

Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

MEREMEES

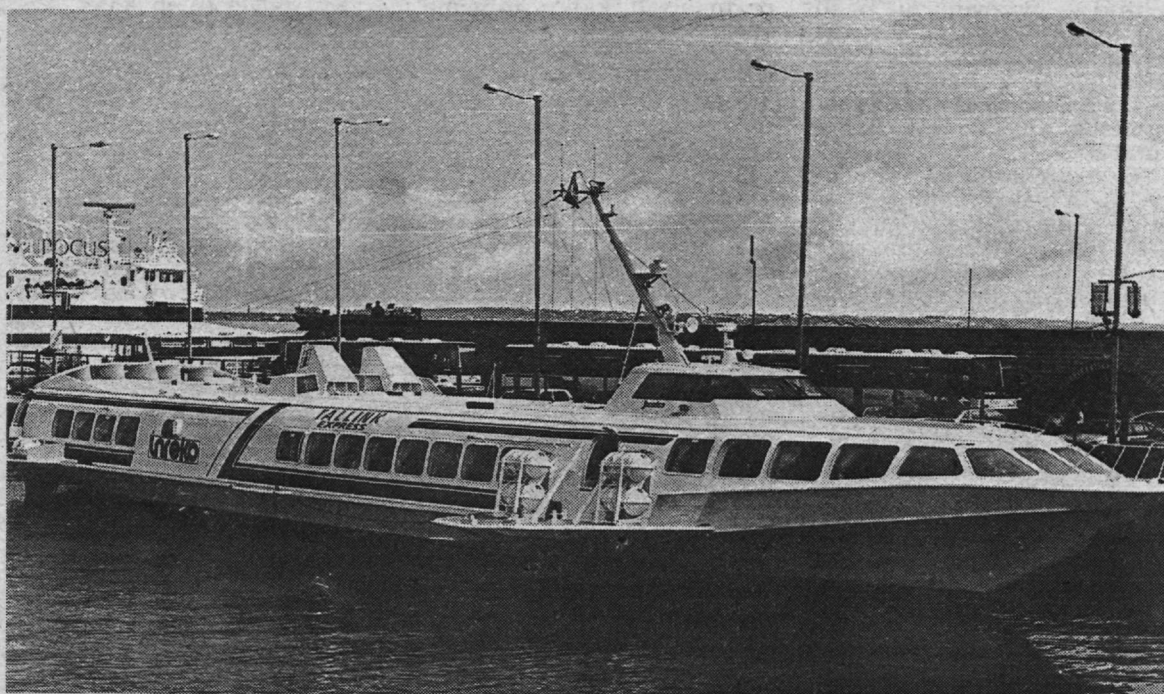
Nr. 12-13 (985-986)

Teisipäev, 6. juuni 1995

Hind 4 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ ESTMA sünnipäev lk. 3
- ☛ "Cruise & Ferry" lk. 4
- ☛ MEREPEÄASTE lk. 5-10
- ☛ "Georg Ots"-15 lk. 11
- ☛ Miinid Paldiskis lk. 12-13
- ☛ Laevanduse aastaraamatust lk. 14
- ☛ Ahvenamaa lugusid IX lk. 15



23. mail esitleti uut tiiburit "Jaanika". Lähemalt lk. 2.

Isi Trapido foto

Tänuavaldus

Meremisjoni peasekretär Jaan Jaani tänab Reet Randmeri Eesti Veeteede Ametist, kes andis hulga raamatuid laevaraamatukogu alustuseks.

"Estonia" laevapere liikmetele ja nende perekondadele tekitatud kahju hüvitatakse

"Estonialt" pääsenud meremeestele ja hukkunud meremeeste omastele toetuse maksmise asjus jätkuvad läbirääkimised.

"Skuldi" praegune ettepanek on Eesti Merelaevanduse peajuristi Heiki Lindpere sõnul selline, et kannatanud esitaksid end esindavate juristide kaudu oma nõudmised. Vastutust kannab eeldatavasti E-Liini AS kui suurema ohu allika valdaja, kelle tehtud väljamaksed hüvitab Eesti tsiviilseadustikus ettenähtud piirides "Skuld". Hüvitamisele kuulub näiteks kahju, mis on tekkinud sellest, et meremees oli perekonna oitja. Iga kahjutasunõue tuleb tõendada. Nii E-Liini AS-i kui ka "Skuldi" seisukoht on, et kõik küsimused tuleb lahendada kokkuleppe teel, minemata kohtusse. Esiteks kiirendab see kannatanutele raha väljamaksmist ja teiseks väldib "Skuld" niiviisi kohtukulusid.

