista. Me-

tud kaup. Kettidega kepid (*nunchaku*) ja parajad kaikad (*tonfa*) ei andnud lihtnimise jaoks ka õiget relvamõõtu välja, aga ekspertiis kinnitas, et seda need on. Nii me siin iga päev midagi uut juurde õpime.

Kuidas on Muugal töötada?

Selles mõttes hea, et koostöö sadama administratsiooniga on seni hästi laabunud. Meil on vastastikune huvi. Tuleb ju sadamale kasuks see, kui on teada, et tolliprotseduurid lähevad siin sujuvalt ja kiiresti. See on üks sa-



Muuga tolliülem Vello Jõeäär.

hel jäi pass ka maha, Interpol ja teised otsivad omaniku taga.

Aga selle-est tuldi eile järele õllekoormale, mille olid omaks tunnistanud kolm klienti. Selgitame siis, kes tõeline omanik on.

Tõsiselt oleme segaduses ühe kinnipeetud relvakoormaga. Meie pidasime kinni, aga tuli välja, et need mõõgamoondi asjad, mis seal olid, polnudki tegelikult pärisrelvad, vaid vastavalt eeskirjadele tehtud maketid. Ja külmrelvaks osutusid hoopis muud, mis seal koormas olid. Bambuskepid näiteks. Minu poolest oleks neid bambuskeppe koormate kaupa sisse võinud tuua, nüüd selgus kõigile hea õpetunnina, et need on keela-

dama plusspooli ning aitab kaasa sadama läbilaskevõime suurendamisele.

Mis on uudist?

Merepoole pealt ehk niipalju, et alates 10. aprillist peab kõigil laevadel kauplevatel firmadel olema spetsiaalne kauplemisluba, mille annab välja Riigi Tolliamet. See peaks tolliametil võimaldama laevadel kauplemisest ülevaadet saada. (Rahandusministreeriumi teateil oli eeskirja väljatöötamisel kaasatud ka Tallink R. N.)

On muudatused autode sissetoomisel. 1. aprillist kadus ära protseduuritasu, selle asemele tuli riigilõiv 200 krooni iga deklaratsiooni pealt.

Muugal oli 5. aprillil Reet Naber

Kommentaari

Uue Eesti Vabariigi ülesehitamine on kaasa toonud ka uute seaduste loomise. Suures kuritegevuse vastu võitlemise tuhnas kinnitas valitsus 1994. a. 20. septembril määrusega nr. 334 ka "Külmrelvade valmistamise, müügi, omandamise, hoidmise ja kandmise ajutise eeskirja". See ei ole kõige õnnestunud, ära on püütud keelata kõik, mis vähegi pähe tulnud. Seal on muu hulgas "üksikisikult keelatud omandada, hoida, kanda ja kasutada idamaa võitlusvahendit (*nunchaku, suriken* jms.). Mõistetav oleks avallikult kandmise ning nende kuritegelikult eesmärgil kasutamise keelamine. Paljudes idamaa võitluskestides on nende kasutamine hädavajalik.

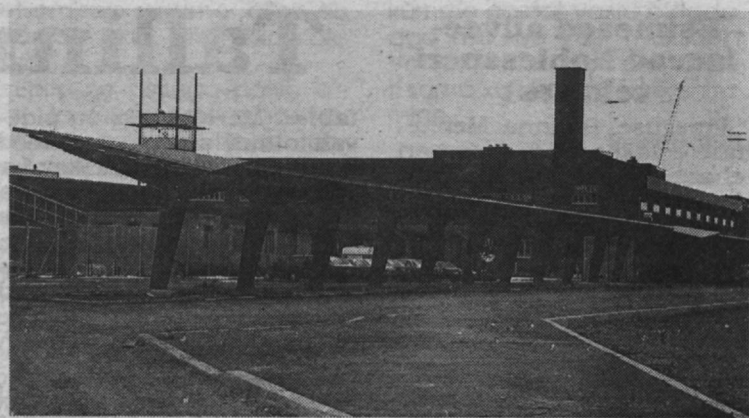
Nunchakud on kaks keppi, mis on ketiga omavahel ühendatud, *tonfa* meenutab kõige rohkem käepidemega kumminõla, erineva pikkusega bambuskeppe nimetatakse vastavalt pikkusele *tso-bo, naginataga* jne. Nende kõigiga saab üksjagu halget teha, aga ka end tõhusalt kaitsta. Sama lugu on *aikido*'s kasutatava *jo-ga*, mis on tavaline, umbes rinnuni ulatuv kaigas. Ühtpidi nagu oleks võitlusvahend ning teistpidi — kes ütleb, et tegu pole lihtsalt luuavarrega.

Korraldajate püüdlust ohjeldada kantpääseld löömvahendi seaduse jõuga võib ju mõneti mõista, kuid samas hakkab see ahistama paljusid ausaid võitluskeppide harrastajaid. On nagu Nõukogude ajal, kus julgeolekustruktuurid püüdsid piirata idamaiste võitluskeppide harrastamist, nähes selles ebatervet konkurentsi.

Samas "Eeskirjas" aga on käed täiesti vabaks jäetud ükskõik kelle teise ilma saatmiseks keemiarelvade abil. Politsei loaga võib omandada, hoida, kanda ja kasutada gaasipihustit kuni 5% kontsentratsiooniga närvi-, pisar- ning pipragaasiga. Närvi- ja gaasideks on sõjaväelised rünnakmürgid, sealhulgas sarlün, mille läbi pandi toime terroriakt Jaapanis.

Nii et tollimeeste probleem on mõistetav.

Margus Tooming



Reisijatehoone fassaadipool.

Eestlaste nurgatagune on valmimas

Juba aprilli algul anti Helsinki Läänesadama reisitermiinaalile viimast lihvi. Jäi mulje, et on jäänud ainult remondijärgne koristamine, seejärel tuleb sildid üles riputada ning peatrepi ette läbilõikamiseks lint tõmmata. Vaid majaümbruse korrastamine paistis rohkemat tööd nõudvat.

Sõiduplaani alus ootas kellaega, laevale registreerimise luugid silte. Lai trepp, mille kõrval eskalaator, viib teisele korrusele. Nagu ikka, on seal passikontrolli boksid ja tollikoridorid, nende taga viimistleti baari. Seejärel tulevad pikad klaaskoridorid. "Tallinki" laevadele hakkab pääsema otse, aga "Alandiale" määratud koridor on pea paarsada meetrit pikk. Nagu Tallinnaski.

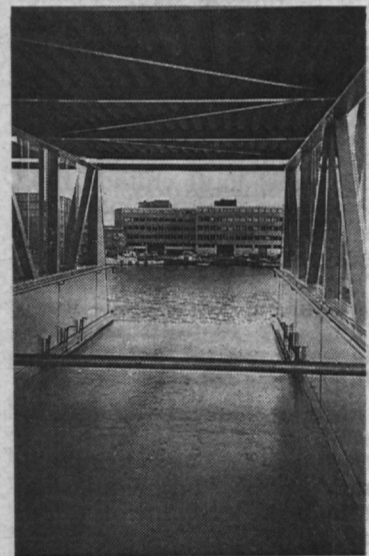
Ühte majaotsa rivistuvad sõidua autod, teise veoautod. Tollitöötajad, kes neid kontrollima hakkavad, olid oma ruumidesse alumisel korrusel just sisse kolinud ja sättisid toaili paigale ning kiitsid uusi ja mõnusaid ruume. Ka "Tallink Oy" on Läänesadamale lähemale kolinud.

Terminaalahoone ette oli püsti pandud esimene bussipeatuse post. Küllap tulevad ka taksopeatus, teeviidad ja puhtus, mis korralikule reisidamale esisele kohane. Läänesadama reisitermiinaal

võtab esimesed reisijad vastu arvatavasti maipühadeks.

Helsinkis on leidunud keegi, kes eestlaste vajadusi hästi on mõistnud: Lõuna- ja Läänesadama vahel, Mannerheimi tee ja Lõnnroti tänavaga nurgal on valminud odav kaubamaja *tarjoustalo "Igorin Kultu"*. Sellest on mõlemad sadamad ühekaugusel. Laevajuhi seisukohast on Läänesadamasse sisse sõit raskem kui Lõunasadamasse.

Madli Vitismann



Pikk koridor on "Alandia" jaoks, "Tallinki" reisijad pööravad paremale.



Siia hakkavad kogunema sõidua autod.

Esimesed allveelaevad Noblessneri tehastest

Praeguse Tallinna Meretehase eelkäija oli Noblessneri tehase. Pärast lüüasaamist Vene—Jaapani sõjas jäi Venemaa Läänemerele praktiliselt ilma sõjalaevastikuta. Otsustati alustada uute laevade ehitamisega ning selle programmi raames alustati 1913. aastal, pärast esimese maailmasõda Tallinnas kolm laevatehast. Sama aasta oktoobris alustati esimeste "Bars"-tüüpi allveelaevade ehitamisega. Kasutada olid Nobeli nafta- ja Lessneri sõjatööstusrahad. Praeguse ni on säilinud allveelaevade ehitamise elling, millele peale Teist maailmasõda on 4 teed juurde ehitatud. Ellingutealune maa on täidetud, pinnast võeti sealt, kus praegu tootmishoone on.

Muuseumi hing Mihhail Udaltsov, ise keerulisemast keerulisema saatusega mees, on tehases töötanud pealesõjaajast alates. Praegu ta imestab: "Kui võrrelda tsariaegseid töö- ja elutingimusi praegustega, siis mina küll aru ei saa, miks seda revolutsiooni veel vaja oli teha. Oli 8-tunnine tööpäev, ületundide eest maksti lisatasu, päevapalk tuli väljaõppinud mehel 16 rubla (lammas maksis tollal 8)."

1916. aasta lõpuks (samal aastal nimetati tehase Peetri tehaseks) jõuti ehitada ning Baltimere laevastikule üle anda 8 650/780-se veeväljarurtega allveelaeva: "Tigr", "Ljvitsa", "Pantera", "Rösj", "Kuguar", "Leopard", "Tur", "Jaguar". Plaani oli 16 laevalist seeriat, aga selle valitsuse aeg sai otsa.

Pärast Esimest maailmasõda oli majandamise ümberkorraldamisega probleem, tehti mitmesuguseid töid, mida tehniline sisseseade võimaldas. Muude tööde seas ehitati järelejäänud allveelaevamaterjalidest esimesed Eesti Vabariigi metallkorpusega mootorpurjelaevad: 1922. a. "Läänemaa", hiljem "Harjumaa" ja "Virumaa". Siinsamas tehases alustati ka "Sekstandi" ja "Kompassi" ehitamist, tööd viidi lõpule sadamatehastes.

Pärast Teist maailmasõda remonditi algul Läänemere miinitraalereid ja ehitati tehast ennast, sest sõda ei läinud üle jälgi jätmata. Muuseumis võib näha pealesõjaaegse toodangu näidiseid: on 500-tonniste iseliikuvate praamide, 1 tanki või 1 auto veoks arvestatud dessantpraamide ning kaatri mudelid. Mihhail Udaltsov tooni-

tab, et Meretehases on pidevalt olnud ametis oma tööd suurepäraselt oskav kaader ning eriti sõja järel tuli siia hinnatud Eesti töömehi, kes on palju uusi töötajaid välja õpetanud. Muuseumi, mis on oma aja laps, on kogutud erinevat materjali tehase pika ajaloo kohta. Huvitav on mälestuste kogu, fotod ja dokumendid hõlmavad kogu ajalugu tema eri käänakutega. Kahjuks on sellegi muuseumi saatuse seoses eelseisva erastamisega ebakindel.

Üleminekul sotsialismilt kapitalismile

"Laevahituse taaselustamine on Eesti Vabariigi poliitiliselt tähtis küsimus," on raudselt veendunud Tallinna Meretehase peadirektor Vassili Netšajev.

Tallinna Meretehas on tsariajalal ehitatud Noblessneri tehase järglane. Pikka aega tunti seda kui 7. tehast (kui üldse teada tohtiski). Eesti Vabariigi Majandusministeeriumi haldusallas kuulub tehase alles moodunud, 1994. aasta septembrist riikliku aktsiaseltsina. Peadirektori enda väitel pea 95-protsendilise Vene ettevõtte jätab esmapilgul keskpärase mulje. Tööinimesed nagu ikka, ainult et näivad töötavat. Karm usaldamatus fotoaparaadiga ringiluisija vastu on kadunud. Huvi küll tuntuks, et kes on, ja mis huvitab. Küsimusele, kus teil siin see "sekretno" ka on, naerdakse vastuseks: "Äkitselt on ära kadunud."

Aprilli alguses oli sadamas lipuehtes laeva näha: pidulikult ehituna lahkus viimane siin lepingu alusel Venemaa remondis olnud miinitraaler (projekt 12/65). Meretehas on ainuke Baltikumis, kus selliste puukorpusega traalerite remont tehakse. Rahaliselt oli see leping tehasele kasulik, ja kuna suhtlemine suure naabriga on seni asjalik olnud, võib loota tellimusi ehk edaspidigi.

Mida tehas praegu endast kujutab?

RAS Tallinna Meretehas on võimeline laevu remontima, moderniseerima, ümber seadmestama, tegema dokiremonti kuni 1500-tonnise dokikaaluga laevadele. Võiks ehitada laevu vettelaskelaaluga kuni 600 t (selline on slipitee kandevõime). Tehasel on 11 slipiteed, igaüks 130 m pikk. Kaks teed on kinnised. Slipile oleks üheaegselt võimalik paigutada kuni 18 laeva (olenevalt suurusest).

On oma ujvdokk tõstevõ-

mega 1500 tonni, 1000 m remondikaisid, lisaks tootmistehhgid ja abiteenistused.

1994. aasta tootmismahd oli 50 miljonit krooni, vee peale loodetakse jääda ka tänavu.

Vassili Netšajev: "Praegu me tõesti rabeleme, sest kellegi pole selle tehase vastu huvi. Ma arvan, et tehase peaks säilitama selle nomenklatuuri, mis oli: laevahituse ja -remondi. Laevaremont on meil põhiline olnud."

Elling, mille ehitamist alustati Vene tsaari käsul enne Esimest maailmasõda, on unikaalne ning seda saab edukalt kasutada.

Praegu remondime Eesti Raudteele diiselrongide mootorvaguneid ja haagitavaid vaguneid. Raudteel on rahadega raskusi. Teha oleks neil palju vaja, kuid rahaprobleemi tõttu ei ole nad oma 1995. a. mahtu suutnud kindlaks määrata ning see hakkab meie planeerimist takistama.

Kõige olulisem minu meelest on see, et oleme taastanud laevahituse Eesti Vabariigis, hakkasime ehitama piirivalvelaeva. Kui me sellega alustasime, nimetasid lähemadki sõbrad mind avantüristiks — mul polnud siis ei tellimust, projekti ega raha. Esimest korda vabariigi ajaloo projekterime koos AS-iga Rostiko sõjalaeva.

See on väga raske ülesanne. Aga ma olen kindel, et sel suvel on meie laev vees. Praegu võitleme iga kilo vastu, mis peale peab minema — peame arvestama neid erinevaid funktsioone, mida see laev täitma peaks hakkama. Venemaa ehitatud samalaadsete alustega võrreldes on järele jäänud vaid kereosa kuni tekini. Mujal on iga viimane poltki uus. Me peame kõvasti vaeva nägema, sest laevahitusele on mõte vaid siis, kui suudame need laevad seeriatootmisse viia. Eesti riigil võiks neid vaja minna, lätlased-leedulasedki ootavad meie tulemust ja ka nn. kolmandas maailmas võiks meie mitmeotstarbeline laev turgu leida.

Mulle ei meeldi selline suhtumine, kui juba enne millegi tegemahakkamist arvatakse, et me ei saa hakkama. Olgu, kui nii ütlevad soomlased-rootslased, kellele me nii tõurturul konkurentideks muutume, aga omade inimeste halvustav suhtumine ja vilutuvaatamine on mõistetamatu.

Meil on vaja välja koolitada oma kvalifitseeritud kaader, see on väärtuslik investeering tulevikku. Me ei saa ju Euroopasse minna vaid hamburgereid ja õlut müües.

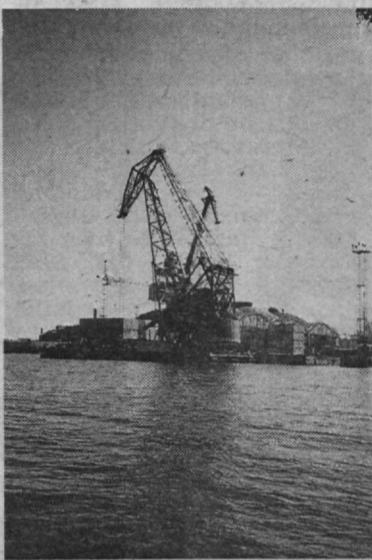
Riik praegu vist sõjalaevastikku ei jõua üleval pidada, läheb liiga kalliks, aga ilma piirivalveta ükski riik eksisteerida ei saa. Sellepärast arvan, et kümme-konnale laevale peaks meie tehase õnnestumise korral tellimuse saama.

Oleme läbirääkimisi pidanud ka teiste laevade ehitamiseks, juttu on olnud kala-laevadest. Praegu sellest veel suuremat rääkida ei saa, see on kommertssaladus ja see on palju ohtlikum kui piirivalve.

Praegu oleme teinud erinevaid, ebastandardseid remonttöid. Tavaline on laevade pikendamine, millega me

ainukesena vabariigis hakkama saame. 8—16 m pikku sektioone oleme vahele pannud. Mõne töö eest on siiani raha saamata — ka klientidel on raskused.

Meie põhisaavutus on see, et me ei ole kellelegi sentigi võlgu ja oleme kõik oma maksud õigeaegselt tasunud. Aidanud ei ole meid keegi ühegi krooniga. Kui tehase üle võeti, oli meil 3,5 miljoni krooni väärtuses materjale laos, sealhulgas väga väärtuslikke. Ja siis saadab majandusministeerium mulle



Ühel pool naabruses on Lennusadam (ja teisel pool Miinisadam).

kirja, milles teatatakse, et me pole senimaani maksnud ära omanikutulu (20% kasumist). See tuleks ära maksta 17. aprilliks, kaasa arvatud võlg 1992. ja 1993. aasta eest. Kui seda ei tehta, lubatakse direktor töölt lahti lasta ning haldusnõukogu ka. Aga meie et olnud enne 1994. a. septembrit üldse seal alluvuses! Helistasin siis sellele prouale ja küsisin, miks nad saavad selliseid kirju. "Aga me saadame igaühele, ega meie jõua kontrollida!" oli vastus. Ma jälgin tähepanelikult iga senti, mis välja antakse, maksud on õigeaegselt makstud, selline suhtumine solvab mind. Ütlesin talle, et ju on kohvipausid liiga pikad, kui tööd ei jõua teha.

Mis veel muret teeb?

Kindlasti privatiseerimine. Täna (s.o. 6. aprillil) kuulutati lehes erastamine välja. Ma oleksin ka võinud sellest varem kuulda. Ma ei saa aru, miks on nii kiire nende ettevõtetega, mis normaalselt töötavad. Minu arvates peaks meie tehase puhul jääma riigi suunamine, et laevahituse ja -remont säiliks. Siis las ostant see, kes seda tööd paremini organiseerida oskab. Me oleme praegu jalul ja kui projektid käiku lähevad, peaks meie

käive suurenema 2—3 korda. Siis oleks võimalik ka investeerima hakata. Kibekiiret pole. Oleme arvestanud, et ainuüksi "esmaabiks" läheks vaja 20—30 miljonit krooni, sest viimaste aastate jooksul ei ole sellesse tehasesse praktiliselt midagi investeeritud. Murelikuks teeb mind aga erastamise senise kulu jälgimine ja ei tahaks sugugi, et meilgi midagi ära mahhineeritakse."

Tehase suurel territooriumil ringi käies ei hakka silma mõnegi pankrotti kuulutatud firma maa- ja hoonealal talvalisi aktsiaseltside ning väikeettevõtete silte. Mõnel pool seletatakse rahulikult, kuidas just riigi vara craomandisse kanditi. Meretehase direktor väidab, et tsehhid on küll majanduslikult isevasutatavad, kuid on kontroll ning töötatakse ühise võrgu nimel. Tulevikku tehases on, laiendamise võimalusi ka.

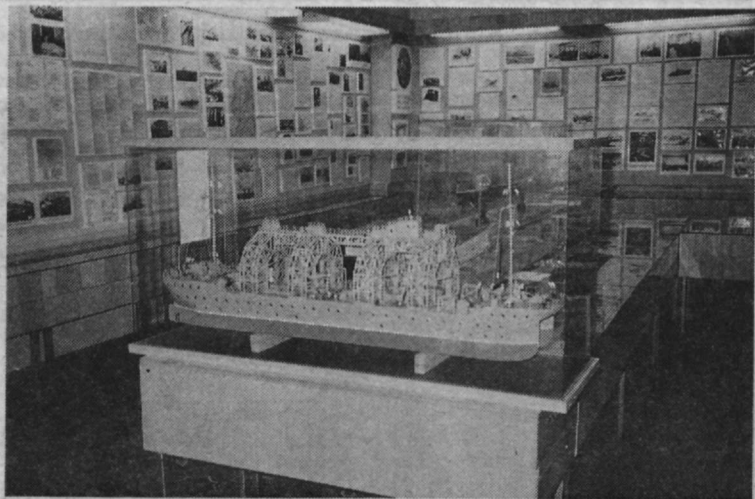
Praegu töötab tehases 700 inimest (pensionäridena on arvel 550), keskmine palk on 2000 krooni ringis. Ega see suur ole, ka on laevahitaja töö komplitseeritud, nõuab mitmeid oskusi, samal ajal tihti raske ja must. Sellepärast on direktoril tõsine mure kaadri pärast.

Inimeste pärast olevatki kõige suurem mure. Neid kergesti ümber ei tee. Üleminek sotsialismilt kapitalismile on nii kiire, et väga paljud on võimetud sellega kohanema. "Položeno" — maailmast ületulek on ränk. Aga kui ikka väga vaja, saadakse paljuga hakkama. Nagu eesti keele õppimisega, et kodakondsust taotlema. Kursused käivad pidevalt. Edusammud, kuigi kohati väikesed, on juba märgatavad.

"Neil (s.t. mitte-estlastel) on palju raskusi, need elamisload ja kodakondsusajad ja need hullumeelsed järjekorrad, mis on. Me püüdsime teha natuke kergemaks, kutsusime inimesed meile kohapeale dokumente vormistama. Nad istusid siin, märkisime kellajaad, kellelgi polnud niisama vahtimist. Nad alguses kartsid siia tulla, et kõik on venekeelsed ja võtavad vaenulikult vastu. Aga pärast see proua tuli mind tänama, et ta ei oleks võinud uskudagi, et nii rahulikult on võimalik dokumentide vormistamine ära korraldada. Tegin neile ettepaneku ka ametis nii korraldada, et tuhanded ei seisaks järjekorras ja teeks meile häbi kogu maailmas. Ei pidavat saama. No kas ei võiks neile numbreid välja anda kasvõi kahe kuu peale ette?"

Keele koha pealt pakkusin välja nelja-aastase plaani ja me saavutasime kokkuleppe."

Tehases on mõndagi põnevast veel. Praegu on remondis Kotka aurulaev "Majakka", mille ehitusaasta on 1879.



Allveelaevade päästelaeva "Volhov" mudel. Laev valmis 1915. aastal spetsiaalselt Tallinnas ehitatud allveelaevade päästmiseks ja remontimiseks. Töötab tänaseni.



Sõjalaevastik remondib oma laevu.

Ehitatakse ümber muuseumlaevaks. Kotka linna-isadel ka raha just jalaga se-gada pole, vahel jääb töö seisma, kuni asju ajav proua tuleb ja arved (sularahas enamasti) ära maksab. Laev on tore.

Laevatehase omanduses on unikaalsed tööpingid, mida praegu pea kullaga üles võiks kaaluda: 1879. aastast on Šoti firmas toode-tud profiilpaatunamiskõõr ning 1913. aastast Peterburi tehase "Feniks" ümarvaltsi-mispink. Teevad seniajani oma töö korralikult ära. Aeg-laselt võib-olla, aga selle eest väga täpselt.

Lõpetuseks tulen alguses-se tagasi. Kui ootasin, kuni peadirektor eelmise külalise-ga lõpetab, astus sekretäri juurde sisse üks ilmselt Ka-lamaja põliselanike hulka kuuluv vanem naisterahvas. Ta palus direktorile edasi öelda tänu selle eest, et mur-tud sai ta küttemure (toodi koju kätte ka) ja tal ei tulnud külmetada.

Reet Naber

Tellijakommentaari

Piirivalveameti peadirektor TARMO KÕUTS:

Laevatehase taastamine on põhimõtteline küsimus, see on meie majanduspolitiika osa. Meie piirivalvelaeva planeerimise käigus konsulteerisime väga paljude erilaspetsialistidega, sest laev peab olema mitmeotstarbeline. Aluseks võtsime Vene torpeedopüüdja kere, muutisime seda eriti võõrosas, tegime ta pikemaks ja laugjaks. Tugevdasime ka konstruktsiooni ning selle tulemusena saavutasime Vene registri kolmanda jääklassiga kiirilaeva.

Ehitatav laev on 30 m pikk, ta eeliseks on väike süvis (1,45 m). Kiiruseks loodame saavutada 35 sõlme. Peallisehitus on metallist, mis on hea laeva tugevuse seisukohalt. Ka sise-mised vaheseinad on metallised. Peallisehituse nurgad on arvestatud sellised, et rada-

riekraanile jääks minimaalne märke ning otselainetakistus oleks võimalikult väike. Sees on ruume plisavalt, meeskon-nas peaks olema 6-8 inimest vastavalt vajadusele.

Peale on planeeritud ka reil-vastus, et peale kinnipidami-se saaks end ka kaitsta. Rake-tisüsteemidki on võimalik peale panna.

Lisaks on veekahur tulekus-tutamiseks, püksirseedmed. Oleme püüdnud loobuda võimalikult kõigest pisidetallidest, mis meie kliimas rooste-tama hakkavad ning jääd koguvad.

Varustusse kuulub veel kilr-kaater; päästeparvi on või-malik peale võtta ka ahtri-osas, mis on vaidavalt vabaks jäetud.

Peaksime saama hea val-velaeva. Väliisvalvelaevaks jääb see 100-tonnine küll väi-keseks, kuid suuremate mu-

retsemisele saame alles siis mõelda, kui riik rikkamaks saab.

Ehitame praegu põlve ot-sas ja ekstreemtingimustes. Tehases tehakse heast tah-kest tohtut tööd. Direktor ja peainsener on suutnud tööd nii juhtida, et see pole korda-gi katkenud. Meretehases teh-akse praegu esimest Lääne malli järgi laeva ja ei saagi loota, et see oleks igati sama hea kui neil tehastel, millel on pikaajalised seerilavilise laevatehase kogemused. Samuti on tehases ära läinud palju inimesi, hillingeperioodil oli seal 2500 töötajat. Ideaalne oleks, kui valitsus võtaks vastu prog-rammi: niimitu laeva piirival-vele, niimitu sõjalaevastikule ja tehas saaks tellimuse. Selle probleemiga pöördusime juba Laari valitsuse poole, kus meid sõbralikult ära kuulati, aga asi jäi raha taha.

Öeldakse, et mis sul häda, sa saad Rootsist, sa saad Soomest. Aga need on kõik vanad laevad, mis võivad viis-

kümme aastat vastu pidada, aga mis see kõik maksab! Vana laeva korrashold on tihti sama kulukas kui uue ehitamine.

Reet Naber



Ehitusel valvelaev.

Rannavalve on likvideeritud

Kolm aastat, alates ajast, mil veeteede ameti rannavalvetalituse sai esimesed laevad, on "Meremees" käsitle-nud rannavalve loojate püüdlusi ja mõningaid tege-misi ning tutvustanud uusi laevu. Selle aja jooksul on toimetuse töötajail olnud või-malik rannavalvelaevadel kaasa sõita kohtadesse, kuhu muidu ei pääseks, ning nähtut-kuuldu lehte panna.

Paaris viimases lehenumbris on juttu olnud rannavalve funktsioonide ja laevastiku ümberjagamisest. Lahkunud valitsus jõudis volituste üleandmise päevaks selle tööga lõpule, jättes oma ot-suse õigsuse kontrolli järg-misele valitsusele.

On loomulik, et eriti kibes-tunud on need, kes täie in-nuga rannavalve loomise ja arendamise juures olid. Oleks hea, kui nende kartu-sed tõeks ei osutuks. Kõigest kibestumisest hoolimata tundub aga järgnevas lugu-des ka terake tõtt olevat.

Äraproovitud auguraud

Likvideeritud rannavalve-talituse vara jagatakse ven-nalikult: muist jääb veeteede ametile, suurema osa saavad piirivalveamet ja mereins-pektsioon.

Piirivalveamet saab neli laeva: "EVA-201", "EVA-203", "EVA-204" ja "EVA-206" ning nende laevade var-ustuse. Neist uusimat tutvustasime "EVA-009" nime all 1993. aasta sügisel kui spetsiaalselt rannavalve vajadusteks Soomes ehitatud laeva. Selle laeva varustuse nimekirjas on ka Läti Vaba-riigi lipp. "Ise ostsin, kui Läti õppustele läksime ja meil lätlastega veel sõbralikud suhted olid," meenutas üks rannavalveametnik. "Piirival-vel pole sellega midagi peale hakata, nad peavad lätlaste-ga hoopis kalasõda."

Mereinspektsioon saab ühe laeva. "EVA-200", endi-ne "EVA-003" oli vana tea-duslaev, mis osteti 1992. aasta algul enne rahareformi ja hiljem Loksa Laevaremon-ditehases remonditi ning mõningal määral ümber ehi-tati ja seadistati.

Kahju, et laevastiku üm-berjaotamise otsus riivab ka asjasse mittepuutuvat mere-hariduskust. Mereins-pektsioonile üleantava vara hulka kuuluvad ka mootor-

kummipaadid, millest üks oli antud kasutada õppelaevale "Linda". Vaevalt riigil selles taskus, kust haridusele raha antakse, niipalju on, et õppe-laevale uus paat asemele osta.

Laiali jagatakse ka muu vähem vara, muu hulgas saab mereinspektsioon näi-teks 2 augurauda, mis võe-takse ära rannavalvetalituse merepuhtuse osakonnalt. Kas nad poleks võinud neid ise osta, neil ju samasugune riigi raha? "Eks nad anna vist oma raha riigile tagasi. Nüüd aga saavad täiesti lä-biproovitud ja korralikult töötavad augurauad. Pole vaja poodi minna ja arvetega jännata, tuuakse kohe kasti-ga kohale. Arga kirjaklambrid ja pliatsid arvatavalt rannavalvetalituse viimsele ära," kom-menteeris kibestunud ran-navalveametnik kasti üleandmiseks valmis pakki-des.

13. kuupäev

Rannavalve merepuhtuse osakond pidas oma lahku-misetenduse viimasele töö-päeval, 13. aprillil. Kell 7 tea-tati merehariduskeskuse õppe-laevalt "Linda", et Pirta jões on märgatud õlireostust.

Jõgi oli vikerkaarevärviline vetelpäästejaamast kuni suudmeni. Vetepäästejaama ja Lükati silla vahel reostus-allikat otsides leiti vasaku kalda jõesopist katlamaja, mis kuulus varem Vene sõja-väele. Teadjate jutu järgi ole-vat vesi sealt igal kevadel suurvee ajal vanadest mahu-titest ja pinnasest masuuti välja uhtunud.

Rannavalve merepuhtuse osakonna juhataja Arvo Ves-kimetsa hinnangul võis masuuti olla alla 100 kg, aga kõrgema veeseisu ajal võis seda jõesoppidesse juurde koguneda. Nii püüdis ta üheskoos mereinspektsiooni esindajaga leida võimalust reostuse levikut tõkestada, aga tulutult.

Päästeametil ja Tallinna keskkonnaametil ei olnud paarikümme meetrit boone, et Pirta silla all kütte edasi-voolu peatada. Mereinspekt-sioonil polevat neid samuti. Rannavalve omad olid üleandmiseks sisse pakitud. Ja uued, mis tellitud, öeldi reostustõrje teisele ametkon-nale ülemineku tõttu ära. Jäi üle pealt vaadata, kuidas küt-tus merele laiali valgus. Üht-

lasi saadi teada, et Pirta muul on murenenud ja laseb (reostunud) vett läbi.

Linnavalitsuse abiga sel-gus, et vett reostanud katla-maja paikneb pankur Scheeli pärjatele tagastatud krundil. Pärjad ise elavad Saksa-maal, kohapealt leiti majapi-dajanna, kes teatas, et tema reostuskahju likvideerimi-seks kopikatki ei anna — polevat volitust.

Ehk läheb mereinspekt-sioonil, kellele reostustõrje pandi, operatsioon järgmise suurvee ajal paremini korda. Praegu nurisevad kalame-hed, et kala enam püüda ei saa. Samale Scheeli krundile Pirta puhkepiirkonnas ehi-tab turvafirma ESS aga luk-susvillasid.

Rannavalvenõunik hoiatab

Kommentaari valitsuse ot-susele palusime ametist lah-kunud rannavalvenõunikult. Tal oli valitsuse kriitiseerimi-se asemel otseku käisest puistata tähelepanekuid naaberametkondade töö kohta, mis kogunenud koos-töö kestel. Kuigi sapised, si-saldavad need vist kahjuks tõtt, iseloomustades niifästi partnerite mõtteviisi kui ka tegutsemisstiili.

● Pärast avariid tankeriga "Kihnu" käis kahel korral koos erakorraline komisjon, seejärel asi unustati. Eesti riik ei andnud reostustõrjeks sentigi. Kogu reostustõrje varustus veeteede ameti uutele laevadele muretseti tollase rannavalvetalituse juhataja eestvõttel üksnes Soome raha-ga.

● Mereinspektsioon on eks-isteerinud aastaid. See oli ka ainus laevastikku omav ametkond, kel olnuks nõu-kogude ajalgi võimalik end arendada. Kuid seal pole suudetud midagi luua — suurim saavutus on 2 m³ mahuga korjelaev "Vega". Ja kui ainuke skimmeriga laev käis välismaal kommertssõi-dul, kus on siis pidev valmis-olek?

● Korjelaevad olid sadama-te jaoks, avamerel sobivad aga polnud. Ka praegu on korjevahendeid vähe. Kui need võetakse ära neilt, kes on nende hankimiseks vaeva näinud, ja antakse neile, kes seni pole suutnud midagi ära teha, siis pole usutav, et nad muidu saadud vahenditega paremini ümber käivad.

● Meie piirivalve püüab meile serveerida probleeme, mis olid endise N. Liidu välis-piiril. Eesti iseseisvusele on olulisem Eesti idapiir.

● Kui ühel pool sirutab up-puja kätt, teisel pool aga sil-kab piiri poole sul, siis kuhu suundub piirivalvur? Kas päästma, teades, et selle aja-ga pääseb sul üle piiri? Mõni aeg tagasi Eesti piirivalve küll sellist mõtteviisi ei ilmu-tanud.

● Need laevad, mis piirival-vele antakse, pole sõjalaevad. Ka need mitte, mis piiri-valvel juba on. Meil arenda-takse mingeid pseudostruk-tuure, mõistmata, et kui kaitsekulutuste arvelt fi-nantseeritakse politseid ja piirivalvet, on see Eesti kait-sevõime jätkuv vähendami-ne.

● Aastaid on vaieldud selle üle, kuidas peaks välja ehi-tama kogu rannikut hõlmava sisesüsteemi, aga kuidagi pole üksmeelele jõutud.

● Valitsuse otsus laevasti-kule raha juurde ei anna. Isegi koos keskkonnakaitse-lise osaga, mis midagi sisse ei too, oleks veeteede amet end ise ära majandanud ja saanud paari aasta pärast edasigi areneda. Meresõit-

Madli Vitismann

Topelt

17. aprillist likvideeriti vee-teede ameti rannavalvetali-tus. 18. aprillil võeti Soome merepäästekeskuses vastu "mayday"-signaal. Helsinki keskus edastas selle nagu rahvusvaheliselt kokku lepi-tud, ka naaberriikide mere-päästekeskustesse. Meil on seoses paratamatu ülemine-kuperioodiga neid praegu kaks: veeteede ameti koordi-natsioonikeskus ning Piiri-

Puhas õhk maksab

10. aprillil kogunes Helsingis HELCOMi (Helsinki komis-joni) merenduskomitee töörühm, kes tegeleb õhusaastega laevadel (MC-AIR). Seal Eestit esindanud mereinspektsiooni asedirektori Olev Luhteina sõnul sõidavad Eesti laevad Eesti vetes masuudiga, sest nii on odavam, ja Soomes diiselkütuse-ga, sest seal on nõuded rangemad. Koos "Vana Tallinna" va-nemehaanikuga rehkendasid nad, et siis, kui ka Eesti vetes diiselkütusega sõidetakse, oleks näiteks selle laeva sõit 9-10% kallim.

Enne õhusaaste kokkutulekut osales Olev Luhtein heitvee-konverentsil Gdanskis. Kuigi puhastusmeetmetega laevad võivad heitvee merre lasta juba 12 miili kaugusel kaldast, te-gid rootslased seal ettepaneku, et vähemalt liinilaevadel ko-gutaks heitvesi tankidesse ja antaks kaldale. Eesti liinilaeva-dest hindas Olev Luhtein heaks "Tallinki" ja "Georg Otsa" pu-hastusmeetmed.

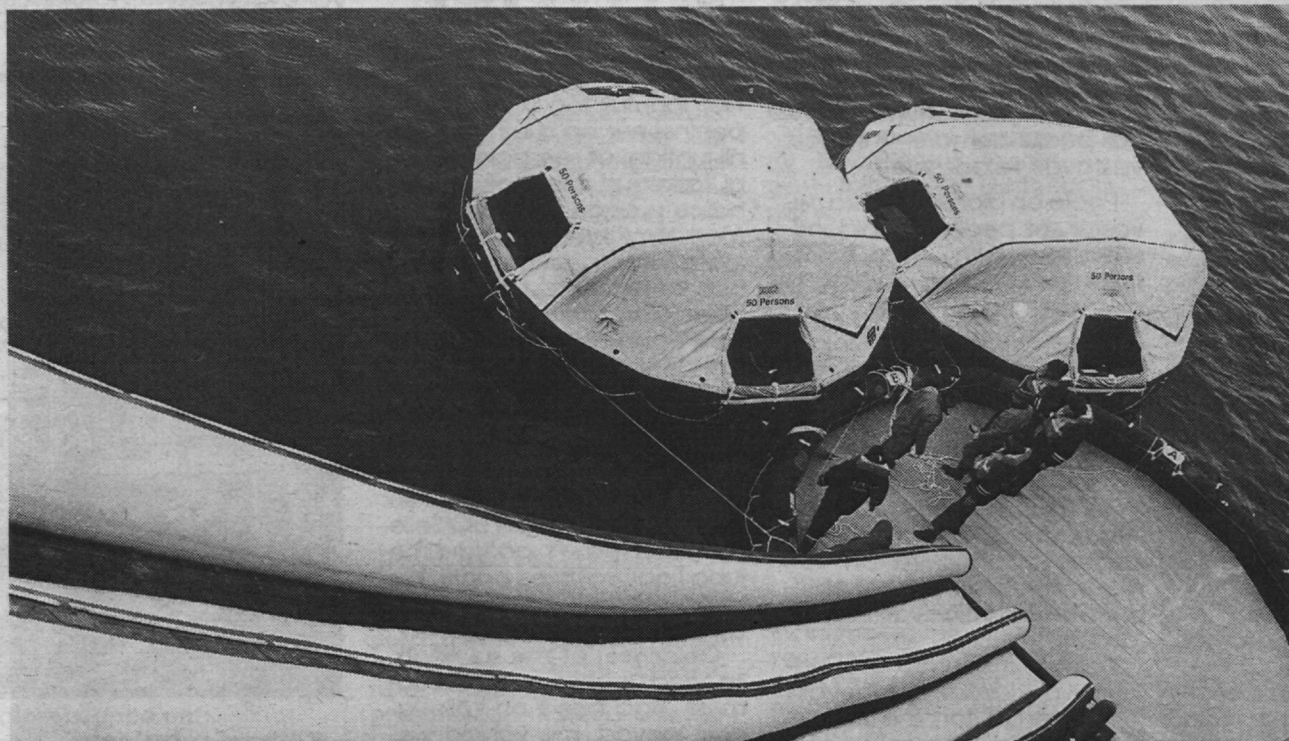
Reet Naber

valveameti merevalvekeskus, mõlemale poole Helsinki tea-tas (registreeritud vastavalt kell 8.48 ja 8.55). Mõlemast keskusest püüti lisainfor-matsiooni hankida. Pirta ra-darijaamast teatati koordi-natsioonikeskusele, et ne-mad signaali vastu võtnud ei ole, merevalvekeskusele an-dis "Tallink" teate ühe laeva kohta, mis kontrollimisel osutus lootsi ootavaks.

Kell 9.20 sai koordina-tioonikeskus Helsingist ole-tatavad koordinaadid: 212° ja 7,7 miili Helsinki tuletorn-ist. See piirkond jääb Soome päästetsoonile. Piirivalvel oli Helsinki merepääste-keskuse arvamus, et laev võiks asuda vahemikus Hankost Porvooni.

Koordinatsioonikeskus kutsus välja oma "EVA 010", et vajadusel see välja saata, kuigi soomlased olid teata-nud, et abi ei vajata ja saa-dakse oma jõududega hak-kama. Sama oli merevalve-keskusega. Lennusalga len-nuk lendas Hiiumaa traaver-silt Porvooni ja tagasi, midagi ja kedagi leidmata. Lõpuks selgus, et nõrga signaali olid vastu võtnud nii piirivalve "PVL 100" kui ka "EVA 208".

Mõlemal ametkonnal oli pi-dev side Helsinki merepääs-tekusega. Nii siit kui sealt teatati, et laevad on kõrge-natud valmisolekus, muud vahendid samuti. Meeldiv tõesti, et mõlemad pooled hädaliste aitamisega tõsiselt tegelesid. Kuuldavasti oldi omavahel samuti kontaktis. Pikemat aega töötanud koor-dinatsioonikeskuses läks küsitava info andmisega na-tuke kiiremini, merevalve-keskuses valves olivad suu-nasid küsija aste-astelt kom-petentse mereosakonna üle-ma Jaan Kappini.



Ainus Eestis

6. aprillil oli Tallinna reidil enneolematu etendus: päästevahendeid tootev firma "Viking" korraldas "Mare Balticumile" patgaldatud liugtee tehasekatsetuse.

Hulga huviliste merendustegelaste ja ajakirjanike silme all lasti paaditekkile kinnitatud konteinerist välja liurada. Pauk ja veidi aega visinat ning liurada rullus lahti ja heitis end piki laeva parrast merre. Selle alla tekkis täispuhutud parrastega platvorm, mille kõrval avati kaks päästeparve ja kinnitati platvormi külge. "Päästetavad" meeskonnaliikmed seadsid end paaditekkile järjekorda, korras endale ja üksteisele, et laskumisel on vaja pidurdada küünarnukkide ja mitte kandadega.

"Vikingi" instruktoreid abiga saadeti laevalt ka-

hele paralleelsele liurajale ja võeti alla platvormil vastu erineva intensiivsusega pidurdavaid "päästetuid". Kes libises aegamööda, maandus sujuvalt, kes lasi liugu nagu tivolis, maandus prantsatüüga. Kohe pidi allatulnu ronima platvormi külge kinnitatud parve. Kõik see toimus kaunis kiiresti ja tõepoolest kuiva jalaga, nagu varem lubatud.

Jalad sai märjaks alles parves, see sundis hakata "päästetuid" uurima parve varustust. Ilmnes, et teati, mida teha. Leiti pump ja prooviti parve kesta õhku juurde pumbata, leiti ka hauskar ja asuti vett välja loopima. Paljud olid "päästnud" fotoaparaadi, et sedavõrd ainulaadset õppust jäädvustada.

Sejälrel tuli lootsitreppi mööda laevale tagasi ronida, mis osutus veidi raskemaks ülesandeks kui liulaskmine. Tühjad parved võeti päästepaadi järele, et need sadamasse toimetada ning platvormi koos liugteega võttis kaasa kogu õppust julgestanud "Nescosubi" laev "Päril".

Ent selgus, et päästepaat pole pukser ning ei suuda isegi tühje parvesid vedada. Mootor kuumes üle ja lakkas töötamast. Nii tekkisid stsenaariumiväliselt tol päeval lahele tõelised merehädalised: otse liinidel, kolme saabuva-lahkuva reisilaeva vahel, olid päästevahendite inimesed liikumisvõimetus oranžis päästepaadis, kaks päästeparve slepsis. Kuni nemadki päästeti.

Sadamas kuivatati parved ja liugtee. Need viidi firmasse tagasi, et kontrollida ja uuesti tarvitamiseks koolblilikuks kokku pakkida. Ühe niisuguse liugteega ja platvormi külge kinnitatava kümne parvega peaks normi kohaselt 30 minuti jooksul laevalt lahkuma 400 inimest. Liugteed on "Mare Balticu-

mi" mõlemal pardal, pikkus on 24–27 m. Kõigil "Silja Line'i" ja "Viking Line'i" uuematel laevadel on sellised, nüüd siis ka esimesel Eesti laeval. Need on kallid: laevaomanikud kulutasid reisijate turvatunde tagamiseks ligi 5 miljonit krooni.

Vahet aitab reisijatele turvatunnet lisada ka teadmine, et õppust jälgides jäi mulje:

— kuigi seekord osalesid varasemates õppustes karastatud meeskonnaliikmed, on liugtee abil lootust pääseda ka oskamatuil reisijail. Näiteks vanaproual, kes on parajalt paks, natuke haigete jalgadega ja kardab ka natuke.

— "Mare Balticumi" laevapere liikmed on rõõmsameelsed, abivalmis ja oskavad kooskõlastatud tegutseda.

Jääb lisada, et õppuse ajal oli ilm suurepärase: päike paistis ja lainet peaaegu polnud. Tegelikult ohuolukorras võib mõndagi teisiti olla. Aga kätterharjutatud tegutsemisviis võib ka siis aidata.