Läbirääkimiste osapooled täpsustavad võimalust asendada võimalikud igakuised väljamaksed (näiteks toitja kaotuse puhul) nii kannatanuid kui maksjaid rahuldava ühekordse hüvitusega, mille eelduseks on, et selline kokkulepe peaks olema lõplik. See tähendab, et hüvituse taotleja loobub edasistest pretensioonidest nii Eesti Merelaevanduse, E-Liini AS-i kui ka "Skuldi" vastu seoses "Estonia" huku tagajärgedega.

Heiki Lindpere meenutas, et pakkumistes, mis "Skuld" tegi hukkunud või pääsenud reisijate puhul, lähtuti Rootsi seadustest. Ent meremeeste töösuhe oli Eestis, seetõttu tuleb nende puhul tugineda Eesti seadustele. Isegi juhul, kui asi Rootsi kohtusse antakse.

Ajakirjanduses on palju kordi esitatud küsimus, kas meremehed saavad reisijatega võrdset hüvitust. Selle puhul toonitas Heiki Lindpere, et need on kaks eri asja. Siiski on sõltuvalt perekonna koosseisust ja mõnest muust üksikasjast mõne meremehe perekonnaliikme hüvitussumma olnud suurem kui reisijal.

Madli Vitismann

Laevadel peab olema reisijate nimekiri

Riigikogu tegi "Kaubandusliku meresõidu koodeksisse" muudatusi, mille tulemusel võib sadamakapten keelduda andmast laevale sadamast väljumise luba, kui laeval pole reisijate nimekirja.

Teede- ja sideminister Kalev Kallo sõnul tingisid Eesti "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" muutmise asjaolud, et valitsuse 28. veebruari määrusega pandi piirivalveametile mereotsingute ja merepäästetööde ning merereostuse avastamise korraldamine sise- ja territoriaalmeres. Sama määrusega vabastati nendest ülesannetest veeteede amet.

Koodeksit täiendati minister Kallo sõnul ka reisijateveo lepingu ja merematke lepingu

puhul vedaja või laevaomaniku kohustusega registreerida kõik laevale saabuvad reisijad ja nendega kaasas olevad lapsed.

Muudatustega antakse sadamakaptenile õigus keelduda laevale loa andmisest sadamast väljumiseks, juhul kui laeval puudub reisijate nimekiri.

Reisijate nimekirja ehk registri pidamise korra peab kehtestama valitsus.

Rein Kuusik

Toimetuselt. Piirivalveameti merepääste-keskus palus avaldada oma ööpäevase valve telefoninumbreid: 639 9500, 639 9501 (fax), 639 9502

Laevaperede liikmed!

7. juunil algusega kell 12 toimub Ametiühingu Maja konverentsisaalis (sissekäik kaubamaja vastast peauksest)

EESTI MEREMEESTE SÕLTUMATU AMETIÜHINGU (EMSA) ASUTAMISKOOSOLEK.

Loodame rohkelt osavõttu, sest ühiselt oleme me tugevad.

"Mare Balticumi" EMSA initsiatiivgrupp, kontakttel. +46 10 2728767 Rootsi NMT

Väljavõtteid Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu põhikirja projektist

1. Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing on omaalgatuslik mittetulundusühing, mille tegevuse eesmärgiks on oma liikmete kutsealaste, majanduslike ja sotsiaalsete huvide ning õiguste kaitsmine ja esindamine tööandjate ja riigiorganite ees ning kohtus.

Ühingu aluseks on liikme vaba tahe sellesse kuuluda ja ühiselt oma õiguste eest seista. Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu tegevus põhineb demokraatikal, juhtimise kollegiaalsusel ja töö avalikkusel.

Ühing järgib oma tegevuses rangelt Eesti Vabariigi seadusi ja toetub tegevuses oma põhikirjale ning teeb koostööd teiste ühingu- ja põhikirjaliste eesmärkide ühtelangevuse nimel.

2.1. Oma tegevuse kõigis aspektides toetub

EMSA rahvusvahelise ametiühinguliikumise üldtunnustatud põhimõtetele ja seab pikaajalises perspektiivis samad eesmärgid ja ideaalid nagu on sätestatud Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) deklaratsioonides.

3.1. EMSA liige on füüsiline isik, kes töötab või oli seotud tööga merel, on Eesti Vabariigi kodanik või omab alalist elamisluba Eesti Vabariigis ja on avaldanud soovi kuuluda EMSA-sse ning täidab liikmeks olemiseks seotud põhikirjalisi kohustusi.