Madli Vitismann

Sertifikaati osta ei tasu

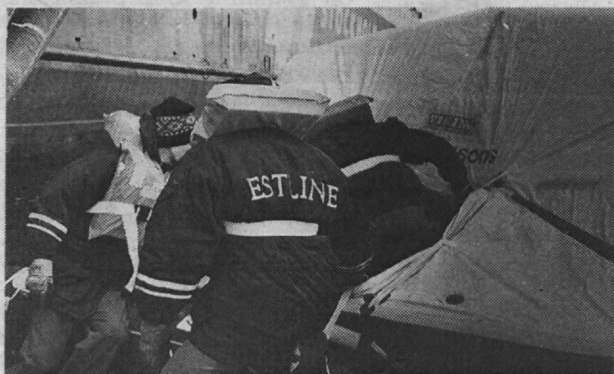
"Arzamassi" kapten **Valeri Birjukov** ja vaneminstruktur **Roman Verigin** arvavad, et nende laeval pakutav kursus SOLAS-sertifikaadi saamiseks on parim, mida Eestis pakutakse. Mujalt saavad kuulu järgi sertifikaati osta, neilt aga mitte. Kuigi kiusatus oleks: 330-dollarine kaimaks ähvardab kursuse hinna tõsta eemalepeletavaks. Ent kaimaksu taga on kaval taktika: Balti Laevaremonditehas olevat nõus ootama, millal kaimaksu võlg võrdub laeva hinnaga, et siis laev võla katteks endale saada. Nii on juba juhtunud paari remonditud Vene laevaga — tehas sai need rahapuu-duses vaevlejalit endale.

Endiselt õpetatakse nädalast põhikursust enda päästmiseks ning neid, kel juba aeg korduskursusele tulla — sellel lisandub uue osana esmaabi. On kahepäevane kursus päästevahendite eest vastutajale ning kursused "Ohtlik kaup" ja "Inimene üle parda". BSN-parve asemel kasutatakse nüüd "Vikingi" päästeparvi. Need on teise konstruktsiooniga, ka parve ümberpööramine käib teisiti. Lisandunud on videofilmid kopteri abil päästmise kohta ja vastav päästevöö basseinis.

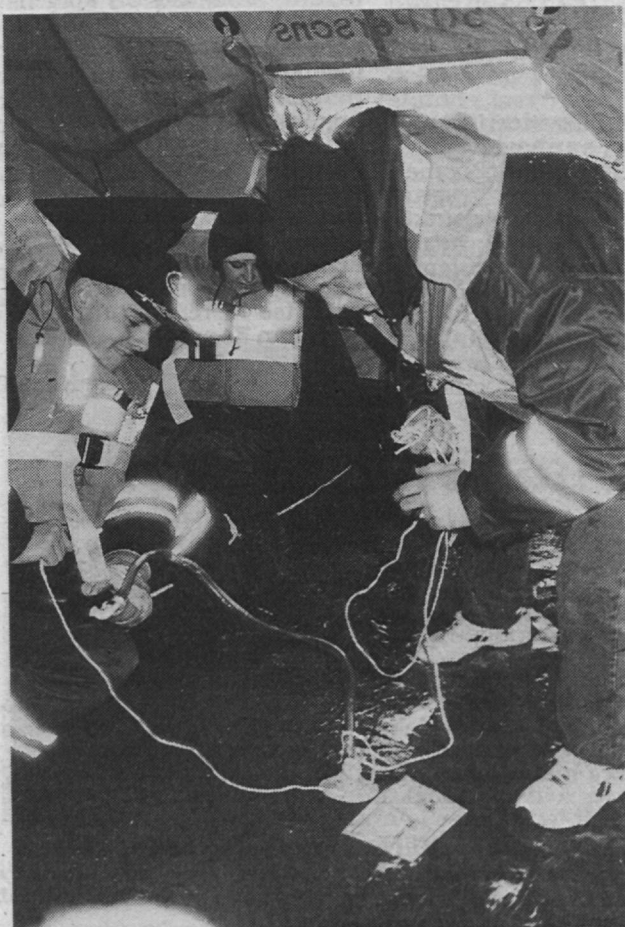
On olnud nii rõõmustavat kui ka kurba tagasisidet. Õpetajaid rõõmustab see, et tulekahjul Muuga sadamas osati hingamisaparate õpitud viisil kasutada või et "Arzamassil" õppinuid oli "Estonialt" pääsenute hulgas siiski iga kolmas... Ent mõni võimetus jäi kasutamata: parveavasid ei suletud, vett ei visatud välja ega kasutatud termokaitsevahendeid. Sai veel kord selgeks, et parves olija peab teadma, mis seal on ja kuidas seda kasutada, sest ka märjana termokotis istudes võib ihusooja säilitada.

Peatahtsaks pidasid pääsemise õpetajad aga seda, et kõik saaksid aru: sertifikaadi ostmise kellelgi elu ei päästa. Nende arvates oleks vaja seadust, mis sunniks töandjat iga töötaja elu kindlustama. Kui ravi- ja sotsiaalkindlustusmaksude kõrval tuleks maksta ka elukindlustuse eest, oleks see tõsine töökaitse tagatis, olgu töandjaks riik või eraettevõtja.

Madli Vitismann



➔ Alla jõudnud "päästetud" pidi ronima platvormilt päästeparve
➔ ega jäänud sealgi hätta.

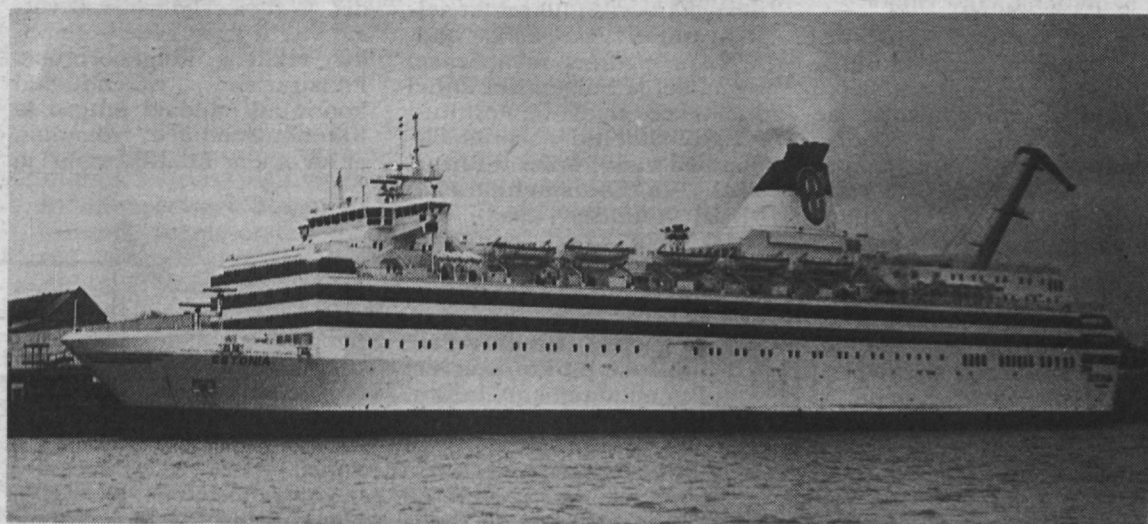


Laeva tagasi pidi ronima mööda lootsitreppi.

M/L ESTONIA
28. septembril 1994 toimunud
katastroofi tehnilisi aspekte
käsitlev

OSAARUANNE

Reisiparvlaeva ESTONIA Huku Põhjuste Uurimise Rahvusvaheline Komisjon



Käesoleva osaaruaande lugemisel tuleks silmas pidada selle piiratud ulatust ning vältida järelduste tegemist õnnetuse põhjuste kohta enne lõpliku aruaande ilmumist.

* Kui pole märgitud teisiti, siis on kõik aruaandes esinevad kellaajad antud Eesti aja järgi (UTC + 2h).

** Kaalu (massi) ja jõu ühikutena on SI-ühikute asemel kasutatud tonne.

1.1 Sissejuhatus

1.2 Laev

Reisiparvlaev ESTONIA oli ehitatud uusehitusena number 590 all "Jos. L. Meyer Werfti" laevatehases Papenburgis, Saksamaal Soome laevakompanii Rederi AB Sally tellimusel. Laev, mis kandis siis nime VIKING SALLY anti omanikule üle 20. juunil 1980 a. ja hakkas sõitma Rootsi Stockholmist sadama ning Soome Turu ja Marienhamni sadamate vahel. Pärast Sally laevakompanii liitumist Effjohn OY-ga, sõitis laev alates 1990 a. aprillist SILJA STAR'i nime all Stockholmist ja Turu vahel ning 1991. a. jaanuarist WASA KING'ina Waasa ja Sundswalli vahel Botnia lahes.

Sel ajal oli see suurim Läänemere sõitev laev ja üks esimesi suuri parvlaevu. Laeva üldplaani võib näha joonisel 1.

15. jaanuaril 1993 ostis laeva Estline Marine Co Ltd ning prahtis selle meeskonnata Eesti laevandusfirmale E-Liini AS. Estline'i teenistuses sai laev nimeks "ESTONIA" ning sõitis Tallinna ja Stockholmist vahel. Laeva eksploatatsiooni teostas RAS Eesti Merelaevandus laeva eksploateerimise lepingu alusel. Nii AS E-Line kui ka Estline omanikeks olid võrdsetes osades RAS Eesti Merelaevandus ja Rootsi firma Nordström & Thulin AB. Laeva tehniline hooldus tehti lepinguga ülesandeks Nordström & Thulin AB-le.

Laev oli ehitatud samasuguse laeva DIANA II eeskujul, mille tellijaks oli Rootsi laevandusfirma Rederi AB Slite. ESTONIA oli laeva keskosa sektsiooni võrra pikem, kuid võõri- ja ahtriosad olid mõlemal laeval identsed, välja arvatud purnikujuline võõr, mida ESTONIA puhul pikendati 0,8 m võrra. Mõlemad laevad ehitati Bureau Veritase eeskirjade kohaselt klassiga +13/3 E, avamerelaev, jääklass IA, Auto/reisiparvlaev + (AUT). Laeva ehitati ümber 1985. aastal, kui laevakere ahtri veealune osa ehitati ümber, tagamaks suuremat ujuvust ja püstuvust.

Laevatehasesst ülevõtmisel andsid Soome võimud laevale Reisilaeva ohutuse tunnistuse. Laevale anti tunnistus rahvusvahelisteks lühireisideks. Lubatud reisijate arv oli

seotud märkega, mis viitab rahvusvahelistele lühireisidele Rootsi ja Soome vahel (see märgi tehti seoses teatud päästevahenditega vastavalt SOLAS-konventsiooni 1974 a. väljaandele, kuigi sel ajal polnud jõus mitte viimane, vaid 1960. a. SOLAS-konventsiooni väljaanne). Laev oli Soome Mereadministratsiooni statuudikohase järelevalve all ehitamisest kuni jaanuarini 1993. Soome mereadministratsioon oli volitanud Bureau Veritast vastavald laevakere ülevaatusi ja kontrolli läbi viima. 1993. a. jaanuarist kuni õnnetuseeni oli laev Eesti järelevalve all. Eesti Veeteede Amet volitas Bureau Veritast täitma SOLAS-ist ja teistest rahvusvahelistest konventsioonidest tulenevaid funktsioone.

Laeva peamised andmed olid järgmised:

Kogupikkus	155,40 m
Perpendikulaaride vaheline pikkus	137,40 m
Teoreetiline laius	24,20 m
Laeva teoreetiline kõrgus vaheseintetekini	7,65 m
Maksimaalne süvis	5,60 m
Tekkide arv	8
Peamasinate võimsus	17 500 kW
Kandevõime	3230 tonni
Tühja laeva mass	9733 tonni
Kogumahutavus	15 598
Maksimaalne reisijate arv	2000
Maksimaalne eksploatatsioonikiirus	21 sõlme

1.3 Reis

Käesolev alapeatükk sisaldab lühikokkuvõtte katastroofiga lõppenud reisist. Reisi üksikasjalisem kirjeldus ning töökorralduslike jm. aspektide ja päästeoperatsioonide analüüs järgnevad lõpparuandes. Laev sõitis sõiduplaani järgi Tallinna ja Stockholmist vahel, lahkumisega Tallinnast kl. 19 kohaliku aja järgi ja saabumisega Stockholmist kl. 9 kohaliku aja järgi. Sama päeva õhtul lahkus laev Rootsist, et järgmiseks hommikuks taas Tallin-

na jõuda. Tallinn-Stockholmi reisi kestus oli 15 tundi.

Laev lahkus sadamast 27. septembril kl. 19.15, pardal 803 reisijat ja 186 meeskonnaliiget. Vastavalt tollist saadud dokumentatsioonile olid autotekil 38 veoautot ja trailerit, 25 väiksemat veoautot, 11 minibussi ja 26 sõiduautot kogumassiga u. 1000 tonni. Veoautod ja trailerid olid laaditud ahtrisse ja sadamast lahkudes oli laeval poolemeetriine diferent ahtri suunas. Samuti oli laev umbes 1° paremparda kreenis, kusjuures vasakparda ballasttank oli täis.

ESTONIA Tallinnast lahkumisel puhus lõunatuul, 8-10 m/s. Nähtavus oli hea, kohati sadas vihma. Reisi jätkudes tuul tugevnes ja pöördus edelasse. Kesköö oli edelatuul 15-20 m/s ja laine kõrgus 3,5 - 4,5 m. Nähtavus oli üle 10 mere miili.

Laeval vastuvõetud ilmaennustus lubas keskööks läände pöörduvat edelatuult kiirusega 15-20 m/s, edasise tugevnemisega hommikul, ja laine kõrgust 2,5 - 3,5 m.

Reis kulges normaalselt mõõdukates ilmastikutingimustes kursiga 262 piki Eesti rannikut. Kõik neli peamasinat töötasid tavalise võimsusega. Umbes kell 00.30 Eesti aja järgi (UTC + 2) pöördus laev teekonna punktis, mis asus umbes 59°20'N ja 22°02'E kursile 287°, et jätkata reisi Stockholmist saarestikku läbi Söderarmi väina. Mereolud muutusid raskemaks, kui laev lahkus Eesti ranniku äärestest vaiksematest vetest. Kiirus oli u. 14,5 sõlme, esines rullumist ja mõõdukat, aeg-ajalt ka tugevamat pikiõõtsumist.

Stabiliseerivad tiivad olid sellest teekonnapunktist mõõdukes välja lastud. Kell 00.45 panid mitmed tunnistajad tähele esimesi märke, et midagi on korrast ära. Võõri piirkonnast kuuldi metalseid helisid.

Masina kontrollruumis viibinud mehaanik on tunnistanud, et hiljem, ilmselt u. 01.15, märkas ta TV-monitrist, et võõrirambi külgedelt tungib vesi sisse. Ramp paisis olevat suletud asendis. Veidi hiljem kuuldi veelgi metalse kõlaga helisid, ja varsti pärast seda hakkas laev endisest tugevamalt rulluma ja kaldus paremale kreeni.

Seejärel eraldus võõrivisiirid võõrist ja langes üle võõrtäivi ettepoole. Visiir tõmbas mehaanilise seotuse tõttu võõrirambi lahti ning see võimaldas suurel veehulgal autotekile tungida.

Kreeni suurenedes hakkasid reisijad treppidest üles jooksma, mitmes kohas tekkis paanika. Inimestele, kel

õnnestus paaditekkile jõuda, jagati päästeveste. Paljud reisijad, kes olid magama läinud, olid oma kajutites nagu löksu jäänud ja neil ei olnud lootust õigel ajal välja jõuda.

Kui kreen suurenes 30 kraadini, seiskusid peamasinad määrdõli surve puudumise tõttu. Generaatorid seiskusid mõnevõrra hiljem ja automaatselt hakkas tööle abigeneraator, mis varustas energiaga väheseid valgusteid üldkäidavates kohtades ja tekil.

Kell 01.24 võtsid MAYDAY hädasignaali vastu üksteist lähikonnas asunud kalda- ja laevaraadiojaama, kaasa arvatud Turu merepääste koordinatsioonikeskus.

Laev kaldus üha enam kreeni ja vesi hakkas tungima kajutitekkidele umbes kl. 01.30. Vee tungimine kajutitekkidele jätkus väga kiiresti ja silla parempoolne osa jäi vee alla umbes kl. 01.35, nagu näitab kaardikambri kell, mis seiskus just sel ajahetkel. Sel ajal oli kreen juba üle 90 kraadi.

Reisijad, kel oli õnnestunud jõuda paaditekkile või laeva välisküljele, hüppasid või uhtu vette. Päästeparved olid lahti päästetud või vabanesid automaatselt vee alla jäädes ning mõnedel inimestel õnnestus päästeparvedele pääseda. Ilmastikutingimused olid õõsel väga rasked ja põhjustasid inimeste hukkumist, kes muidu oleksid võinud pääseda. Ümbritsevast veest ja päästeparvedelt korjati üles 94 ohvrit. Kokku päästsid helikopterid ja appitunud laevad õõsel ja varaselt hommikutundidel 137 elujäänut.

Paremparda kreen üha suurenes ja laev tegi pöörde vasakule. Mida sillal sel ajal ette võeti, ei ole õnnestunud kindlaks teha. Laeva sõukruvid seiskusid ja laev triivis merepinnal, vee tungimine laeva jätkus. Laev uppus täielikult kl. 01.48, kui laeva

kujus kadus täielikult Soome radarijaama radari ekraniilt. Uppumiskoha koordinaadid olid N59°22',9 ja E21°41',0. Vrakki oli uppudes pöördunud kursile 95 kraadi. Võõrivisiir leiti hiljem vrakist umbes ühe mere miili kaugusel läänes.

Uurimine on näidanud, et õnnetuseõõga võrreldavalt ilmastikutingimusi oli varem esinenud vaid ühel või kahel korral, kui laev oli teel Tallinnast Stockholmist.

2 Faktide ja uurimistulemuste kokkuvõte

2.1 Õnnetusega seonduvate seadmete kirjeldus

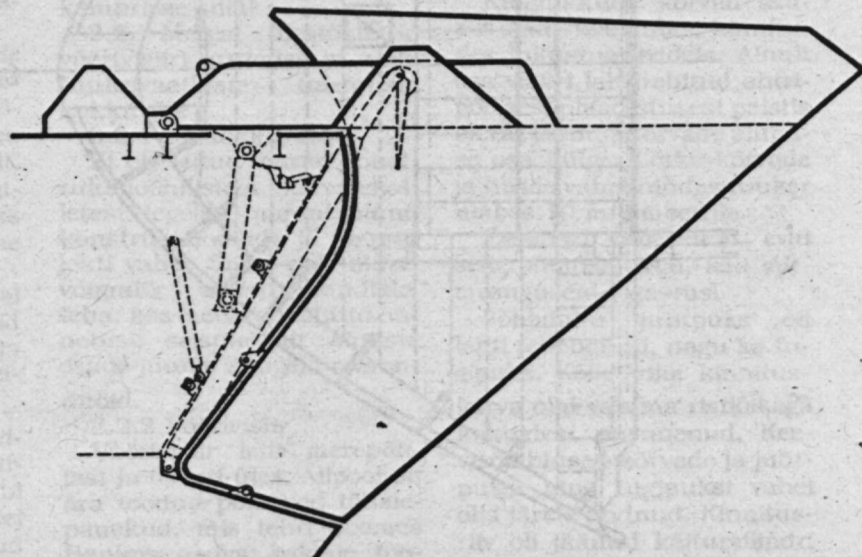
2.1.1 Võõrivisiiri ja -rambi seadmed

Käesolev alapeatükk kirjeldab võõrivisiiri ja rambi seadmeid. Võõrirambi asukoha seotud asjaolusid ja tingimusi käsitleb alapeatükk 2.5.

ESTONIA võõrivisiiri ja rambi seadmed olid laeva ehitamise ajale tüüpilise konstruktsiooniga. See konstruktsioon koosnes ülespoole avanevast võõrivisiirist ja laadimisrambist, mis oli hingedega kinnitatud peateki kõrgusele ja oli suletud ülestõstetud asendis. Suletud asendis ulatus rambi ülemine ots visiiriteki karbikujulisse moodustisse.

Võõrivisiiri ja rambi spetsiifilised detailid oli konstrueerinud ja valmistanud von Tell AB, üks tuntumaid säärase süsteemide valmistajaid. Süsteemi kuulus kogu võõriramp koos hingedega, selle tõstmise-langetamise ja kinnitamise mehhanismid, visiiri käsitsemise ja lukustuse mehhanismid, samuti ka kogu seadmestiku käsitsemise ja kontrollimise hüdrauline süsteem. Selle süsteemi paigaldamine laeva projekteeriti ja teostati laevatehases.

Rambi- ja visiiriseadmete üldvaadet võib näha joonisel 2.



2. Võõrivisiiri ja -rambi paigutus

2.1.1.1 Visiir

Visiir kui laevakere kõige etteulatavam osa kujutas endast teraskonstruktsiooni, mis oli sarnane tavalise laeva võõrikonstruktsiooniga. Visiiri on kujutatud joonisel 3. Laevakere kuju oli võõriosas märgatavalt kooniline, mis oli tüüpiline sel ajal ehitatud ro-ro laevadele. Visiir koosnes põhiliselt välisplaadistusest, mis oli laeva välisplaadistuse ja kuju jätkuks; tekiosast, põhjaosast, ahtripoolselt vaheseinast, sisemistest horisontaalsetest stringeritest, osalistest püstvaheseintest ja põikjäikusribadest. Tekil ulatusid kaks kinnitustala visiiri ahtripoolsest otsast ahtri suunas ja moodustasid visiiri pöördepunktis liigendite mehhanismi (hinged). Visiiri mass oli umbes 55 tonni.

Visiiritekil oli kahe kinnitustala vahel kaitsekarp, mis kattis rambi ülemist otsa, kui ramp oli suletud asendis. Konstruktsiooni iseärasuseks oli, et ramp pidi olema täiesti suletud asendis, et ta

ei segaks visiiri liikumist selle avamise ja sulgemise ajal.

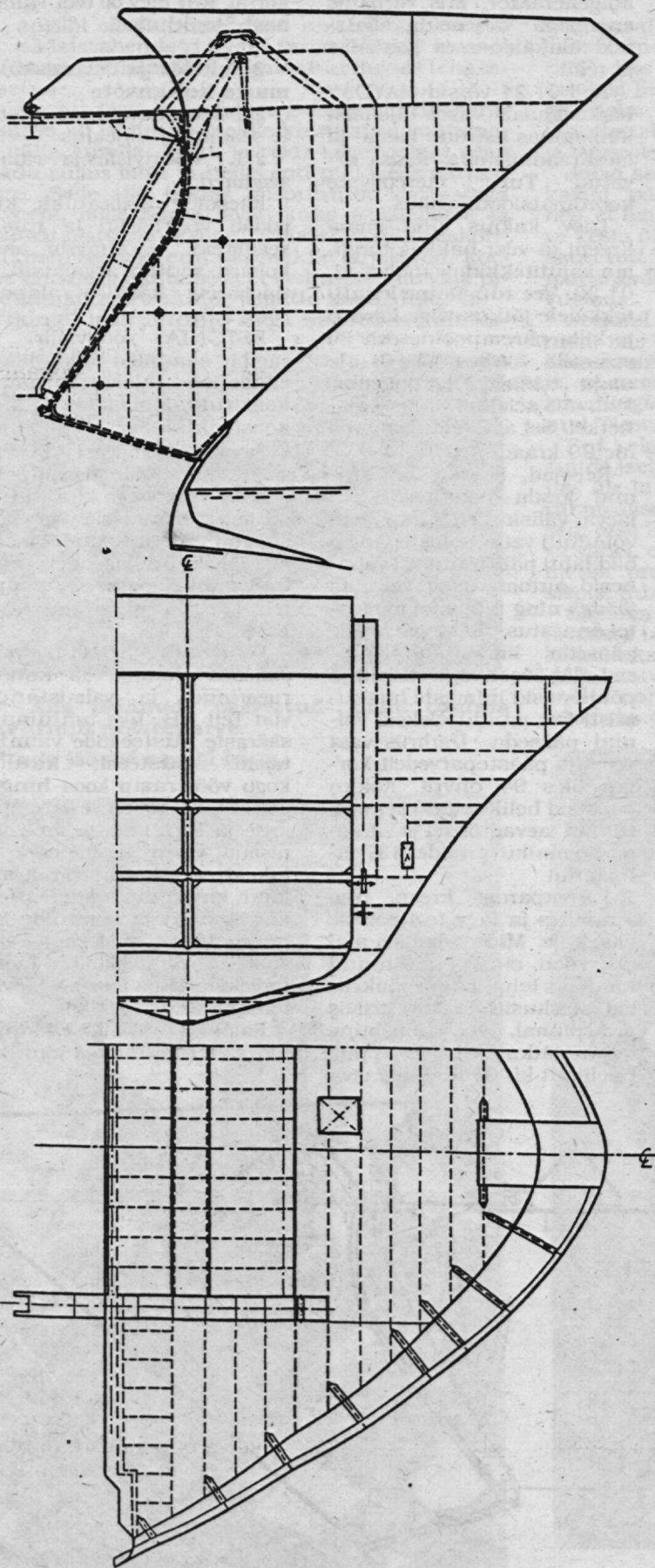
Visiir pöörles tavapärasel avamisel ja sulgemisel kahel ülemisele tekile kinnitatud hingel. Suletud asendis fikseerisid visiiri kolm hüdraulilist lukustusmehhanismi visiiri alumises osas. Üks neist asus võõrpiigitekil ja teised kaks visiiri ahtripoolses otsas, kinnitustega laevakere eesmisel vaheseinal. Lisaks olid hüdrauliliste külglukkude piirkonnas veel kaks mehaanilist lukku. Kolm fikseerimissarve, millest üks asetses võõrpiigitekil ja kaks eesmisel vaheseinas, sisenesid visiiri asuvatesse pesadesse ja võtsid vastu külglukkoormusi.

Suletud asendis toetus visiir kahele tekil asuvale hingele ja kolmes punktis ka võõrpiigitekil. Üks neist oli visiiri massiivne võõrtäav, mis toetus jäävõõrile pirnikujulise võõri tipus, teised kaks olid teraspadjad võõrpiigi tekil. Kolm lukustusmehhanismi hoidsid visiiri all, kui see oli suletud asen-

dis, ja fikseerimissarved võtsid vastu igasuguse võimaliku tekkiva külglukkoormuse. Pikisuunas rakenduvad koormusi kandsid hinged ja lukustusseadmed, võimalik, et ka otsene kontakt visiiri ja

Visiiri põhjakonstruktsiooni vastaskõrv koosnes ühestainsast teraskõrvast, mis oli kinnitatud visiiri põhjastruktuuri põiktalale ja toetus põlvikule, nagu on näidatud joonisel 5.

Kõrvas oli auk lukustusriivi jaoks, mille diameeter oli algselt 85 mm. Eksploataatsiooni käigus oli augu diameeter suurenenud ja pärast õnnetust oli auk ovaalne, mõõtmega u. 90 × 105 mil-



3. Võõrvisiiri üldvaade ja konstruktsioon

laevakere eesmise vaheseina vahel.

Avatud asendis toetus visiir kahele hingele ja kahele hoideadeldisele, mis koosnesid hüdrauliliselt käitavatest riivadest, mis sisenesid visiiri kinnitustalade kõrvadesse.

Võõrpiigitekil ja eesmisel vaheseinal olid kummitihendid, mida hoidsid terasribad, ja mis koos moodustasid pideva tihendi, mille vastu visiir sulgus.

Laeva pealisehitise eenduva esiosa tõttu ei olnud võimalik visiiri sillalt näha. Siski oli näha võõri lipuvarde tipp.

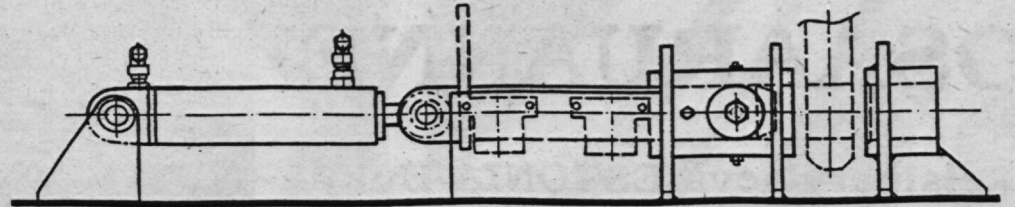
2.1.1.2 Põhjalukk

Põhjalukk on ära toodud joonisel 4. Seda on nimetatud ka Atlandi lukuks, kui võrd see ei olnud varasematel parvlaevadel tavaline, vaid seda hakati kasutama hiljem, et selletüübilised laevad saaksid ületada ookeane. ESTONIA ehitamise ajaks oli Atlandi luku kasutamine saanud tavaliseks. Lukustusseade koosnes lukustusriivist, mis liikus juhtpuksis horisontaalselt põiki laeva. Väljaulatuvas asendis kinnitus riivi ots tugipuksis. Riivi juhtpuks kinnitus võõrpiigitekil kahe terasest kõrva abil ja tugipuks oli kinnitatud kolmanda samasuguse kõrvaga. Vastaskõrv, kinnitatud visiiri enda külge, asetses riivi juhtpuksi ja tugipuksi vahel, kui visiir oli suletud asendis ja väljaulatuv riiv täitis siis lukukõrvas oleva augu.

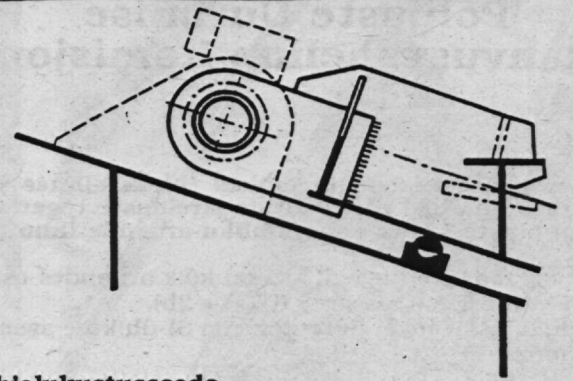
Kõrvade mõningad üldmõõtmed olid näidatud lukustusseadmete tarnija koostisjoonistel, kuid tööjooniseid ei ole arvatavasti olemas olnud.

Riiv liikus puksides hüdraulilise käituri abil, mida käitati visiiri ja rambi juhtpuldil, nagu on kirjeldatud alalõigus 2.1.1.7. Vedruga varustatud mehaaniline varbkolb fikseerus riivi soontes vastavalt avatud ja suletud asendis, seega riivi äärmistes positsioonides mehaaniliselt fikseerides, sõltumata hüdraulilisest survest. Riiv oli pidevalt ka hüdrauliliselt lukustatud, sest vedelik ei pääsenud süsteemist välja, sõltumata sellest, kas süsteem oli parajasti surve all või mitte.

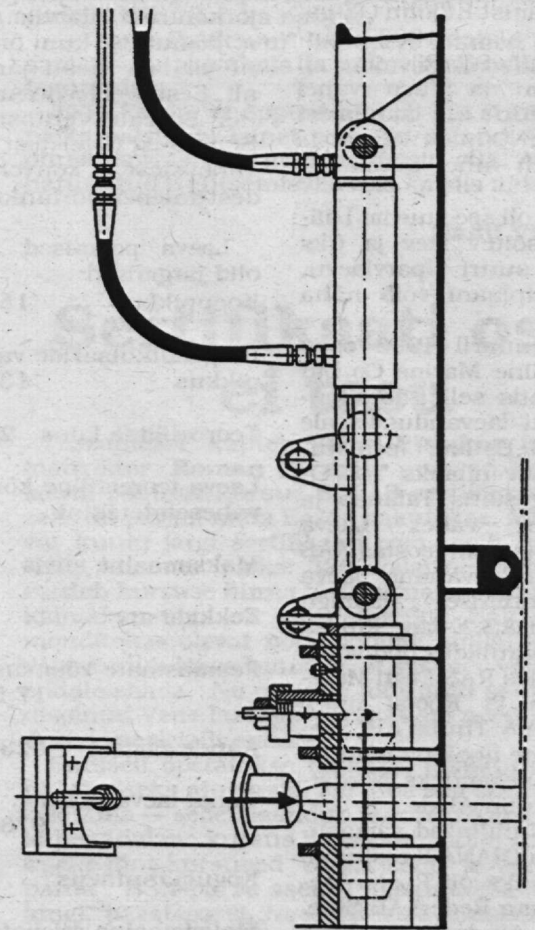
Oli kaks magnetilist tüüpi piirlüliti, mille käivitajaks oli riivile kinnitatud magnet. Need lülid hakkasid tööle, kui riiv oli vastavalt kas täiesti sissetõmmatud või väljaulatuvas asendis. Hüdrauliline kontrollsüsteem, nagu ka lülite paigutus ja funktsioneerimine ning riivi asendite kindlaksmääramise- ja häiresüsteem leiavad eraldi käsitlemist alalõigus 2.1.1.7. Esialgse projekti järgsed mehaanilised lülid olid asendatud magnetilistega laeva eksploataatsiooni varasemas järgus.



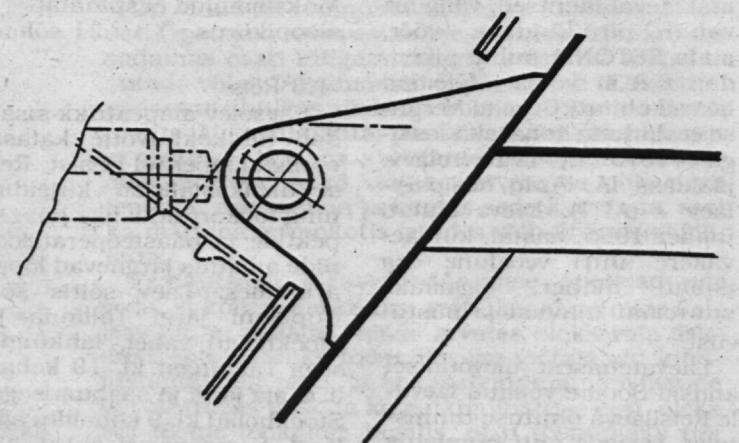
4. Põhjalukustusseade



5. Visiiri põhjalukustuse kõrv



6. Vasak- ja parempoolne külglukustusseade



7. Visiiri külglukustusseadme kõrv

limeetrit. Pikenemine võis olla põhjustatud kulumisest või deformatsioonist lukustusmehhanismi purunemisel.

Põhjaluku purunemise viisi ja sellega seotud uurimistulemusi käsitletakse lõigus 3.1.2.

2.1.1.3 Külglukud

Külglukud koosnesid kahest kõrvast, mis kinnitustid visiiri tagumise vaheseina külge ja ulatusid visiiri suletud asendi puhul kahte süvendisse laevakere eesmisel vaheseinas, teine teisel pool rambi avast. Suletud asendis fikseeriti hüdrauliliselt töötavad riivid visiiri kõrvade aukudes. Seda mehhanismi on võimalik näha joonisel 6. Hüdrauliliste riivide konstruktsioon oli sarnane põhjaluku omale, s. o. riiv liikus juhtpuksis ja väljaulatuvas asendis fikseerus tugipuksis. Visiiri kõrv asetseb juhtpuksi ja tugipuksi vahel. Riivi liigutas hüdrauliline käitur. Oli paigaldatud ka mehhaaniline hõõrdevarbkoob. Riivi äärmistele sissetõmmatud ja väljaulatavatele asenditele reageerisid magnetilist tüüpi piirlülid.

Kummalegi küljele olid monteeritud täiendavad hüdraulilised silindrid, et lükata visiiri kõrvade kohalt ettepoole, kui visiir pidi avanema. See seade pidi kaasa aitama visiiri avamisele juhul, kui see oleks suletud asendisse kinni jäätunud.

Visiiri küljkõrvade paigutust võib näha joonisel 7. Ko-

misjon on märkinud, et nendest kõrvadest ei ole olemas ühtegi detailset joonist, ning nende tegelik visiirile kinnituv osa pikkus oli lühem, kui näidatud üldpaigutuse joonistel. Kõrvad olid keevitatud visiiri ahtrivaheseina ahtripoolse külge nurk-keevitusega. Kevitamise üksikasju ei olnud ära toodud ühelgi joonisel.

Plaadistuse esiküljele oli monteeritud kaks vertikaalset jäikusribi, mille vahe oli pisut suurem kõrva enese paksusest. Need jäikusribid olid paigaldatud rahuldavaks Bureau Veritase laevainspektori nõudmist "laeva konstruktsiooni kohalikuks tugevdamiseks lukustusseadmete kohal". Muid konstruktsioone, mis kannaksid jõudusid kõrvadelt üle visiirile enesele, projektis ette nähtud ei olnud.

2.1.1.4 Käsilukud

Oli olemas kaks käsitsi suletavat lukku, mis olid kummalegi küljel monteeritud kohe hüdrauliliste külglukude alla. Kumbki käsilukk koosnes kahest kõrvast, mis olid keevitatud visiiri ahtripoolse külge, ja hingega aaspoldist koos mutriga, mis oli monteeritud kahe kõrva vahele eesmisel vaheseinas. Suletud asendis liikus aaspoldist visiidist liikumisele visiidist liikumisele vahel asuvasse asendisse ja mutter keerati kinni. Seda konstruktsiooni näeb joonisel 8. Neil lukudel ei olnud asendiandureid.

Tarnija instruksioonid kirjeldati käsilukkude varulukkudena. Tarnija, laevate-

has ega laeva käitaja ei ole kusagil andnud mingeid juhiseid nende lukkude kasutamiseks.

2.1.1.5 Tekihinged

Kaks visiiriteki asuvad visiiri kinnitustala ulatusid umbes 3 meetri jagu visiiriteki ahtripoolsest otsast ahtri suunas. Talade otstele toetusid hingede konstruktsioonid. (Vt. joonis 9). Kummagi tala kahe küljplaadis asuvasse aukudesse oli keevitatud massiivne teraspuks. Kummagi puksis oli oös, kuhu omakorda kinnitus pronkspuks. Hingede tekiosa koosnes kahest kõrvast, mis mis olid teki külge keevitatud ning toetasid endi vahel teraspea. See hingede teki asuv osa asetseb visiiri kinnitustala kahe puksi vahel. Läbi kogu konstruktsiooni käis telg, mis oli fikseeritud hingede pukside välimistele külgedele kinnitatud lukustusplaatidega.

2.1.1.6 Võõriramp

Ramp kujutas endast nelja pikitala ja mitme põiktalaga teraskonstruktsiooni. Rambi ülemise pinna moodustas terasplaat. Põhitallade vahele olid monteeritud täiendavad jäikusribid.

Ramp oli olemasoleva teki kõrgusest pikem ning seega ulatus ülestõstetud, s.o. suletud asendis ülemise teki pinnast umbes 1,5 meetrit ülespoole. See üleulatav osa asetseb visiiriteki asuvas kaitsekarbis. Rambi otsas asuvad labad kinnitustid hingedega rambi eesmise otsa külge ning neid juhtisid rambi avanemisel pikenevad terastrossid. Trossid olid kinnitatud labade telje otsas asuvatele seadmetele. Rambi suletud asendis rippsid labad allapoole, et rambi pikkus oleks võimalikult väike.

Ramp kinnitus alumises otsas nelja hingega laevakere külge. Iga hing koosnes laevakere külge keevitatud teraskõrvadest ning rambi alumise tala külge keevitatud kõrvadest. Puksid ja hingede sõrmed moodustasidki hingede mehhanismi. Välimised hinged olid kahest sisemisest suuremad.

Rambi külgedele olid keevitatud lehtäärrikud. Kummalegi küljele olid monteeritud püsireelingud.

Rampi liigutasid kaks hüdraulilist käiturit (hüdrosilindrit), üks kummalegi küljel. Ülestõstetud, suletud asendis tõmbasid rampi sissepoole kaks lukustuskonksu, mis haarasid rambi külgtalade vardaid. Need konksud töötasid hüdrauliliselt hoobmehhanismi abil, mis oli konstrueeritud nii, et ta liikus sulgemisel üle oma surnud punkti ja jäi sellesse mehaaniliselt suletud asendisse.

Rambi kummalegi küljele oli monteeritud kaks täiendavat lukustusriivi. Needki töötasid hüdrauliliselt, liikudes rambi kraes horisontaalselt. Väljaulatuvas asendis kinnitustid nad rambi külgtalades asuvasse karbikujulisse pikendusse.

Kõigil lukustusseadmetel olid piirlülid, mis näitasid nende äärmisi asendeid ja mida on põhjalikumalt kirjeldatud alalõigus 2.1.1.7.

Rambi kraes asus terasribadega toetatud kummitihend, ning moodustas rambi pinnal veekindla tihendi sel ajal, kui ramp oli suletud asendis.

2.1.1.7 Visiiri ja rambi juhtimissüsteem

Visiiril ja rambil oli olemas juhtimissüsteem, mis oli valmistatud visiiri ja rambi käitursüsteemide tootja poolt. Seda kirjeldas tootja poolt välja antud brošüür.

Juhtimissüsteem koosnes kõrgrõhu hüdraulilisest süsteemist, mis omakorda koosnes paagist ja kahest pumbast, lisaks veel muud hüdraulilise süsteemi tavapärased komponendid, mis andsid hüdraulilise jõu impulsi juhtpuldile ning visiiri ja rambi käitamise ning sulgemise mehhanismidele. Juhtpult asus rambi kõrval vasakul pardal. Sellel olid käsihoovad, millega sai eraldi juhtida:

- visiiri põhjaluku
- visiiri külglukkusid
- rambi lukustuskonksusid ja lukustusriive
- visiiri avanemist/sulgemist
- avatud visiiri toetuslukkusid
- rambi avanemist ja sulgemist.

Mehhanismide vahel ei olnud elektroonilist või hüdraulilist ühendust, operaator pidi avamise või sulgemise ajal indikaatorlampidelt jälgima, et iga operatsioon oleks enne järgmise juurde asumist korralikult lõpetatud.

Indikaatorlampid asusid juhtimisjaamas olnud juhtpuldil, teine kontrollpaneel asus sillal, vahiohvitseri istmest paremal asuval eesmisel juhtpuldil.

Paneelidel olid punased ja rohelised lambid, mis said signaali visiiri ja rambi sulgemismehhanismide käiturite piirlülititelt. Olid paigaldatud ka visiiri ja rambi täielikult suletud asendit näitavad kontrolllülitid. Visiiri ja rambi asendit näitavad lambid olid rohelised ainult juhul, kui vastavalt visiir või ramp olid täiesti suletud asendis, muidu olid need punased. Lukustusseadmete lambid olid punased, kui lukud olid täiesti avatud ja rohelised, kui lukud olid suletud asendis. Põhjalukul oli eraldi tullede komplekt, külglukkudel kahe peale üks komplekt ja rambi lukudel samuti üks. Visiiri külglukkude ja rambi lukkude andurlülid olid jadaühenduses, see tähendas, et kõik seadmed pidid olema õiges asendis, enne kui vastav lamp süttis. Kui ainult ükski seade oli jäänud vahepealsesse asendisse, siis lamp ei süttinud.

Autoteiki jälgimiseks olid üles pandud TV-kaamerad. Üks neist jälgis ka võõrirambi piirkonda. Monitorid olid paigaldatud nii masina kontrollruumi kui ka kaardikambris sillal.

2.2. Merest ülestõstetud võõrvisiiri uurimise ja vraki tuukriivaatluste tulemuste kokkuvõte

2.2.1 Üldkokkuvõte
Ei ole leitud märke konstruktsioonilistest kõrvalekalletest tegelike pardal olnud konstruktsioonide ja algprojekti vahel. Siiski pole olnud võimalik täiesti kindlaks teha, kas laeval oli tehtud õnnetuse seisukohalt oluliste osade juures mingeid remonditöid.

2.2.2 Võõrvisiir
Võõrvisiir leiti merepõhjust ja tõsteti üles. Allpool on ära toodud põhilised tähelepanekud, mis tehti Soomes Hankos asuva kaldale toodud visiiri uurimisel.

Visiiri välisplaadisuse esiküljel, täävist pisut paremal, oli ulatuslik deformatsioon.

Pärast keevituste rebenemist oli massiivne võõrtäav visiirist eraldunud.

Visiiri põhi oli deformeerunud ja tugevate löögijälgedega. Põhjaluku kõrv oli omal kohal, kuid ümbritsev konstruktsioon tugevalt deformeerunud. Lukukõrva auk oli ovaalse kujuga ning selle materjalil oli näha voolamise jälgi.

Visiiri sisemistel vertikaalsetel vaheseintel esines vasakul pool deformatsiooni ja täkete märke.

Jäljed visiiri ülemisel põikvardal olid väga tugevad. Teistel põikvarrastel olid need vähem silmatorkavad.

Visiiri ahtrivaheseinal oli mitmesuguseid vigastusi. Eriti vasakpoolse fikseerimissarve pesa oli allpool täiesti lahti rebitud.

Mõlemad külgmised lukukõrvad olid vaheseinast välja rebenenud, jättes plaadistuse nelinurksed augud.

Visiiri kinnitustalade otses asuvad hingede puksid olid talade küljplaadistusest eraldunud küljplaatide ja pukside ümbruse keeviseõmbluste purunemise tõttu.

Visiiri kinnitustalade põhjaplaadistusel oli löögi- ja põrkejälgi visiiri avamiskäiturite kinnituskõrvade ümbruses, ning rohelise värvi jälgi. Avamissilindrite kõrvadel oli tugevaid kriimustusjärgi mõlema paremal küljel.

Visiiriteki asuval kaitsekarbil oli ahtripoolse siseseina vasakpoolsele osale löögijälgi, mis seisnesid pirnprofiilide lokaalsetes deformatsioonides.

Visiiri kinnitustalade põhjaplaadistuse ja visiiri tekiplaadistuse ahtripoolsetel osadel oli tugevaid löögijälgi.

Neid vigastusi on näidatud fotodel 10.1 - 10.9. (Tehnilistel põhjustel avaldame osalt - Toim.)

2.2.3 Laevakere võõriosa

Tuukrite poolt ja veeluse videokaameraga teostatud laevavraki võõriosa vaatlused näitasid alljärgnevat vigastusi laevakerel ja võõriosa konstruktsioonidel.