Isik loetakse kuuluvaks EMSA-sse pärast kirjaliku soovivalduse ja liikmekaardi täitmist ning nende esitamist EMSA-le. Põhikirjalised õigused laienevad talle pärast sisseastumismaksu 50.— EEK-i ulatuses ja kahe kuu liikmemaksu laekumist EMSA arvele.

"Hansatee" tegutseb Helsinki-liinil

"Hansatee" peadirektor ÜLO KOLLO, mispärast öieti tehti "Eminre" operaatofirma kaheks?

Et oleks selge vahe Saksa ja Helsinki liini vahel. Kuna Saksa liin oli raudselt miinustes, siis sõi see Helsinki liinil saadud tulu ära. Tahtsime, et oleks selge piilt, kui suur kahjumit Saksa liiniga kanname, ja kui see on väga suur, siis liin likvideerida, sest laevandusfirma ei saa ühe kõrvalise liini pärast, mis on rohkem huvi pärast tehtud — proovima ju peab —, lasta sündida, et ta paari aasta jooksul terve firma ära sööb.

Kas Saksa liini ebaõnnestumises on ka teie firma süüd?

Nii suurt süüd ei saa olla, et selleta oleks liin plussi läinud. Saksa logistikainstituut, mis tegeleb Baltimaade kauba- ja reisijatevoogude uurimisega, ütles veebruaris jumalaselgelt, et kui loodate saada lääne-eurooplasi, s.t. sakslasi, hollandlasi, belglasi, siis saate neid kolm kuud aastas. Ülejäänud ajal mitte. Ja teiseks: siia poole ikka veel oli midagi vedada, aga siit sinna mitte. Sealt siia poole tulevad kaubaautod ei taha Poola-Leedu piiril lihtsalt riskerida, aga tühjalt lähevad siiski sealtsa tagasi, sest on odavam. Saksa laev on sellepärast kallis lõbu, et võtab pagana palju kütet — ta on ju kogu aeg merel, ja täiskäiguga. Võtab 35—40 t kütust päevas, ja see on ise juba suur kulu, mida on raske tasa teha. Eesti reisijaid mingil määral oleks muidugi olnud. Aga et nemad ei kannata praegu veel Lääne-Euroopa reisijatega võrdset hinda, siis ainult õllekannutuluga poleks ka välja tulnud. Aastaringset liini 1000-kohalise laevaga, kus on

ainult kolm kuud tulu, pole kellelegi vaja. Saime 2 miljonit dollarit vastu pükse, ja nüüd vähemalt kaks aastat ei tegele ka mitte kolm kuud aastas mitte mingi Saksa liiniga. See peaks olema õpetuseks, et ei tasu toppida end sinna, kus asi ei ole kindel.

"Eminre"-firma jääb püsima, ega me ole ka Saksamaal kõiki oma otsi täiesti maha raununud. Edasine sõltub suuresti sellest, kuidas Eestil läheb Venemaaga. Kui Vene transiit peaks uuesti normaalselt käiku minema, siis on teine asi. Aga kuna see läks ka umbe ja Eestist transiitmaad ei tulnud — soomlased said suurema tüki endale ja lätlased-leedulased haarasid ülejäänud ära —, siis on asi kehvem, kui midu oleks võinud olla.

Kuidas hindate Tallinki asendit teiste kaubamärkide seas samal liinil?

Siin on meil võrrelda ainult välismaa laevafirmadega. See, et "Tallink"-laevaga õnnetus juhtus, pani meile muidugi ilusa põõna, nii rahalise kui ka moraalse. Tegime meile kehva reklaami. Kõige hullem, et selle ajaga, mil laev ei käi, kaotasime suure hulga reisijaid. Tiiburitega tegime küll umbes poole tasa, aga tiiburite tulud on suure laevaga võrreldes tunduvalt väiksemad — osta seal ju suurt ei saa, kulutatakse üksnes pileti peale.

Praegu on reisijaid palju, jätkub nii tiiburitele kui Vikingi väikesele katamaranile. "Eckerö" laevad said "Tallink" äraoleku tõttu muidugi hästi täis. "Tallink" tuleb tagasi, ja üks me siis jagame maid ning vaatame, kuidas reisijad tagasi saame. Ei usu, et need väikesed tegelased nii väga mõjutavad. "Apollo" on ikka ju seesama "Corbiere", ainult natuke ta-

peeti külge liimitud ja seest väheke valgemaiks läinud, aga suuremaks pole muutunud ja kõigutab ikka sama hästi, ta on samasse klassi jäänud.