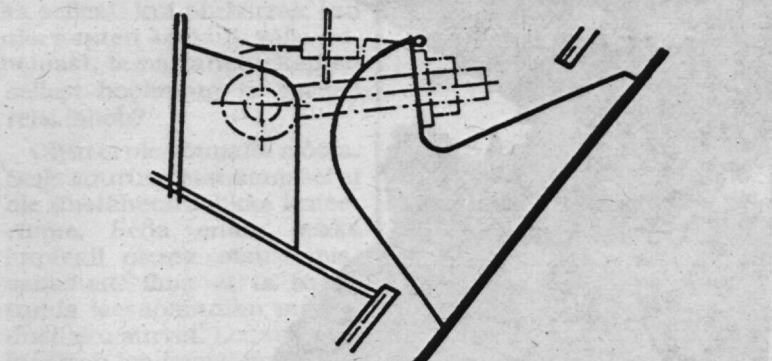
Tekihingede kinnitused teki olid vigastamata, välja arvatud löögijäljed eespoolsetel osadel. Avatud visiiri tugi oli kahjustusteta.

Visiiri käiturite avaustest ettepoole oli tekk lahti rebitud. Rebestused ulatusid teatud pikkuses eesmisel vaheseina. Teki vigastused olid ulatuslikud, ebaühtlaste purunemispindadega, kuna augud esimesel vaheseinas olid võrdlemisi puhta kontuuriga.

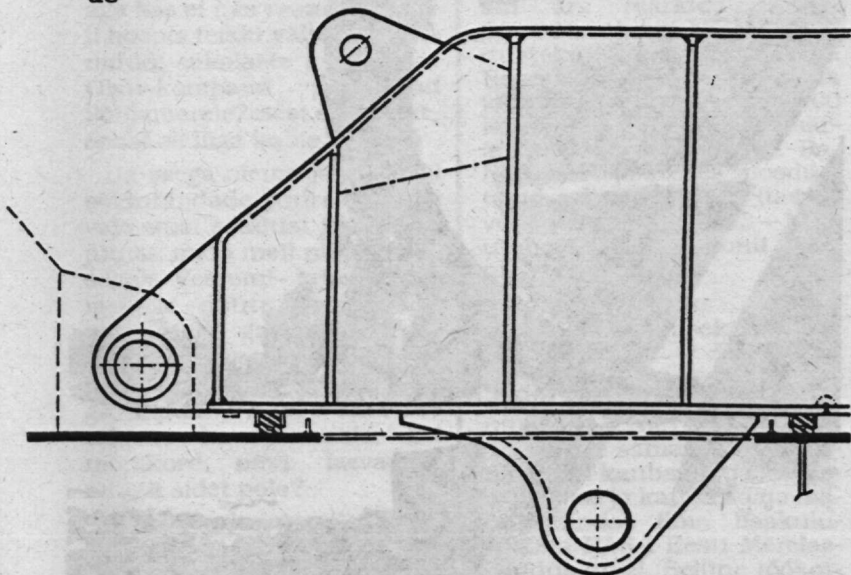
Külglukkude kõrvad asusid oma süvendites, kinnitades lukustusriividele. Ainult osa visiiri lahtirebitud ahtripoolsest plaadistusest paistis olevat jäänud kõrvade alumise osa külge. Lõtk kõrvade ja riivide vahel hindas tuuker umbes 10 millimeetrit.

Eesmisel vaheseinal, eriti selle alumisel osal, leiti mitmesuguseid vigastusi.

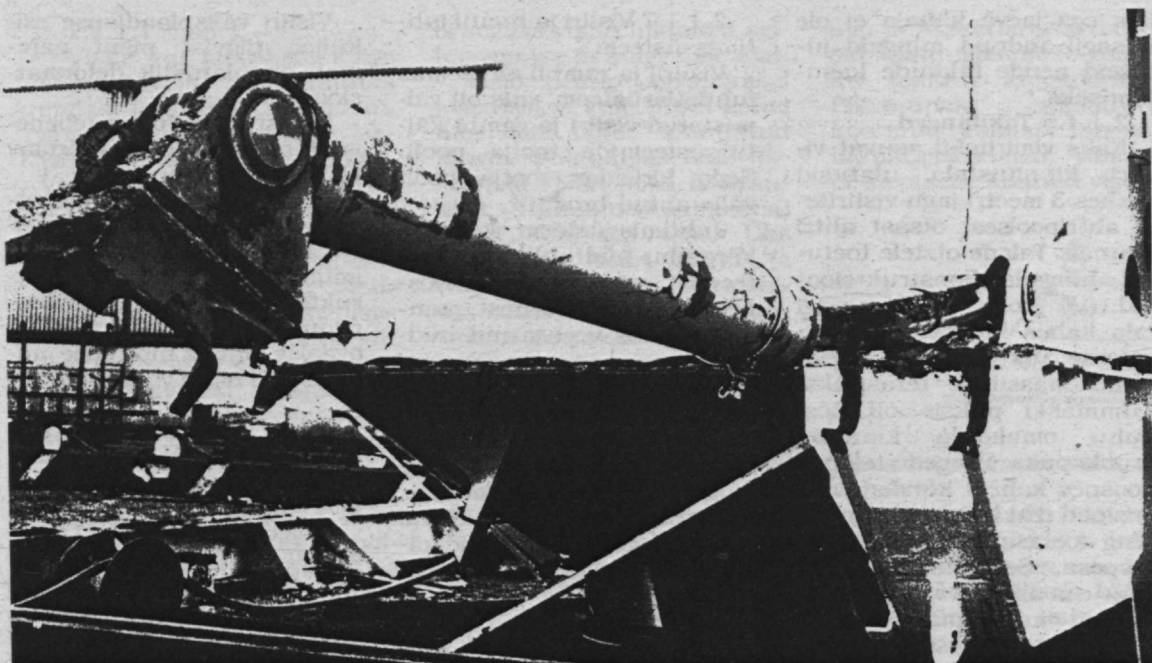
Põhjaluku juhtpuks oli lahti rebenenud, nagu ka tugipuks. Kõik kolm kinnituskõrva olid vähima ristlõikega kohtadest purunenud. Keevisõmblused kõrvade ja juhtpuksi ning tugipuksi vahel olid järele andnud. Kinnitusriv oli jäänud käitursilindri varda külge.



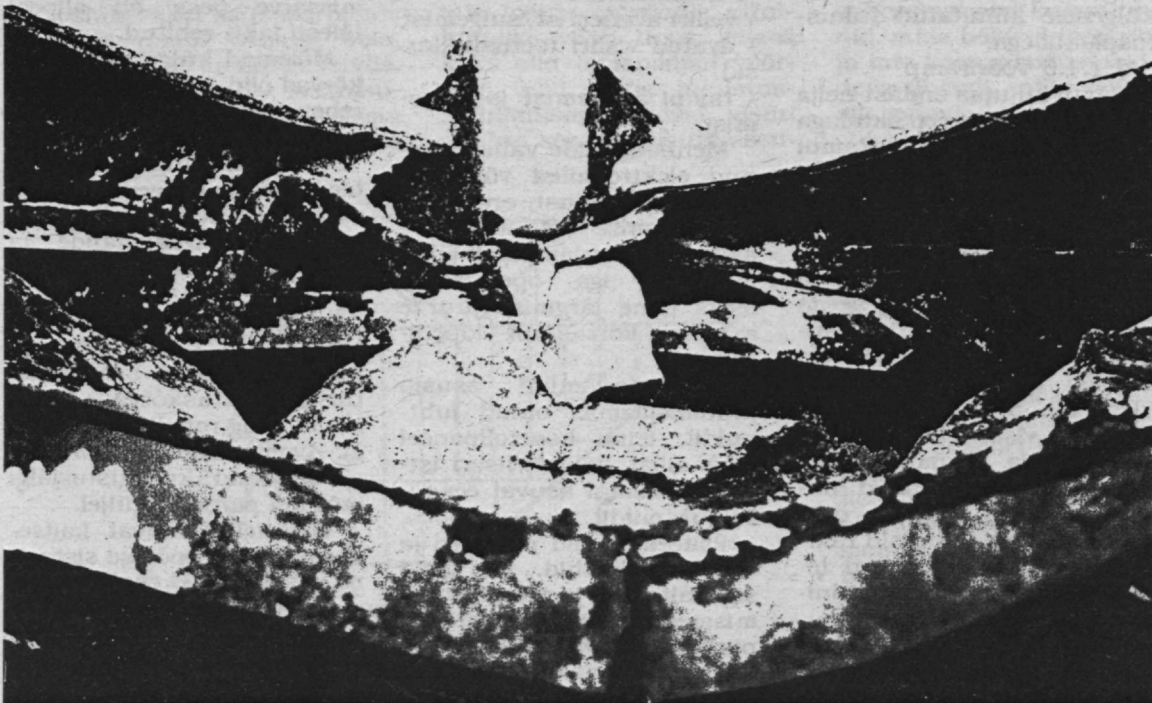
8. Vasak- ja parempoolne käsitsi suletav külglukustusseade



9. Tekihingede ja tekitalade paigutus



10.2. Visiiri parempoolne käitur



10.4. Visiiri põhjastruktuuri kahjustused



10.5. Visiiri põhjaluku kõrv

Kummitihendil ja seda toetavatel esivaheseina ribidel oli mitmesuguseid vigastusi, laialdasi vigastusi oli ka vöörpiigitekil.

Löögi jälgi täheldati ka välisplaadistuse äärtel vöörpiigiteki ümbruses ja pirnikujulise vööri ülaosas oleva jäävööril. Ka pirnikujulise vööri oli mitmesuguseid kriimustusi.

Vööriramp oli veidi avatud asendis, umbes meetri võrra avanenult ülaosas.

Kaks vasakpoolset hinge rambi allservas olid lahti rebenenud. Mõlemad rambi hüdraulilised käituri olid riivipoolses otsas järele andnud. Käituri olid sisse-

tõmmatud, s. o. suletud asendis.

Rambi alumise külje taladel leiti palju sügavaid deformatsioone.

Rambi vasakparda tala oli mitmest kohast vigastatud, põhiliselt ülaosas.

Lukustuskonksude kõrvad olid kõverdunud. Konkse ei olnud võimalik lähemalt uurida.

Rambi külglattide boksid, kuhu kinnitused rambi külglukkude riivid, olid väänatud avatud asendisse, välja arvatud alumine vasakpoolne. Külglukkude riivid olid täiesti suletud asendis, välja arvatud alumine vasakpoolne, mis oli osaliselt suletud.

Neid kahjustusi näitavad fotod 11.1 - 11.6. (Neid meetmetel põhjustel ei avalda - Toim.)

2.3 Merepõhjust üles tõstetud osad

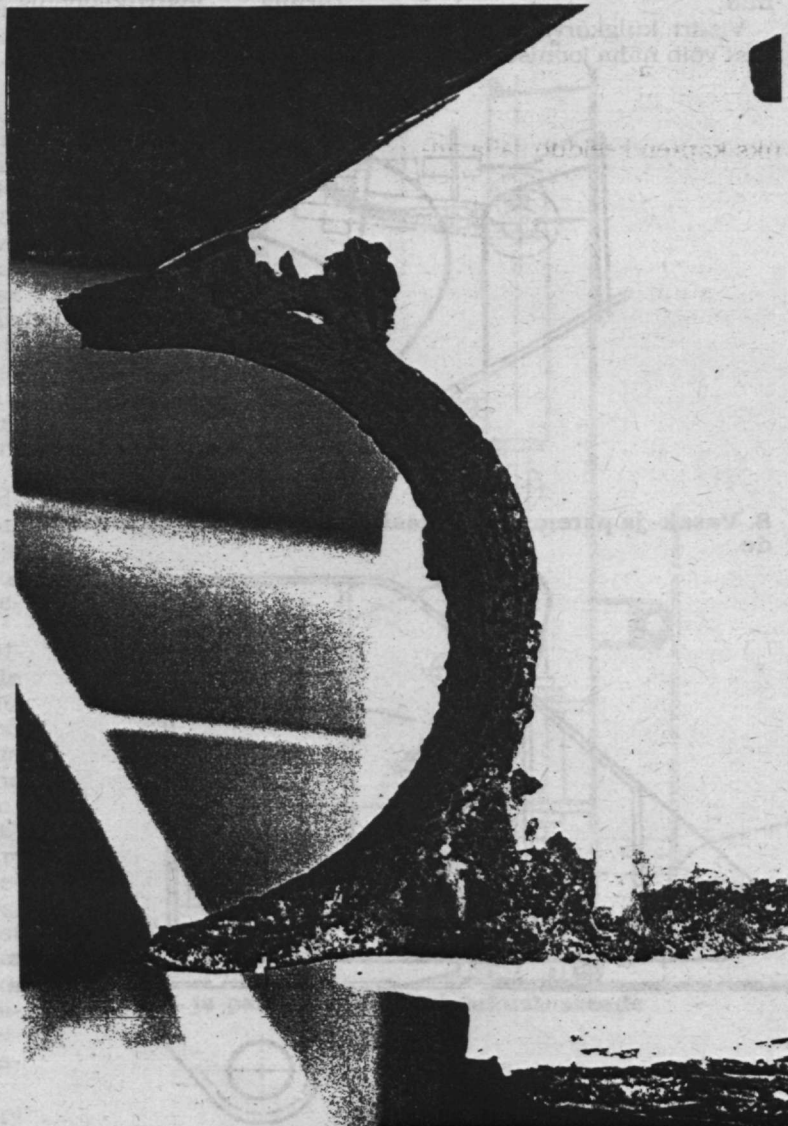
Visiir leiti merepõhjust ja toimetati uurimiseks kaldale. Visiiri terasosad eraldati, et uurida üksikasjaliselt külglukkude kõrvade ja hingede kinnituspõrki. Toodi üles ka hüdrauliline silinder selle sisemuse uurimiseks.

Põhjaluku kinnituskõrvad ja üks hingepuks eraldati vrakist ja tõsteti üles.

Atlandi luku käituri varda küljest eemaldasid tuukrid lukustusriivi ja tõid selle üles 4. detsembril 1994. a.



10.7. Külglukkustuse kõrva eraldumisest põhjustatud kahjustused



10.8. Visiiri purunenud hing

Riiv oli sirge. Mootmisel tehti kindlaks väga väike erinevus riivi diameetris riivi ja visiirkõrva kokkupuutepiirkonnas. Riivi üldine diameeter oli 79,8 millimeetrit, kuid minimaalne mõõdetud diameeter kontaktpiirkonnas oli 79,4 millimeetrit. Muid vigastusi riivil ei täheldatud.

Kui riiv vrakilt üles toodi, oli see kinnitatud hüdraulilise silindri vardale, mis jäi

oma kohale vöörpiigitekil, nagu on näidatud fotol 12. Hüdraulilised voolikud olid ühendatud seisundis. Käitur oli täiesti lukustatud asendis, ja tema varras paindunud ülespoole, vöörpiigiteki eemale. Varda ja riivi vahelist ühendussõrme oli võimalik raskusteta eemaldada ja riiv toodi üles.

(Lõpp järgmises «Meremehe»)

Mida on teinud kaptenite ja laevaohvitseride kutseühingud viimasel ajal, et võimalikult vältida selliste õnnetuste kordumist, nagu oli "Estonia" katastroof?

Vastuseks peaks olema: kaptenite õiguste suurendamine sellistel laevadel (ro-ro või reisiparvlaevadel), neile tegeliku otsustamisõiguse andmine, isegi kui see mõnel puhul võib laeva hilinemise põhjustada.

Vajaliku kvalifikatsiooni ja väljaõppeta personali peaks saama kapteni nõudmisel kergesti välja vahetada, hoolimata lisakulutustest, mis see endaga kaasa võib tuua.

Kõigile on teada ning see on vaieldamatu tõsiasi, et tänapäeval on laevajuhid laevaomanike ebanormaalse majandusliku surve all ja arvatavasti sellepärast on nad rohkem riskialtid kui see soovitatav oleks. Otsustada, kas ennustatud halva ilma puhul laevaga välja minna või mitte, on alati raske. Siin puuduvad kindlad reeglid; üks kapten riskib, teine eelistab sadamasse jääda, et ilma paranemist oodata. Kõige hullem on see, kui üks laevaomanik viitab teisele, kelle laevadel riski ilmselt alahinnatakse. Mida arvata ka sellest, kui olukorras, kui üks kapten keeldub välja minemast, tema vahetuskapten sellest hoolimata ta asemel reisi läheb?

Ohtu ei ole võimalik mõõta. Selle suuruse otsustamisel ei ole ühetähenduslikke kriteeriume. Seda enam peaks kaptenil olema otsustamisvabadust, ilma et ta saaks tunda laevaomaniku majanduslikku survet. Loomulikult kinnitab iga laevaomanik või tema inspektor, et nende kaptenitel see vabadus on, aga kas ei näe reaalsus sage-li hoopis teisiti välja. Ja miks müüdi sakslaste käes olnud Olau-kompanii parvlaevad Põhjamerele? Sest saksa personal oli liiga kallis.

Ja seega oleme jälle tagasi sõiduhindade juures. Ei ole vaja uusi seadusi ja ettekirjutusi, mida meil niigi on piisavalt. Veeremi- ja reisiparvlaevade ohutu kasutamise parimateks garantiideks on tark *management* ja laevaomaniku vastavate volitustega kapten. Kuidas teha see selgeks kaupmeestele, kel mõnikord oma laevadega mingit sidet pole?

Rahvusvaheline Kaptenite Ühing (IFSMA) on juba varasematel aastatel tähelepanu juhtinud veeremi- ja reisiparvlaevade püstivusprobleemidele vee sissetungimisel laeva, ning osutanud vajadusele need laevad veekindlate vaheseintega varustada. Aga isegi IFSMA ei ole suutnud seda küsimust piisavalt paigalt lükata, sest praktikas on kaalukauss majanduslike ning meresõiduohutuslike aspektide vahel kaldunud silmanähtavalt majanduspoolele.

"Schiff und Hafen" nr. 12, tõlkinud Reet Naber

Skandaalitekitamise piiramatutest võimalustest

Rootsis ilmuva "Eesti Päevalehe" 31. märtsi numbris torkas keset üht artiklit silma suurel mustal põhjal valge kiri: "Eesti Merelaevanduse nõmeda käitumise tagajärg". Loo enese pealkiri on "Kas Ühisabi peab tõesti lõpetama haiglaravustuse saatmise Eestisse?", autoriks sihtasutuse "Eesti Ühisabi" esimees Eldur Velliste. Kirjutises on juttu tolle organisatsiooni meditsiiniabi alasest tegevusest Eesti heaks 1988. aastast alates, senisest heast koostööst Eesti Merelaevanduse ning Toivo Ninnase ja Rein Meindokiga ning laevanduse hiljutisest ootamatust keeldumisest abikonteinereid tasuta vedada.

Peab ütleva, et autor on lihtsalt mures abistamistöö võimaliku katkemise pärast ja artikkel pole sugugi sel kombel räige, nagu on seda too ilmselt lehehoiatuses tekitatud must ja tige plärakas.

Vist järgmisel päeval oli Eesti Raadio I programmi tervisesaade, kus hr. Velliste tutvustas pikemalt oma organisatsiooni tööd ja nimetas — sama korrektselt kui artikliski — merelaevanduse edaspidist keeldumist abikonteinereid tasuta veost.

Aga raadioski oli kellegi kibe ajakirjanduslik käsi mängus, sest saate eelreklam teatas a i n u l t Eesti Merelaevanduse pahateost.

Asja uurima asudes selgus, et mõni aeg varem, 21. märtsil, oli Eldur Velliste saatnud EV suursaadikule Rootsis Margus Laidrele kirja, selgitamaks, et "Eesti Ühisabi" lõpetab "igasuguse vajaliku abi saatmise konteineris Eestisse Riikliku Eesti Merelaevanduse kaudu. Otsus on lõplik ja vastutus selles langeb Riiklikule Eesti Merelaevandusele". Kaasas oli sama tekst, mis "Eesti Päevaleheski" ilmus. Kirjas suursaadikule ütles hr. Velliste, et saadab teksti ka sotsiaalministeeriumi tervishoiuosakonnale, ETA-le ja "neile, kellega on olnud enam kui kuueaastane koostöö".

27. märtsil, niisilts neil päeval n n e ajaleheartikli ilmutamis ja viis enne raadiosaadet oli Eesti Merelaevanduse peadirektori asetäitja Jaan Kalmus saatnud humanitaarabi tasuta veo teete ja sideministeeriumi kantslerile Allan Sepale. Ju oli informatsioon välisministeeriumi kaudu teede- ja sideministeeriumini jõudnud ning sealt laevanduse käest

aru päritud. Kõnealusel selgitusest, mille ära trükime, ilmnevad nii endise veokorra muutmise põhjused kui ka uued tingimused. Rõhutam: selgub mitte humanitaarabi tasuta veo lõpetamine, vaid lihtsalt laevanduse huve rohkem arvestav uus täpsem kord, mis hakkas kehtima juba 1. märtsist. Agendid välissadamais ja hr. Kalmuse teksti põhjal ka humanitaarabi saatjad pidid niisilts vähemalt selleks kuu-päevaks justkui asjast täielikult informeeritud olema. Eeltoodust aga ilmneb ometi, et vähemalt hr. Velliste ei saanud kõigest sellest terve

märtsikuu jooksul teada. Tema oli *Melship* 3. märtsil Stockholmis teatanud, et "neile on tulnud korraldus: alates samast päevast on keeld aktsepteerida saadetisi ilma transporditasuta. Erandjuhud ainult siis, kui korraldus tuleb ESCO'lt Tallinnast, kus selle juhatajaks on Mr. A. Putschinin. Meretranspordi tasu on SEK 3400.— konteinerilt".

Kes ses ahelas siis kellele mida ja millal teatamata jättis, unustas, valesi ütles või asjast aru ei saanud?

Mari Vamba, Madli Vitismann

Kas Ühisabi peab tõesti lõpetama haiglaravustuse saatmise Eestisse?

Rootsis ilmuva "Eesti Päevalehe" 31. märtsi numbris torkas keset üht artiklit silma suurel mustal põhjal valge kiri: "Eesti Merelaevanduse nõmeda käitumise tagajärg". Loo enese pealkiri on "Kas Ühisabi peab tõesti lõpetama haiglaravustuse saatmise Eestisse?", autoriks sihtasutuse "Eesti Ühisabi" esimees Eldur Velliste. Kirjutises on juttu tolle organisatsiooni meditsiiniabi alasest tegevusest Eesti heaks 1988. aastast alates, senisest heast koostööst Eesti Merelaevanduse ning Toivo Ninnase ja Rein Meindokiga ning laevanduse hiljutisest ootamatust keeldumisest abikonteinereid tasuta vedada.



Eesti Merelaevandus nõmeda käitumise tagajärg

Rootsis ilmuva "Eesti Päevalehe" 31. märtsi numbris torkas keset üht artiklit silma suurel mustal põhjal valge kiri: "Eesti Merelaevanduse nõmeda käitumise tagajärg". Loo enese pealkiri on "Kas Ühisabi peab tõesti lõpetama haiglaravustuse saatmise Eestisse?", autoriks sihtasutuse "Eesti Ühisabi" esimees Eldur Velliste. Kirjutises on juttu tolle organisatsiooni meditsiiniabi alasest tegevusest Eesti heaks 1988. aastast alates, senisest heast koostööst Eesti Merelaevanduse ning Toivo Ninnase ja Rein Meindokiga ning laevanduse hiljutisest ootamatust keeldumisest abikonteinereid tasuta vedada.

Teede- ja sideministeerium Asekantsler Lp. hr. Allan Sepp

SELGITUS

seoses probleemidega humanitaarabi toimetamisel Eestisse.

RAS Eesti Merelaevandus on teostanud tasuta humanitaarabi transporti pika aja jooksul väga erinevatele Eesti ettevõtetele. Põhilisteks humanitaarabi saatjateks on olnud Soome, Rootsi, Taani ja Inglismaa ettevõtted ja sihtasutused. Samuti oleme teostanud tasuta veoseid ka Saksamaalt, Hollandist, Belgias ja Hispaaniast. Tahaksin ära märkida umbes 80 000 ühiku põllumajandustehnika vedu Taanist ja Rootsist 1993.—1994. aasta jooksul, samuti umbes 3000 konteineri veo humanitaarabi meile liinilaevadel. Rahalises väljenduses moodustasid sellised veosed (tasuta või soodustariif) 1993—1995 umbes 10—15 miljonit krooni.

Põhitingimuseks selliste veoste teostamiseks on olnud printsip, et RAS Eesti Merelaevandus loobub sisse nõudmast prahiraha või kinnitab saatja/saajale soodustariifi, samaaegselt organiseerib kaubasaatja pealaadimise ja kauba saaja mahalaadimise ilma lisakulutusteta RAS-i Eesti Merelaevandus arvel. Selline töökorraldus nõuab väga head kontakti vedaja, kauba saaja ja saatja vahel.

1994. aasta humanitaarveoste arvete kontroll näitas, et on tekkinud olukord, kus humanitaarabi saatja ei pea enam vajalikuks informeerida vedajat humanitaarabi saaja muutumisest, informeeritakse ainult saatja maa agendi sellest, et see veos on humanitaarabi ja veos peab toimuma saatja jaoks tasuta, saatedokumendid vormistatakse ilma vedaja nõusolekuta liinitingimustel (vedaja on

kohustatud tasuma pealaadimise, mahalaadimise, hoiustuse sadamas).

Mitme humanitaarabi saatja/saaja kontrollimisel tekib tõsine kahtlus, kas sellised saadetised üldse kuuluvad humanitaarabi valdkonda (mööbel, tööpingid, mittemeditsiinilised seadmed, sõiduaudod jne.). Vältimaks sellise olukorra süvenemist ja selguse loomiseks humanitaarveoste osas võttis eksploatatsiooniosakond vastu otsuse, mis seisneb järgmises:

1. Eesti osapool (humanitaarabi saaja või humanitaarabi levitaja) on kohustatud pöörduma RAS-i Eesti Merelaevandus poole eelneva kirjaliku taotlusega tasuta meretranspordi teostamiseks. Taotluse palume vormistada RAS-i Eesti Merelaevandus peadirektori hr. Toivo Ninnase või peadirektori asetäitja hr. Jaan Kalmuse nimele.

RAS-i Eesti Merelaevandus poolt on vastutavaks ja koordineerivaks isikuks peadirektori asetäitja J. Kalmus.

Taotlus peab katma ainult mingit kindlat veost või perioodi. Palume ära näidata oodatava humanitaarabi nimistut ja saamise aeg.

2. RAS Eesti Merelaevandus teatab oma agentidele eesolevast humanitaarveostest, täpsustab veotingimused, palub agendil kontakteeruda saatjaga, teatab humanitaarabi saabumisest tollile ja saajale.

Selline tööprintsip välistab segaduste tekkimise humanitaarabi saabumisel Eestisse, kindlustab vedajapoolse kontrolli ja igakülgse kaasabi veose transpordil ja väljastamisel saajale.

Täpsustuseks "Sihtasutus Eesti Ühisabi" poolsele kirjale 21.03.95.

Väga kõrgelt hinnates "Sihtasutus Eesti Ühisabi" tööd Rootsis Eesti meditsiiniastutuse abistamisel vajaliku tehnika ja medikamentidega pean siiski vajalikuks märkida, et järjekordne segadus humanitaarabi toimetamisel Eestisse toimus ainult selle pärast, et meid ei informeeritud humanitaarabi saaja muutusest. Tartu Proteeside ja Ortopeedia Katsesehase asemel oli humanitaarabi suunatud Tallinna Kesksaiglale, samaaegselt oli veose dokumentatsioon vormistatud liinitingimustel koos lisakulutustega RAS-i Eesti Merelaevandus jaoks. Peale kohtumist Tallinna Kesksaiglaga esindajaga (dr. Margus Kelk) lahenes kõik väga kiiresti ja ilma probleemideta.

Vastavalt ülalöeldud otsusele humanitaarsaadetiste kohta palusime Tallinna

Kesksaiglaga esindust informeerida sellest ka Rootsi osapoolt ja teisi humanitaarabi saatjaid.

Samaaegselt teatasime kõigile oma agentidele välissadamates, et alates 01.03.95 teostatakse humanitaarabi tasuta veoseid ainult meie korraldusel koos täpse saatja/saaja ja veotingimuste äranäitamisega.

Kõike ülalöeldut arvesse võttes on vajalik märkida, et RAS Eesti Merelaevandus jätkab humanitaarabi tasuta toimetamist Eestisse ja püüab igati kaasa aidata selliste veoste õigeaegselt ja probleemideta toimetamiseks kaubasaajale. Samaaegselt on kauba saatja või saajal täielik õigus valida vedaja ainult oma äranägemise ja eelistuse järgi.

27. märts 1995
Lugupidamisega
RAS-i Eesti Merelaevandus peadirektori asetäitja
Jaan Kalmus

Direktorikommentaari

Kas Eesti Merelaevandus siis veab humanitaarabi tasuta Eestisse või ei vea?

Peadirektor TOIVO NINNAS: Oleme lubanud, ja veamegi. Aga sellest ei saa teha niisugust asja, et humanitaarabi sildi all veetakse lihtsalt mitmesugust kaupa: abikonteinereid on olnud mõõblit ja kõike muud mitteabistavat. Konteinerid on kümnete kaupa, ja see ei ole enam mingi naal. Igal inimesel peaks olema nii palju südame tunnustust, et ei ajaks humanitaarabi segamini normaalse äritegevusega. Aga seda ei saa kahjuks me paljude kallite kaasmaalaste kohta öelda. Oleme kommertsetevõtte ega saa ilma rahata vedada mida tahes. Mehed tahavad palka, laevad kütust. Ei saa kaasa aidata, kui kellelgi tuleb pähe meie arvel äri ajada. Võib-olla oleme humanitaarabi tasuta juba liiga palju vedanud, ja osa inimesi on harjunud, et selle sildi all saab mida tahes ilma maksmata kohale toimetada? Omal ajal vedasime terve Eestimaa vanu roostetanud atru, traktoreid ja muud seesugust täis. Keegi ei öelnud mitte aitähki.

Oma seisukoha humanitaarabi konteinerite veo kohta ütlesime väga selgelt ära hr. Kalmuse kirjutatud selgituses. Veame küll, aga mitte nii, et veame, ja vähe sellest, nad kirjutavad saatmise niimoodi välja, et maksame veel pärast sellele peale: laadimis- ja lossimiskulud niikuinii, aga Stockholmist ja Tallinnast sadama kuld ka veel otsa! Niimoodi hakati välja kirjutama meilt küsimata, meiega üldse kokku leppimata. Salme lihtsalt teada, et peame nii- ja nii palju peale maksma kauba eest, mille agent on laeva pannud.

Märtsi lõpus vaatasid "Mare Balticumi" tüürimehed radari ja muude mõõteriistade vahel huviga uut pilti. Radarite taha monteeritud arvuti ekraanile ilmus laeva läbitud teekond, mis Tallinnast väljasõidul koos lootsi äraandmise manöövriga meenutas kongusninalist meheprofiili. Hiljem, avamerel, kadus laev ühte ekraaninurka ära ja ilmus seejärel teisest nurgast. "Eksitab, pole veel valmis," arvasid tüürimehed ja lülitasid kompuutri välja.

Stockholmist välja sõites

Vaja Tallinn kohale panna

oli arvutit hoopis uus pilt. Ekraan näitas, kuidas laev sujuvalt kai äärest eemaldus, koos laevaga liikus ka kaart ekraanil. "Vabandust, kohe saab korda," kiirustas disketiga ühe aparadi juurest teise juurde programmi sisseaadja — kaks poid, mis lausa parda taga, ei ilmunud ekraanile.

Edasisõidul liikus saarestiku kaart kõigi tuled ja poidega laevaga mööda ekraani

kaasa. Seal oli ka soovitatav teekond soovitatavate kurside ja pööretega, kõik Stockholmil lootsil **Benny Petterssonil** läbi proovitud.

Laevajuhtimise arvutiprogrammi on välja töötanud ja sobitas seda "Mare Balticumile" **Göran Sjödin**. Kaks nädalat kuus on ta Stockholm-Turku liinil (mõlemas otsas saarestik!) sõitva parvlaeva "Sea Wind" kapten, kahel "vabal" nädalal rakendab oma teadmisi ja kogemusi omaenda firmas "GPS Marin-konsult". Seesama laevajuhtimisprogrammi on kapteni töös välja mõeldud ja läbi proovitud.

Võhikule tundub, et tegu on väikese hiline misega — laev juba pool aastat liinil. "Estonial" pandi värvikaarti näitav aparat peale juba enne liinileasumist ja seadistati palavikulise kiiruga enne esimest Tallinnast väljasõitu. Tõsi, tükk tegu oli tolle kaardi venekesed nimesid vaadates arvata, millise Rootsi saarega tegu. Kas peale tähestiku on neil aparatidel olulist vahet, kapten **Erich Moik?**

"Estonial" oli algul informatiivne programm, meil on navigatsiooniline. Vahe on selles, et meie selle järgi sõidame, aga nemad said oma pealt teada, kus nad umbkaudu on. Meie programmi järgi lähed kai äärde välja, paned paika, jätab seisma. Võid minna kinnisilmi, täielikus udus. Sellepärast on ka teine pult kapteni juurde välja toodud. "Sea Wind", "Siljad" ja "Vikingid" — kõik sõidavad sellega. Kõigil on tolle kapteni välja töötatud programm. Ainult et mõnel on see süsteemis koos rooli ja masinatega, mõnel mitte. Meil on nii, et annab sulle informatsiooni, ja sina ise juba tegutsed edasi. Ja tead: oled täpselt sel ja sel kohal, plussmiinus üks meeter. Ühenda-

tud süsteem läheks väga kalliks, ja kas seda üldse on tarvis? Mina selle poolt ei ole.

Üks tagasitulev informatsioon peaks veel olema, ja üks me lahendame ka selle küsimuse: et need laevad, mis vaatluse alla võtame, tuleksid ka kompuutri ekraanile. Aga rohkema järele ei näe ma vajadust. Inimene peab ka midagi tegema, muidu võiks lihtsalt ahvi sinna seisma panna. Inimene peab

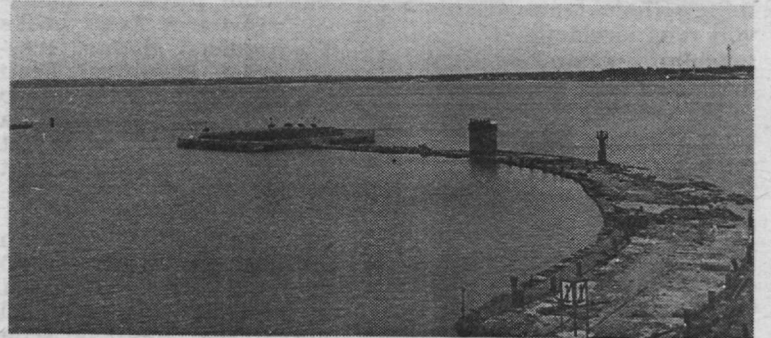
ikka kogu mängu korrigeerima. Muidu on 20 meetrit kaljuni, aga mõni nupp ei lähe alla."

Oli tolles kompuutris ka Eesti ranniku kaart, samuti Tallinna sadama oma. Ainult et... kui Tallinna sadamas otsad kinni said, selgus, et ekraanil on laev alles keset sadamat. "Laev on oma õiges kohas, nüüd tuleb ka Tallinn õigesse paika panna," ütlesid asjatundjad. Nihutatigi paigale.

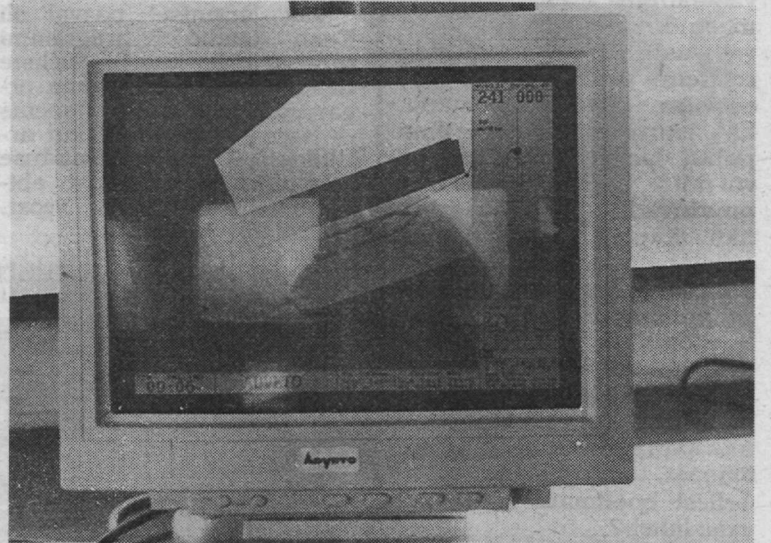
**Mari Vamba
Madli Vitismann**



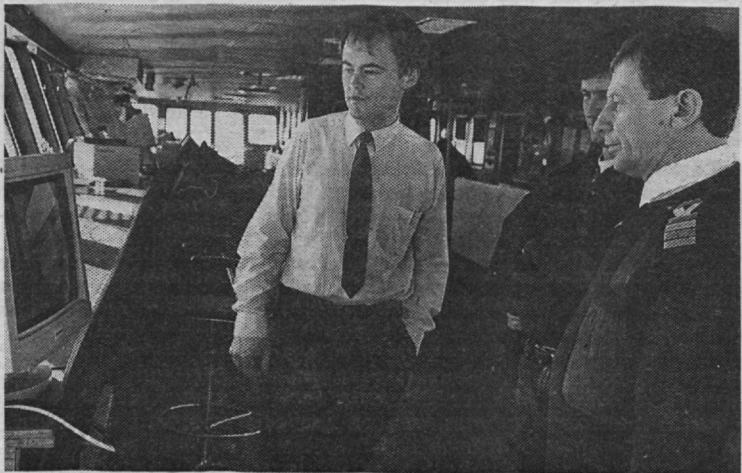
Kapten juhhib laeva ekraani järgi, lootsid ja programmeerija vaatavad pealt.



Kaptenite takistusriba Tallinna sadamavärvavas.



Laev on kai ääres, ekraan seda ei näita. Vaja Tallinn kaardil oma õigesse paika panna.



Kaptenid Göran Sjödin, Karl Karell ja Erich Moik.

Ebalev pilk lokkidele

"Mis te arvate, kas mulle sobivad pikad juuksed?" küsis mullu reisilaevas kohatud madrus. Maitseasi, jäi üle olgu kehutada. "Kaptenile ei meeldi, ta tahab, et ma juuksed maha ajaksin."

"Näete, kapten laskiski mind juuste pärast lahti. Andis esmalt mõlemisaega, aga naine arvas, et ma meeldin talle niisugusena rohkem, ja sõbrad ka..." rääkis seesama madrus tänava kaubalaevas.

Seepeale meenus, missugune kära oleks puhkerud mõnes teises riigis, kus kiivalt jälgitakse, et töötajaskonnas oleks kindel protsent noori, naisi, neegreid ja gaysid. Ning et meigi põhiseadus keelab diskrimineerimise näiteks usutunnistuse pärast, lokkidest pole küll sealgi juttu. Siiski peaks probleem kuuluma vähem tööõiguse, enam aga inimõiguste valdkonda. Aga sellega olevat ju Eestis kõik korras. Vahest oli madrus muidu laisk ja lohakas? Küsisime kommentaare asjaosalistelt ja eemaltki.

Reisilaeva kapten:

Reisilaevas peab olema korrektne välimus. Pika juukselisi mehi oli meil kaks, teine ajas juuksed maha. Talle anti valida, kas muuta välimust ja töötada reisilae-

vas või lahkuda. Kapten valib meeskonna ja olnuks tegu kaubalaevaga, oleks minulgi ükskõik. Aga ta tegi igatunniseid ringkäike laevas reisi-jate hulgas. Kui nägin reisi-jate ebalevaid pilke tema kuklal, ja korduvalt, siis esitasin oma nõudmised. See ei olnud ülepeakaela tehtud otsus. Ta on hea roolimees, kerge südamega ma tema lahkumist ei nõudnud.

Kaubalaeva kapten:

Tähtis on, et ta tööd teeb, olgu juuksed millised tahes. Paistab olevat asjalik noormees.

Oli mul ennegi pikkade juustega pois. Saatsin ta ära, aga mitte juuste pärast. Ütles vanemtüürimehele, et tema tööpäev algab kell 8, aga kaupa oli vaja kinnitama minna kell 6. Niisuguseid mehi mul küll tarvis pole. Pikkade juuste vastu pole mul midagi, olgu naistel või meestel, aga tööd tuleb teha.

Juristiharidusega kogevad ajakirjanik ühest päevalehest:

Riikidevahelisel suhtlemisel reguleerib välimust diplomaatiline protokoll. Teeninduses saab selline nõue puudutada ainult garderoobi. Pikkad ja lühikesed juuksed või

küüned sõltuvad moest või näiteks hoopis usutunnistusest.

Juuste järel asume ehk vuntside ja haberne kallale, siis järgnevad tõenäoselt ninakuju ja lõuajoon ning ongi rassism. Käesoleval juhul on tegu inimõigustega.

Välismuse probleem on olnud ka Eesti ajakirjanikel. ETV-le on ette heidetud kaamerameeste-valgustajate kampsuneid ja teksapükse pidulikel üritustel ning pakitud lahenduseks firmatunnustega vormiriietust — tunkesid vms. Kahjuks pole riigiteleviisioonil selleks raha.

Selle loo juurde sobiks näitena ka Riigikogu eelmise koosseisu ekstravagantse välimusega liige Kalle Kulbok: patsiga, mingi medal rinnas. Ometi respekteris parlament teda valitud saadikuna.

Kas laevapersonali töölevõtmisel ka välimust vaadatakse — kas selle kohta on mingeid ettekirjutusi?

Intendant ühelt teiselt reisilaevalt:

Noh, meremehele võivad pikad juuksed ehk ohutustehnika mõttes probleemiks olla, aga üks ta pane mütsi pähe, kui tegutseb mehaani-

liselt liikuvate detailide lähedal.

Kõrvarõngaga poisse on meil küll. Huulerõngaga seni mitte — neid olen Soomes näinud.

Algul laevapersonali valides taheti, et kõik oleksid noored, ja noored võetigi. Aga nemad ei pidanud tempole vastu, ja tasapisi on koosseis vananenud. Saaremaalt on paar noormeest küll alles — müts maha nende ees. Ei tea, kas kõva töötgemine on saarlastel kohe veres või mis...

"Vikingi" peal küsistin selle kohta — neil on igas vanuses inimesi, sest pole olnud vaja korruga võtta.

Neil on ammu ajast laevateenindusala koolitus: Hämenlinnas on suur kool, ka Helsingis; samuti valmistatakse selle töö tegijaid ette Ahvenamaal ja Kotkaas. Jääd üle lisada, et tolle laeval, kust madrus lahkuma pidi, olid kõik nooremad tüürimehed viimati silmatorkavalt lühikeste juustega. Aga kui keegi reisilaeval töötajaist ajaks oma juuksed nulliga maha — ka selline mood on olemas —, kas see oleks korrektne välimus või ei?

**Mari Vamba,
Madli Vitismann**

Poola plaanib paralleelregistri asutamist

Vältimaks aina suuremat Poola laevade väljalipustamist on Poola Transpordiministeerium hakanud kaaluma oma paralleelregistri (Polish International) asutamise võimalust. Praegu seilab välislipu all iga kolmas Poola laev ning saab lisakasu madalate maksude, odava meeskonna ning meelitavate välislaenu näol.

Poola laevastiku tonnaaz on langenud viimase nelja aasta jooksul 4,5 miljonilt dwt-ilt 3,5 miljonile, laevade arv on vähenenud 331-ilt 195-le. Ministeerium usub, et laevade tagasitoomine on võimalik siis, kui maksusüsteem saaks laevaomanikele soodsamaks.

Iga välismaal registreeritud laeva omanik saab kokku hoida kuni 5000 dollarit kuus sotsiaalmaksude arvel. Ministeeriumis arvatakse, et väljalipustamine ei ole suureks löögiks maa majandusele. Riik kaotab küll maksude ning registreerimissummade mittesaamise läbi, aga samal ajal võidab laevaomanike paranenud finantsolukorra tõttu.

Poola rahvusvaheline register võimaldaks Poola laevaomanikel tööle võtta odavat tööjõudu Kaug-Idast ning sõltumatute Riikide Ühendusest, samuti saaksid välismaa laevaomanikud oma laevu sinna registreerida.

"Lloyd's Ship Manager", märts, 1995
tõlkinud Reet Naber

Välisinvesteeringute vähesus takistab Venemaa sadamate arendamist

Välisinvesteeringute vähesus ähvardab takistada Venemaa plaane uusi sadamaid ehitada ning sel moel kaubavedude mahupuudusest üle saada. Moskvas loodetakse siiski, et 1995. aastal võib olukord muutuda. Venemaa Transpordiministeeriumi andmeil on pärast Nõukogude Liidu lagunemist ainuüksi riigi kirdeosas puudujääk 70 miljoni tonni ulatuses. Uute sadamate ehitamisest juba Ust-Luugasse, Batareinaja lahte ja Primorskisse on räägitud juba mitu aastat ning välismaa investeerijatele on need projektid tuttavad. Sellegipoolest pole suurt midagi juhtunud, peapõhjuseks on välisinvesteeringute väga väike huvi.

Primorski planeerijad ei ole suutnud koostada ühtki reaalselt plaani oma sadama väljajahitamiseks. Moskvas arvatakse sellegipoolest, et 1995. aastal toimub pööre ning sadamat hakatakse ehitama. Sadama käibeks on plaanitud 45 miljonit tonni aastas. Lahendamata on ka keskkonnaprobleemid.

Ust-Luuga väljaehitamise esimeseks etapiks on planeeritud 663 miljonit dollarit, mis sisaldab kaide väljaehitamise parvlaevaühenduse pidamiseks Kaliningradi ning Soome ja Rootsi sadamatega. Lisaks on plaanis potaseterminali võimsusega 2 miljonit tonni aastas. Kogu sadama väljaehitamiseks aastaks 2000 läheks vaja 2,1 miljardit dollarit. Sadama käibeks on planeeritud 17 miljonit tonni kuivlastikaupa aastas. Spetsialistid küll kahtlevad esitatud graafiku reaalsuses.

Ehitustööde käigus on planeeritud alustada süvendustöid sel aastal ning teha seda 100 000 m³. Ehituse esimese etapi vastu on huvi ilmutanud USA, Saksamaa, Soome ja Türgi firmad. Samal ajal on teatanud sadama administratsioon, *Kompania Ust-Luga*, et ei ole sõlmitud mitte ühtki lepingut. Põhjuseks on rahapuudus.

Batareinaja lahe naftaterminali võimsuseks on kavandatud 15 miljonit tonni. Seda projekti ei saa alustada enne, kui kõik erimeelsused keskkonnakaitsjatega on lahendatud. Kohalikud firmad on lubanud leida vahendeid kuni 30 miljoni dollari investeerimiseks. Ka 8 välisfirmat on teinud ettepanekud projektis osalemiseks.

"Dredging & Port Construction" 1995, nr. 2

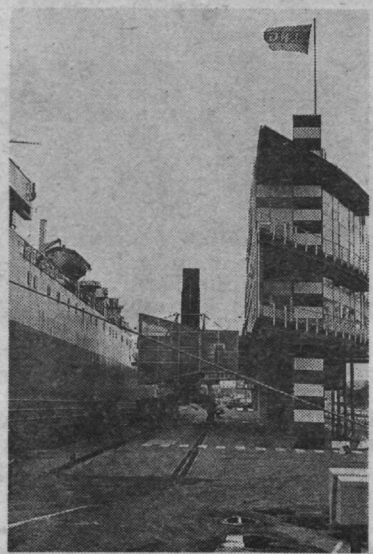
Leedus plaanitakse kaubalaevaliini avamist Inglismaale. *Kuršiu Linija* plaanib alustada konteinerveoga Felixstowe, Rotterdami ja Klaipea sadamate vahel. *Kuršiu Linija* on kaubamärgiks kahele laevandusfirmale: Mani saarel registreeritud *Lithuanian Maritime* ja Guernsey's (Kanalisaared) registreeritud *Latvian Shipping Association*le. Ühisettevõtte kavatses liini pidada kümnepäevase tsükliga.

RAS-i Eesti Merelaevandus veeremilaevad "Manilaid" ja "Kessulaid" veavad kaupa Felixstowe'sse alates 1993. aastast. Laevad võivad pardale võtta kuni 120 20-jalast merekonteinerit. "Manilaid" sõidab Felixstowe'sse läbi Rotterdami, "Kessulaid" laadib-lassib ka Antwerpenis ja Stockholmis.

Reet Naber

10.00	PETER PAN	TRELLEBORG
2.30	NILS HOLGERSSON	
2.20	TT TRAVELLER	
2.20	SAGA STAR	TRELLEBORG
4.00	SAGA ARIS	
0.50	MALMÖ LINK	MALMÖ
2.00	LÜBECK LINK	
0.90	FINNJET	HELSINKI
9.00	STENA CARRIER	GÖTEBORG
5.50	STENA FREIGHTER	
05.00	RAILSHIP 1, 2 u, 3	HANKO
15.00	DONATA	TALLINN
18.00	PROF. S. DOROFEEV	RIGA

Oli oma koht sõiduplaanis, kassas ja autode registreerimisel, samuti soodne kai-koht. Teised firmad jäävad.



Sinna me enam ei sõida

Viimaseil aastail on enamasti võinud näha, kuidas avatakse uusi laevaliine ja seatakse uusi laevu olemasolevaile liinidele.

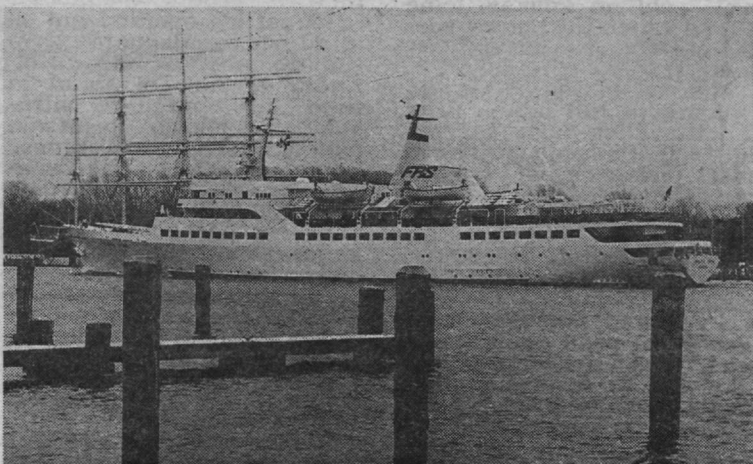
Nii alustas mullu mai lõpus "Balanga Queen" Travemünde-liini šampanjaklaaside kõlina ja ilusate tervituskõnedega, nagu kombeks. Siis ei olnud sadamas teiste firmade embleemide kõrval veel "Tallinki" oma, kauba-saatjail ja reisijail puudus piisav teave, aga kai-koht oli hea. Tasapisi lisandus ka reisijaid ja autosid. Kuni tuli sügis.

Järgnesid äpardused "Ambassador II-ga", kuni see liinilt maha võeti. Sõitma jäi üks kord nädalas 12 reisijakohaga "Donata". Ent nüüd, vähem kui aasta pärast liini alustamist, oli seegi laev 10. aprillil viimast korda Travemündes.

Liin on lõppenud suure kahjumiga ja laevaomanikel jääb enesekriitiliselt analüüsida, milles oldi kehvemad neist firmadest, mille värvides laevad Travemünde sadama naaberkaide äärde sõitsid ja sõidavad. Küllap jääb süüdi eestlane, kes on Saksamaa-lõbusõiduks veel liiga vaene.

Madli Vitismann

Ülal: Sadama juurest viib kahekorruline buss paari marga eest Lübeckisse. Keskkel: Travemünde majad on väikesed, aga eripalgelised. Mõned ka väga vanad. All: Reisibüroo vastas sõidab «Baltic Star» läbi purjelaeva «Passat» eest.



Tallinna Merekooli neljanda lennu kurbloogu

Tahan jutustada tõsiloo, tragöödia, mis juhtus neljanda lennu poistega. Praegu meid kui Tallinna merekooli lõpetajaid lihtsalt ei ole. Me ei lahkunud koolist laiskuse ega ulakuse pärast. Meid sundis ära minema jõhker poliitiline surve. Seda märki tundsin enda küljes veel aastaid.

1948. aastal, pärast raskeid eksameid, sai merekooli sisse 15 noort meest üle Eesfi. Neid oli Saaremaalt, Võrust, Tartust, Tallinnast jne. Nad olid täis romantikat ja vaimustust, et saavad teostada oma unistuse: tõusta kord kaptenisillale ja näha maailma maid ning meresid.

Osa poistest langes välja arstlikus ja mandaatkomisjonis. 1951./52. õppeaastal, kui algasid traagilised sündmused, oli meid järel vist kaksteist. Õppimine oli raske ja pingeline, iseäranis maa-koolidest tulnuile. Aga õpetajad olid oma ala meistrid, nagu näiteks matemaatik Nipman, kaptenid Tõnisson ja Jansen ning paljud teised. Suur tänu neile veel tagantjärele.

Teisel kursusel tehti kogu õppimine venekeelseks. Kõigil oli raske, mul aga iseäranis, sest olin vene keelt õppinud vähem kui aasta. Eesti keelt meil õppeainena ei olnud — see oli vabatahtlik ja sellega tegelemiseks anti ainult mõnikord õhtuti võimalust.

Praktikal olime peamiselt Balti merel ja minu mäletamist mööda kellelgi meist välisviisat polnud. Kõik kulges

tavapärastelt, kuni 1951. aastal tuli kooli poliitiliseks seltsimees Mürkhein.

Mina olin esimene, kelle ta välja kutsus. "Kus teie teavad nad on?" — "Sõja ajal teadmata kadunuks jäänud." — "Tean, et nad on hoopis välismaal. Kirjutage kohe avaldus koolist lahkumiseks omal soovil. Muidu lööme teid koolist välja, ja siis sel-sab teil ees väga raske elu."

Niisiis tuli avaldus kirjutada. Aga mida edasi teha? Teatud vaheaegade järel lahkus koolist samadel asjaoludel veel viis meie kursuse poissi. Meie õnneks oli Merekalandus Tehnikumis sama kursus olemas. Direktoriks oli väga mõistlik ja arusaaja mees. Mulle isiklikult näiteks andis ta õpetust, mida oma eluloos kirjutada.

Meist jäi merekooli veel kuus poissi, kes aga viidi varsti Venemaale sõjakooli. Üks neist ei läinud seal arstlikust komisjonist läbi ja teine keeldus sõjaväevannet andmast. Pärast teatud vint-sutusi ühinesid needki kaks varsti meiega. Sõjakooli jäi neli poissi.

1952. aastal tegime ära riigeksamid ja meid määrati tööle. Viis poissi tehnikumist — mina ja veel kaks merekoolist tulnud seal hulgas — saadeti polaarjoone taha Murmanskisse, neli Pärnuse Riia lahte. Neljast sõjakoolis olnust said mereväeohvitserid. Üks läks kõrgkooli edasi õppima. Kolm ohvitseri määrati Balti basseini ja üks Põhja basseini.

Pärast aastast teenimist

võtsid meie kolm ohvitseri korraga puhkuse välja ja üritasid põgeneda Iraani. Nad tabati, ja said 25 pluss 5 aastat sunnitööd. Neljas ohvitser lasti kohe sõjaväest lahti. Kaht "sunnitöölist" olen hiljem kohanud. Nad istusid 8—10 aastat, üks jäigi vist Venemaale.

Üks neist kolmest Murmanskisse saadetust saadeti veel edasi Teriberki kohaliku kalalaevastikku. Teised kaks sattusime kaugsõidu kalalaevastikku, mis töötas peamiselt Inglismaa, Norra, Islandi ning Fääri saarte piirkonnas. Meil puudus viisa nr. 1 ning välissadamatesse meid ei lastud. Mina töötasin peamiselt kalapüüglaevades ja lõpupoole ka teistes laevades. Olin madrus, traalmeister, kolmas, teine ja vanemtüürimees. 1960. aastal sain kaugsõidukapteni diplomi.

Eestlased ja üldse kõik baltlased olid hinnatud meremehed. Töö oli väga pingeline ja raske. Reisid kestsid vahel kuni pool aastat. Ametlik reisi pikkus oli küll 115 päeva, aga sageli seda pikendati. 4—5 kuud tuli ilma puhkepäevadeta teha rasket tööd, elada üsna kitsastes olmetingimustes. Vee ja toidu kogus oli sageli piiratud, värsket puu- ja juurvilja oli harva, toiduks käis tihti kuivatatud kartul. Kogu aeg ümberringi vesi ja taevast, jalg ei saa kordagi selle aja kestel maad puudutada — see mõjus väga rängalt närvisüsteemile ja tervisele üldse.

Kui sundaeg kolm aastat mööda sai, hakkasin Eestisse kirjutama, et leida kodunt meretööd. Minu ankeetidele vastati: "Ei saa kasutada. Andke täiendavad andmed vendade kohta." Või ei vastatud üldse. Niisiis olin sunnitud põhjas edasi töötama. Tervis aga halvenes järjest, kuni sain kaela kõrgvererõhu tõve.

Kui ajad läksid lähedamaks ja oleksin ka Eestist võinud merele minna, ei olnud enam tervist, mis seda oleks lubanud. Olin sunnitud kaldale tööle jääma. Kaks minuga koos Murmanskis sõitnud meest on juba manalateele läinud. Niisugune on lugu merekooli olematu neljanda lennu poistest. Nimesid ma ei kirjutanud, sest mõni, kes alles, ei soovi ehk oma nime lehes näha.

Meie peamised unistused mattis Nõukogude riik maha. Põhjas sõites kaotasid paljud tervise. Sunnitööl viibinust rääkimata. Riia lahes töötades kaotasid teised mehed ajapikku kvalifikatsiooni ja sellepärast ei saanud mujale minna. Teen merekoolile ettepaneku meie lend "ennistada", sotsiaalministeeriumil aga mõelda, kas ikka on õiglane meesugustelt väljastpool Eesti piire töötanult töösakud ära võtta. Mul näiteks võeti ära seitse aastat. Ise arvan, et see pole õiglane.

Kaugsõidukapten
Heldur Heinlaid

30 aastat vastutust

29. aprilliks on "Tallinki" kapten Aivo Pitk 30 aastat kapten olnud. On seda vähe või palju? Tema jutust selgub, et on olemas rahulikumat ja ärevamat kaptenitööd. Kusjuures reisislaevast ei pruugigi olla rahulikumat.

Kas kahekümne üheksa-aastase saadigi tol ajal — merekooli läksite 1951. aastal — kapteniks või oli see erandlik?

Põhimõtteliselt mitte, sest meie kursuse poisid said kõik umbes sel ajal. See paistis siis olevat täiesti normaalne. Praegu sõidab osa neist meestest veel Väinameres — Aarne Mitt ja Kalju Pödder. Kaugemat merd sõitma on jäänud üks, öieti tuli uuesti tagasi — Ants Hussar; Ilmar Jõeäär oli vahepeal "Roslageni".

Kaptenina hakkasin 1965. aastal peale päästelaevast "Hermes". Sel hetkel oli ta Eesti Merelaevanduse laev, aga kuu aega hiljem anti Leningradi päästekompaniile ASPTR üle. Kuid kodusadamaks jäi Tallinn ja meeskond oli ka peamiselt Tallinnast. Olime niisugune mitme pere-mehe laev: 8–10 meest, juhtkond oli meie laevandusest, madrused-motoristid olid enamjaolt Leningradi päästekompaniist või sealset laevandusest.

Eks olin noor ja energiat täis ning päästelaeva töö huvitas. 1958. aastast olin olnud vana päästelaeva "Peresvet" peal nii kolmas, teine kui ka vanemtüürimees, seega päästekomandis oli olemas.

Aga sel laeval ei saanud diplomit ja tuli minna välja sõitma. Viisa läks ka just lahti, nii et oli vaja minna vanast päästelaevast ära — lausa aeti. Sõitsin kapten Kongaga.

Sain kaubalaevast kaugsõidu tüürimehe diplomid kätte. Siis tiriti mind poolvägisi tagasi päästelaeva. Peaaegu kõik samad mehed läksid "Peresveti" pealt üle "Hermesele". Võtsid selle 1961. aastal vastu ja kutsusid mind tagasi. Seal oli kaadripuudus, sest kes tahab niisugusel laeval sõita — rahalises mõttes oli päästelaev ju halvem variant. Kuigi viseeritud meeskond oli peal, käidi välismaal võib-olla kolm korda aastas. Laev oli 2200 hj, natuke suurem kui sadamapukser, aga ikkagi merelaev.

Viisad olid meie meestel selleks, et teha kaugemaid pukseerimisi, sest kompaniile oli vaja raha teenida. Nii võeti isegi ookeanipukseerimisi ette. 1965. aastal värske kaptenina oli üks esimesi töid do' — pukseerimine Klai-pedast — tsovskise, üks ots 45 päeva. Ega ma ei kahetse, et sellele tööle sattusin, see oli väga huvitav aeg. Hoidis küll tugevasti pinges, aga praktika ja iseseisvate otsuste tegemise õppimise mõttes — pead ju kõige üle otsustama, kui juba päästad — oli see valik aeg. Päästmisel peavad kõik otsused olema n.ö. õiged. Aga mul olid enne seda olnud ka head õpetajad: kapten Konga ja kapten Botšanski.

Kui sõidab kaubalaevaga ühest sadamast teise, on täpsed kursid ees. Päästelaevast on iga kord absoluutselt erinev, miski ei kordu. Ja ikka karmi tormise ilmaga. Sel ajal, kui teised läksid sadamasse või kuhugi maanuka taha tormivarju, pidime meie väljas olema.

Rääkige nüüd ausalt ära: kas nõukogude ajal sai siis üldse laevaõnnetusi juhtuda?

Ja-jah, juhtus ikka vahel... Kui tõsiselt rääkida, siis õnnetused on seaduspärasus. Oelda, et tänasest päevast enam laevaõnnetusi ei tule, on tobe, olgu nii head navigatsioon- ja muud riistad kui tahes.

Päästeoperatsioon algas inimeste päästmisest, see oli esimene asi. Kõik varandused ja kaubad ja laevad — need tulid teises järjekorras. Oli mitmesuguseid juhuseid. Kord plahvatas Soome tanker, meeskond oli väljas paatides. Korjasime mehed üles

ja siis hakkasime vaatama, mida laevaga teha. Esmalt tuli ikka inimesed päästa.

Tavaliselt olime kogu aeg sadamas kahetunnises valmisolekus. Nii ilusate kui ka halbade ilmadega. Kui väga halb ilm oli, esines ka tünnist ja pooletunnist valmisolekut. Aga jah, muidu käis kogu elu kahe tunni kaup: kui kuhugi ära läksid, siis nii, et kahe tunniga pidid saama sinna ja tagasi. Või olid telefoni juures. Mobiile ju siis ei olnud.

Mäletan, kuidas mind kord rahvatantsupeolt ära kutsuti. Muusika jäi keset tantsu seisma — inimesed veel tantsisid edasi —, ja valjuhääldist öeldi, et päästelaeva "Hermes" kaptenit palutakse tulla kiiresti väljapääsu juurde, auto ootab. Seejärel pandi muusika taas käima ja tants läks edasi. Ootas mõne hetke — rahvas ju vaatas, et kes see tõuseb — ja siis lahkusin vaikelt. Niisuguses valmisolekus elasin kokku 7–8 aastat. Eks see oli ka püüd oma kohustusi maksimaalse kohusetundega täita. Ega palk seetõttu midagi erilist olnud — öeldi, et palgas on sinu ületunnid kõik juba ette nähtud, ehkki see polnud nii.

Pärast iga operatsiooni oli muidugi vormistamine, aga ega see paberitöö nii suur olnudki — meie ei olnud ju need, kes õnnetusse sattusid, seletuskirju kirjutasiid nemad. Paberid sai kohtusse antud, et töö eest tasuda: materiaalse väärtuste päästmise eest oli eritasu. Selle sai päästekompanii ja ka meeskond, kuni kaks palka.

Praegu pole sellest tööst nagu midagi kuulda?

Aga ei ole ka päästelaeva. Laeva tühjak pumpama või lasti päästma ei kõlba ranna- ega piirivalvelaevad — liiga väikesed.

Eks arvestatakse, et keegi tuleb ja aitab, kas siis Soome või Rootsi poolt.

Tollegi aja kohta räägitakse, et õigem oli soome või inglise kui vene keeles appi hüüda...

Ei usu seda nii väga. Utrereivad ikka ka seda asja. Tol ajal oli Balti meres kolm alalist päästelaeva: üks seisis Leningradis, teine Tallinnas, kolmas kusagil Lõuna-Baltikumis. Selge on see, et sajabrotsendiselt loota päästmise peale sellisel juhul, nagu oli näiteks "Estoniaga", ühesõnaga väga raskest juhul, ei saanud, sest meie laevad olid rohkem pukseerimiseks — laevale abi andmiseks, ja ka kiirus oli suhteliselt tagasihoidlik. Aluseid uppus, aga inimestega — ma ei mäletagi, et seda oleks juhtunud.

Aga ega meil siis olnud siin ka öieti reisislaeva, et suuri inimkatastroofe oleks saanud juhtuda.

Juhtus, et mõni laev oli kaldasse jooksnud, teine kivi otsa läinud, neilt sai inimesed ja laadung kohe maha võetud ning ka alused ära viidud. Lohusalu all oli kord üks kalamees, vrakk on praegugi alles. Ta oli nii kaugele kaldale alla läinud, et meie oma süvisega ei pääsenud ligi. Jätsime pukseerimisotsa peale, et tuleme tagasi. Vaat see jäi sinna, väike kalalaev, nagu ta oli — torm tuli vahele, ja kui peaaegu nädala pärast tagasi läksime, oli laeva seal kivide otsas nii katki tagunud, et polnud enam midagi päästa. Aga see on minu meelest ka ainuke juhust, et polnud midagi päästa.

Kreeklaste uputasid oma laeva Osmussaare juurde. Läksid kaldale küllalt lähedale, läksid paadid vette, kingstonid lahti, ning laev uppus ise ära. Mehed tulid kaldale. Seal korjas piirivalve nad üles, meie käisime neid ära toomas. Enne seda aga olid nad meie abist ära öelnud. Kõpu poolsaare juu-

res olid kaldale üsna lähedal, ankrud sees. Saatsime neid Kõpu poolsaare lõunaküljest kuni Tahkuna traaversini.

Laev oli vana, kindlustussumma suur...

Küllap vist. Tol ajal meil siin ju jäälõhkujaid ei olnud ja ega soomlased tulnud meie laevu ve-

kaubalaevast 25–30 inimest, ja need on professionaalsed meremehed. Nad on igati ette valmistatud — nii enda kui ka laeva päästmiseks. Nendegagi on tegu, kui tõesti midagi juhtub, et kõik viimseni pääseksid.

Siin on aga palju kordi rohkem rahvast. Inimene on



dama. Laevad pidid ise tulema või siis aitasime meie. Tegime ööd ja päevad tööd. Viisime laeva läbi kogu talve. Salme suure praktika. 1963. aastal olime terve talve Taani väinades. Nii et selle päästelaevaga sai üle terve Balti mere jääd lõhutud, päästetud, laevu viidud.

Hiljem olen kaubalaevades olnud. Tervise pärast pidin päästelaevast ära tulema. Arstid lubasid sõita tingimusel, et oleksin niisuguses laevas, mis ei lähe ühtegi teise N. Liidu või Balti mere sadamasse kui ainult Tallinna — et kui midagi juhtub, siis ei saa pretensioone esitada. Siis ma sõitsin 2,5 aastat kaubalaevast Stockholmist vahet.

Tol ajal oli see nagu arstokraatia hulka kuulumine?

See oli rohkem häda pärast, et arstid nõudsid ja leiti sobiv laev — Helmut Kanteri abiga. Siis natuke tervis paranes ka. Aga kui läksin tramplaeva, kaugsõitude peale Euroopasse, tulid tervisehädad jälle tagasi, ja töötasin mõne aasta sadamas.

Kui tervis jälle paranes, sain jäämurdjale "Karu". Läksin talle Soome vastu. Ühe talve sõitsin. Oleksin muidugi edasi olnud, sest mulle see töö meeldis, aga laev anti üle Muuga sadamale. Ma ei tahtnud merelaevandusest ära minna, ehkki härra, või mis ta oli — seltsimees Sergijenko oli mind laevandusest juba maha kandnud ja lõppvergi seljataga lasknud ära teha.

Mingu Muuga sadamasse üle — ilma et minu käest oleks küsinud. Aga ma ütlesin kohe, et sadamasse ei lähe, jätku laevandusse. Nii olen Eesti Merelaevandusse jäänudki.

Nüüd on teil päästelaevaga võrreldes eriti rahulik töö: kolm korda päevas kai äärest ära ja kolm korda kai äärde tagasi?

Vahel rohkemgi kordi. Aga päästelaeva tööga võrreldes? Kui rääkida puhtalt meresõidust, siis on vast, jah, rahulik, aga tegelikult on palju-palju hullem kui mistahes meresõit. Eriti pärast "Estonia" õnnetust tunnetan seda suurt vastutusekoormat. Enne nii väga ei mõelnud: vastutus on vastutus. Aga nüüd on kogu aeg meele: sul on tuhat inimest peal. Päästelaevast on kaheksa,

See peab siis väga ideaalne juhust olema, kui õnnestub. Nagu näiteks "Sally Albatrossil". Päise päeva ajal pandi laev kivide peale istuma ja siis asuti päästma. Päästa nii kaua kui tahad, kasvõi lõpmatuseni. Räägiti, et seal läks laeva meeskond niivõrd endast välja, et ei teadnud sugugi, mida teha. Ja kui ei oleks kaldalt, n.ö. kõrvalseisvatelt inimestelt tulnud korradust jäälõhkujatel laev madalamale kohale viia, oleks laev uppunud ja inimestega poleks ka nalja olnud.

Tähendab, need kogu aeg eriti tublideks kiidetud soome meremehed ei orienteerunud olukorras?

Täpselt. Läksid niivõrd endast välja. Olgugi, et kaks jäälõhkujat oli sealsamas külje all. See oli ideaalne juhust. Peamiselt kindlustuse mehed ja lootsid kamandasid seda madalamasse kohta pukseerimist. Muidu oleks "Sally" sealsamas faarvaatri peal uppunud. Kas siis ka oleks päästmise tulemus samasugune olnud? Vaevalt. Neil oli kogu see luigeteede süsteem olemas, mis nüüd "Mare Balticumi" pandi. Kui laev istus juba ilusasti põhjas, nii et enam ei saanud vajuda ega muud juhtuda, siis pandi luigeteed välja ja lõpuks võidi raporteerida, et päästeoperatsioon läks tänu nende kiidetud päästekorraldusele ja häädele meremeestele sajabrotsendiliselt korra. Tegelikult oleks see õnnetus ka neis kõige paremates tingimustes võinud väga kurvalt lõppeda. Sealgi oli purjus inimisi, kes poleks ise üldse välja saanud. Aga oli aega minna ja needki välja trida.

"Tekimeeskond, kohtadele!"

Kapteni aeg sai täis, sellel kohal jäi jutt katki. Paus ümberhaalimise ja väljasõidu vahel jäi liiga lühikeseks.

Mari Vamba, Madli Vitismann

Pressiteadetest (järg)

22.04.95. 19.30

Nagu näitasid tuukrivaatlused sadamas, riivas laev stabilisaatoriga kalju veecalust osa, mistõttu stabilisaatori pesa deformeerus ja selle tagajärjel tekkis 82 ja 87 kaare (spongoidid) vahel 5,1 meetri pikkune pragu. Laeva korpus kaljut ei puudutanud. Sissetunginud merevee pärast lülitati mehhaanikud elektrigeneraatorid välja. Laev sai mõningase külkalde (umbes 10 kraadi).

Avariigeneraator käivituse kohe ja tagas avariivoolutoite laevas. Samas kuulutas kapten Tarmo Ojajets eesti keeles välja laeva meeskonnale määratud häire, mõni minut hiljem anti reisisjatele eesti, inglise ja soome keeles evakuaationihäire ning informeeriti kokkupõrkest Helsingi merepäästkeskust. Helsingi merepäästkeskus suunas kõik sadamas seisvad vabad alused avariipiirkonda.

10.10 olid kõik reisisjad ja suurem osa meeskonnaliikmeid laevalt evakueeritud. Keegi kannatada ei saanud. Kell 11.00 sõitis Tallinnast Helsingisse RAS-i Eesti Merelaevandus ja AS-i Hansatee ühine koordineerimisgrupp koosseisus T. Ninnas, E. Rohula, U. Kollo, E. Neidre, E. Roo.

Olemasoleva informatsiooni põhjal oli avariil põhjuseks soome lootsi arvestusviga manööverdramisel, mis oli tingitud halvast nähtavusest. ***

23.04.1995. kell 11.00

Täna toimus Eesti Vabariigi Teede- ja sideministri Kalev Kallu juhtimisel istung, milles osalesid Eesti Veeteede Ameti peadirektor Kalle Pedak, RAS-i Eesti Merelaevandus juhataja esimees Enn Pant, peadirektor Toivo Ninnas, peajurist Heiki Lindpere, AS-i Hansatee tegevdirektor Ülo Kollo, Teede- ja sideministeri ametnik Alan Sepp ja Eesti Merelaevanduse juhtkonna liikmed.

Istungil arutati m/1 "Tallink" avariiga seonduvaid küsimusi.

Osavõtjad tulid üksmeelsele järeldusele, et laeva kapten ja meeskond toimisid kujunenud olukorras väga professionaalselt ja efektiivselt. Soome merepäästkeskuse organiseeritud reisisjate evakueerimine oli operatiivne. Tänu eelnevale avariis keegi kannatada ei saanud ja reisisjatele osutati maksimaalselt tähelepanu.

Laevaomanik ja Eesti Veeteede Amet jätkavad põhjalikult avariiga seotud asjaolude uurimist vastavalt kehtestatud korrale, mille tulemustest teatatakse täiendavalt.

Nõupidamisel tõdeti, et see ei olnud esimene avariil Eesti reisislaevaga, mis oli tingitud Soome lootsi eksimusest. 1992. a. toimus praktiliselt samas kohas ja samal põhjusel m/1 "Corbiere" karillesõit. Ka siis hoidis kapteni operatiivne tegutsemine ära suurema õnnetuse.

Kapten Ülo Kollo informeeris osalejaid, et reisisjate paremaks teenindamiseks paigutatakse lähemal ajal m/1 "Georg Ots" üle m/1 "Tallinki" liiklusgraafikusse ja lisatakse tiiburlaevade reise.

"Mare Balticumi" ähvardati

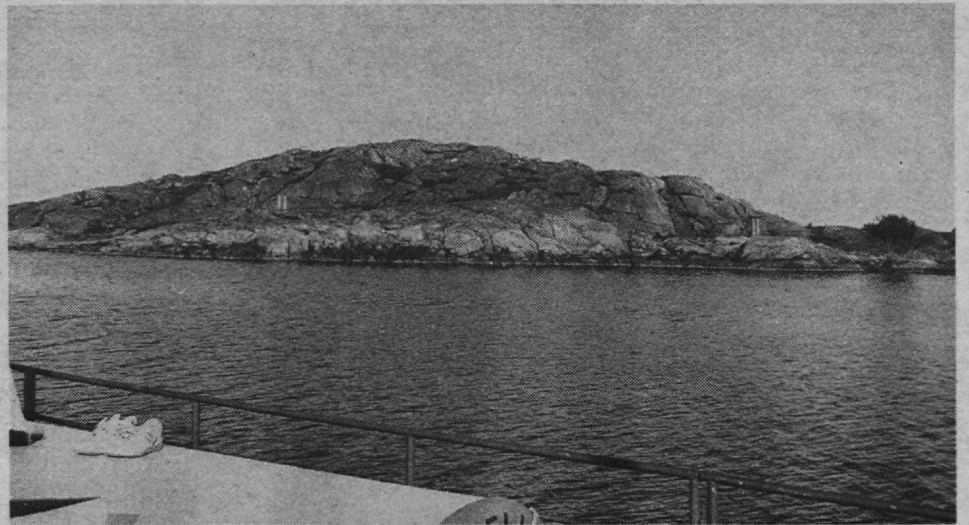
Reedel, 21. aprillil saabus "Estline'i" Stockholmist kontoris kirja, milles ähvardati, et laeval on pomm. Tõenäoliselt järgmiseks reisis mõeldud ähvardused kontrollimiseks otsiti laev põhjalikult läbi, kohal olid nii kaitsepolitsei kui ka koerad. Kõnealune reis on vahejuhtumiteta möödunud.

Ahvenamaa lugusid

Mööda merd



Rohked meremärgid nõuavad lõputult hoolt. Laev seisis veidi eemal, paadiga kohale sõitnud mees aga kopsis tuletorni katusel.



Ahvenamaal on üle 6500 saare, aga elatakse ainult viiekümnel. See-eest kogu päeva võib sõita nii, et inimesi nähakse ainult vastu- või möödasõitvatel laevadel ja paatidel. Inimtühje kaljusid ilmestavad vaid meremärgid. Mariehamni juhatavad näiteks tähtedega meremärgid, A-st K-ni.



Nüüdisaegsest meremärgist paremal seisab vana, kividest laotud ümmargune meremärk. Aga oli ka kolm- ja nelinurkseid kivipiiramiide.



«Küll on Ahvenamaal lihtne külalissadamat teha,» imestasid eesti asjamehed. «Viska laud oma kaljult merre ja kasseeri raha. Meil tuleb enne hulk raha vee alla matta.» Jah, aga miks peaksid külalislaevad just sinu saarel peatuma?

Meresõitiate eestikeelsetest ametinimetustest

Mind ajendas alljärgnevat "nuppu" kirjutama Mari Vamba artikkel "Üht teatmeteost tehes võiks teisest järele vaadata" ("Meremees", 4. aprill, 1995).

AS Bi-Info on venekeelne organisatsioon ja sellepärast ei ole keelelised väärtused nende välja antud eestikeelsetes väljaannetes mingi ime. Au see tõsiasi neile muudugi ei too. Häirima peaks rohkem see, et eestikeelsete ja -meelsete asutused lubavad sageli keelelisi apse oma ametlikes dokumentides. Laevade sisse- ja väljaklaarimisel esitatakse sadamavõimudele munsterroll, kuhu muu hulgas peab olema märgitud meremehe (meresõitja) amet.

Ametinimetustega on munsterrollides ja eesti keeles üldse suur segadus. Ametiasutused, mis peaksid kontrollima dokumentide õiget täitmist, ei pööra puudustele ja vigadele mingit tähelepanu.

Võib-olla peaks segaduste vältimiseks mõni Eesti merenduspoliitikaga tegelev ametiasutus ütlema: "Aitab. Täna on meresõitjate ametinimetused Eesti lipu all sõitvatel laevadel järgmised...", sest lõppude lõpuks on nimetused ja mõisted kokkuleppe tulemus. Lihtsamast lihtsam oleks siis öelda, et laeva ei klaarita sisse või välja enne, kui munsterroll on keeleliselt korras.

Et mitte rääkida ainult üldjoontes, siis tooksin paar näidet. Reisispraam, parvlaev, ferry, ro-ro reisilaev "Vana Tallinn" (heal lapsel ikka mitu nime) munsterrollis (28. märts k.a.) on kirjas meresõitjad järgmistel ameti-

kohtadel: Purser (see ametinimetuse esineb ka Soome lipu all sõitvatel laevadel), Nisse (vist rootsi keelest), baari abi, peakassa, Fast food, kruislemand. "Tallinki" munsterrollis (6. aprill k.a.): doktor, intentant, kohv.k.; n.pesu; transp.; servi jne. Kes või mis nad on? Meenub hiljutine juhtum, tõsi küll veidi teistsugusest lähtenurgast. Nimelt, üks eelispensioni taotleja pöördus allakirjutatu poole õiendi saamiseks, sest eelispensioni saajate nimekirjas on ära toodud "kapteni vanemabi", temale aga oli tööraamatusse märgitud "vanemtüürimees". Nii tuligi pensioniameti töötaja jaoks välja anda õiendi selle kohta, et kapteni vanemabi ja vanemtüürimees tähendab eesti keeles üht ja sama ametit.

Viimasel ajal on kõnepruuki siginenud kapten mitmete eesliidetega (vahtus-, vanem- jne.). Eesti Vee- teede Ameti palgal on poolteist tosinat järelevalve kaptenit. See sõna on vist tuletatud venekeelsest kapitän portnogo nadzora.

Tahes-tahtmata paneb ohkama: "MerLe, kunas ometi ilmutud."

Lõpetuseks kivikene ka "Meremehe" tegijate kapsaada.

Lugupeetud koolivenna ja kolleegi, kaugsõidukapten Heldur Heinlaui loos "Meremehed usuvad kõrgemat võimu", on kirjas "...Tuli välja, et baaslaeva löögi tagajärjel oll vaterveisits falspoordi tuge natukene kergitanud...". Olgu kuidas oli, aga falspoord on eesti keeles umbreeling — nii on kirjas ilmuvas MerLes.

Kas "Port State Control" on

ikka eesti keeles "Riiklik sadama järelevalve?"

RE Tallinna Sadam
sadamakapten
Eduard Hunt

Toimetusele. Püüdsime säilitada Heldur Heinlaui oma ütlemisi, et säiliks nn. jutumõnu. Port State Control peaks aga olema riiklik sadamajärelevalve.

Omalt poolt võime lisada veel ühes laevas kasutatud ametinimetuse: viinikassa.

MEREMEES

Marin

→ KALUR, LAEVANDUS

meremees e. merimees
laevamees
laevnik 'laevamees, meresõitja'
laevur 'laevamees'
meriline 'meremees' (Jõh)
merekar
pagilõug, -a 'meremees, laevamees' (nlj, Hää)
sihker 'laevamees, kipper' (Wd.: KaE)
madrus
kapten
kipper (kippar) 'väikese laeva juht': Sidoni ja Arwadi rahvas ollid so soudjad; kes keigetargemad ollid sinna seast, need ollid so kipparid (Hes. 27, 8)
tüürimees (tüürmann, tüürnik)
roolimees 'tüürimees'
piiranik 'tüürimees' (Wd.)
tohnik 'paadi tüürimees' (Kod)
pootsman 'tüürimehe abi, laeva esimehe allohviter'
jätki(mees) 'vana meremees'
paadimees
tekipoiss
ahjukütja
loots, -i (lootsmann)
keulamees: k. istus ees, vene keulas (Kuu)
riiger 'laeva taklasi seadja'
auskiik e. üütkiik 'vaht laeval'
meeskond: laeva m.
kibas 'laeva meeskond' (Hi)
repsnik e. repsik (reps, -i e. -u) e. rétnik e. riütli söumees 'randlaste poolt ranna piirivalvuritele kaasaantav sõudja': repsi- luubi kipper, valge lindiga müts peas, vasknööbid kuue ees, sõidutas piirivahte, sest need merel sõita ei osanud (Emm)

Lehekülj Andrus Saareste «Eesti keele mõistelisest sõnaraamatust».

Merendusterminoloogia on traditsiooniliselt olnud rahvusvaheline, eesti keeles on kodunenud arvukalt mugandusi kaptenist alates ja jungaga lõpetades. Muutuv maailm toob aina uusi töid, sestap vajavad ametinimedki aeg-ajalt korrigeermist.

Otseselt soome keele vahendusel on tulnud ilmselt purser — laevavarustaja; pursi — purjepaat, kõrgstiilis laev (pursikut- teri; pursimies — pootsman) ja nisse — ettekandja õpilane. Intendandi nimetus on laevanduses kasutusel olnud pikemat aega. Soome emäntä on celkõige perenaine, ka emand või võd- rustaja. Fast foodi nime all oleks küll natuke riskantne ringi liikuda.

Saareste eesti keele mõistelisest sõnaraamatust ka kuigi- palju abi ei saa.

Muide, toimetuse soovitat «Estonia» hukku uurival komisjonil enne järgmise aruande esitamist kaasata veel üks ekspert — eesti kirjakeele tundja.

Tänuavaldus!

Eesti Meremuuseumil on jälle soodne võimalus avaldada abi ja toetuse eest siirast tänu:

- Kunda sadamale, kes muuseumi uurimislaeva "Mare" keskküttekatla eest sponsoriuse korras 18 000 krooni maksis. Firma direktsiooni ees kaitses muuseumi huve sadamaülema Aadu Nurmsalu.
 - Merehariduskeskuse õppejõule Rein Albrile, kes sama laeva küttesüsteemi tarbeks radiaatorid kinkis.
 - AS-ile Neptun (direktor Jüri Vendla), kes "Mare" tarbeks kaks suurt täispuhutavat kummivendrit kinkis.
 - AS-ile Miiduranna Sadam (direktor Aarne Jõgimaa), kes need meile tasuta kohale tõi.
- Mis muud kui aitäh!

"Kaluri Leht"

Aprillinumbri moto on: "Elu sarnaneb haruldase raamatu- ga, mida rumal pealiskaudselt lehitseb, tark aga loeb järele- mõttlikult. Ta teab, et seda on võimalik lugeda ainult üks kord". Toimetaja veerul märgib Helle Mets, et leht on saanud üheaastaseks ning kuhu lehetegijad ka ei läheks, märkavad nad "rõõmsat elevust ja suurt külalislahkust. Meile jutustata- take edusamudest, mis hoolimata raskustest ettevõtlike firmajuhte siiski saadavad. /.../ Meid viiakse kakuamipaate jaurde, värskest remonditud kalatööstusse. Kaetakse kohvilaud ja pakutakse uusi tooteid maitsta."

Mis lehenumbri sisusse puutub, siis pea poole neljast kül- jest hõlmab artikkel Vooremaa kalamajanduse probleemidest. Veel on lugeda veeseaduse viimased peatükid, informatsioon kalapüüglavade omanikele, kokkuvõte 1994. aasta kala- kaubandusest Šveitsiga ja äriinfot. Ka on juttu märtsis Roo- mas toimunud Rahvusvahelise Toitlustusorganisatsiooni nõupidamisest kalanduse asjus, juures ilus pilt paavstist meie meestel kätt surumas.

Mari Vamba

Eesti Mereinstituut pakub tööd mereteenistuse ülemale.

Töö seisneb uurimislaevade hooldamises ja töö korraldamises. Soovitav eelnev juhtimistöökogemus ja merealane haridus.

Kontakttelefonid **631 30 05** või **45 33 49**.

AS Belgei

müüb ja korrigeerib merekaarte ja lootsiraamatuid.

Tallinn, Paljassaare tee 28
RAS-1 Ookean hoone III k., t. 331
tel. 49 78 22

Eesti Veeteede Ameti talituste uued aadressid, telefoni- ja faksinumbrid

Meresõiduohutuse talitus Lume tn. 9 (Hundipea sadam)	
talituse juhataja	633 92 61
faks	633 92 26
laevakontrolliteenistuse juhataja	633 92 63
laevajuhtimise ja side osakonna juhataja	633 92 75
tehnilise osakonna juhataja	633 92 70
lootsiteenistuse juhataja	633 92 64
laevastiku osakonna juhataja	633 92 80
Tallinna sadamakapten	633 92 85
Tallinna sadamakapteni asetäitja	633 92 87
Tuletorni- ja hüdrograafialtalitus Lasnamäe tn. 48	
talituse juhataja	633 91 60
faks	633 91 66
tuletorniteenistuse juhataja	633 91 63
faks	633 91 96
hüdrograafiateenistuse juhataja	633 91 64
navigatsiooniteabe osakonna juhataja	633 91 00

Uus trükis

Eesti Veeteede Amet on välja andnud värvilise teatmik-kataloogi "Leppemärkide kasutamine".

Teatmik on koostatud Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) koodeksite ja resolutsioonide alusel. Selles on järgmised alajaotused:

- laeva tulekaitse plaanis kasutatavad leppemärgid;
- päästeseadmete ja -vahenditega seotud leppemärgid;
- päästeseadmete ja -vahenditega seotud leppemärgid, mida kasutatakse päästevahendite, kogunemispaikade ja päästevahendisse asumise koha tähistamiseks;
- laevakere vigastuste kõrvaldamist ja võitlust sissetungiva veega hõlbustavad leppemärgid;
- eraldus- ja hoiatusmärgid laevatorustike tähistamiseks;
- pakitud ohtlike kaupade märgised ja märgid.

Kataloogi võib osta veeteede ameti meresõiduohutuse talitusest Hundipea sadamas. Telefon on **633 92 77**.

Leppemärke on võimalik tellida kataloogi trükkinud ettevõtetest "Spin-Press".

21. Puhri monitor



22. Puhri voolik ja käigustol



23. Puhrikustutuse käikulaskmise jaam



24. Vahukustutusseade



25. Vahu monitor



26. Vahu pihusti



27. Vahikustutusega varustatud ruum



28. Vahikustutusseadme klapp



29. Vahikustutusseadme käikulaskmise jaam



30. Haloon 1301 mahuti, mis asuvad haloonkustutusega ruumis



RE Tallinna Sadam sadamates seisid 24. aprillil:

Kes meil käivad

Muuga sadamas

"Pirta" (Malta l'puga) — laadib kivisütt

"Oha" (Vene) — lossib kakaoube

"Nikolai Tulpin" (Vene) — laadib paberit

"Kapten Samoilenko" (Vene) — laadib paberit

Kesklinna sadamas

"Laadoga 102" (Vene) — laadib tsinki

"Veisa" (Antigua) — laadib laudu, prusse ja vineeri

"Tim Back" (Küpros) — lossib naftakoksi

"Bulktrader" — laadib kroomimaaki

Kopli sadamas

"Madzy" (Rootsi) — laadib kivisütt

"Ivan Sussanin" (Vene) — lossib naftakoksi

Paldiski sadamas

"Volgo-Balt 245" (Vene) — laadib vanarauda



TALLINK



ESTLINE



Scantrans

AS ESAGENA Ltd

MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



TERMINAAL

Inreko

ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 24. aprillil:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Veneetslast Guineasse
 "ALEKSANDER ABERG" — teel Prince Rupertist Seattle'ist
 "PAUL KERES" — teel Kotkast Hiinasse
 "KRISTJAN PALUSALU" — teel Beaumont'ist Anconasse
 "GUSTAV SULE" — teel Point Lisast Bordeaux'sse
 "ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Baton Rouge'ist Algecirasse
 "HAAPSALU" — Peterburis
 "VIL-JANDI" — remondis Riias
 "RAKVERE" — teel Kopenhagenist Helsinkisse
 "NARVA" — Rio Hainas
 "VALGA" — Santoses
 "KEILA" — Pireuses
 "KUNDA" — teel Las Palmasest Casablancasse
 "PALDISKI" — Visakhapatnamis
 "MAHTRA" — Tallinnas

Neile, kes ootavad...

"SOMPA" — Antwerpenis
 "KEHRA" — Leixoesis
 "AEGVIIDU" — Porto Praias
 "KUIVASTU" — teel Batast Leixoesis
 "KUUSALU" — Bandjulis
 "PARILA" — Bombays
 "RAKKE" — Casablancas
 "VALKLA" — Bandjulis
 "PIHTLA" — Bandjulis
 "NAISSAAR" — Peterburis
 "VAINDLO" — teel Tartusist Dardanellidesse
 "FRISOHAVEN" — teel Abidjanist Aafrikasse
 "MUHU" — teel Burgasest Antwerpenisse
 "ABRUKA" — Alžiiris
 "VILSANDI" — Ventspilsis
 "KAPTEN KONGA" — Drammenis
 "KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Helsinkisse
 "MEHAANIK KRULL" — teel Helsinkist Antwerpenisse

"KESSULAI" — teel Felixstowe'st Stockholmi
 "VIIRELAI" — Bremenhavenis
 "MANILAI" — teel Tallinnast Rotterdami
 "SUURLAI" — remondis Loksas
 "HEINLAI" — teel Kopenhagenist Vanasadamasse
 "PAKRI" — teel Tallinnast Portburysse
 "ANGYALFJÖLD" — teel Ventspilsist Antwerpenisse
 "AEGNA" — teel Szczecinist Kundasse
 "KABALA" — teel Norrköpingist Sevillassse
 "MOHNI" — teel Tallinnast Ferrolisse
 "RAPLA" — teel Delfzijlist Glomfjordi
 "TORMA" — Barcelonas
 "SOODLA" — teel Antwerpenist Tallinna
 "KLOOGA" — teel Rizest Antwerpenisse
 "TRANSESTONIA" — Århusis
 "DONATA" — Muugal

Väljaandja

Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub mais

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. 2053.

Toimetaja
 MADLI VITISMANN