Mis Siljasse puutub, siis tema pole meile seni konkurent olnud. "Silja Festival" on seni olnud rohkem kruisi-laev. Aga sügisest ähvardab muidugi hakata. Autosid praegu veab, aga väga vähe — kes viitsib ennast sinna terveks ööpäevaks loksuma panna.

Kui talvel tuleb kaks "Eckerö" laeva, siis neil — "Alandial" ja "Apollol" — on head autotekid. Aga nad on siiski väiksemad, ja ei usu, et nad on meie peakonkurendid. Kui, siis on see kahtlemata Silja. Vikingi suur katamaran suvel näitab, mis ta võib. Usun, et hommikused ja öhtused reisirid lähevad neil hästi, sest need on kõigil head. Aga päeval vist reisirid ikka suurt ei ole. Kuid see on kallis laev, ja eriti kerge elu neil ei tule.

Tallinkil on ilmselt oma kindel turupoliitika: kellele orienteerub, keda reisijana eelistab.

Turg kujundab seda poliitikat. Pole saladus, et peamiselt on praegu soomlastest kaubareisijad, neid on 70—85%. Tõsi jah, soomlaste pakutakse kruisi koguni 25 marga eest. Aga on eestlastelegi proovitud pakkuda 120-kroonist. Kuid viisa läheb eestlastele nii kalliks, et ta jätab ikkagi minemata. Kui ta saab ainult üheks päevaks Helsingisse, pole tema jaoks sel mõtet. Viisavabadus kahtlemata suurendaks reisijate hulka.

Kuidas hindate kodumaise kauba olemasolu oma laevadel?

Enamik toob oma vorstid-värgid muidugi Kadaka tu-

rult. Kuni kestab see putka-kaubandus, pole meie võimuses nendega konkureerida.

Oleks ka niisugune Saku õlle euroports, sang küljes, nagu välisfirmadel, ostetaks seda laevas rohkem. Oleme sellest õlletehasega ka rääkinud. Soomlaste hulgas on tekkinud kontingent, kes väga hea meelega meie leiba sööb, aga ega neid väga palju ole.

Kuidas istus Tallinkile Läänesadamasse ülemineku?

Mina arvan, et ega selles midagi muud küll head ole, kui et pääseme neist lõputuist ümberhaalamistest ja kaikohta ootamistest. Paik ise on tunduvalt viletsam. Ühendusest kesklinnaga ei maksa rääkida.

Aga kuidas hindate olukorda Tallinna sadamas?

Kitsas muidugi on. Ent midagi pole parata.

Üht poolt kaid teil ka enam ei ole. Kas teie raha on odavam?

Ei tea, võib-olla. Eks sadamal on oma poliitika. Meil on oma. Siljal, Vikingil ka oma. Püüame end kindlustada kaikohtadega niipalju kui võimalik, aga ega üle oma varju hüppa. Ega siin enne lahedaks lähe, kui konteinerid ja muu kaubasadama kraam 7. ja 8. kai pealt minema viiakse.

Teilt ikka küsiti ja te loobusite sellest kaikohtast, kus nüüd seisab too Silja ujubjekt?

Ei küsitud. Aga kohe sõlmime Siljaga lepingu, et võiksime seda panduurat kasutada ühe oma reisilaeva jaoks. Silja on andnud nõusoleku.

Teid kui kaua aegset kaptenit haarab kindlasti kaastunne, kui siinsete lõputute ümberhaalamiste peale mõtlete?

Nojah, tol ajal seda polnud, kui mina sõitsin.

Kas teie arvates on praegu Eestis olemas riiklik merenduspoliitika?

Poliitikat ei ole, aga äkki nüüd tuleb — uued ministrid, uued tuuled. Räägitakse ministriumi mereosakonna loomisest ja niisugustest asjadest. Kes teab.

Lipupoliitika, jah, muidugi hakkab arenema, aga oma laevadest hoolimist vähemalt sadamas küll näha ei ole. Veeteede ameti poolt seda on, seal on kaunikesti arusaajad mehed, kes oma laua pealt püüavad Eesti merendust elus hoida. Loodan, et uus valitsus teeb seda ehk ägedamini kui siamaani asi liikus. Uus minister on merekooli lõpetanud, äkki tuletab meremehi meelde.

Mis teie meelest meremeestel häda on, et just nüüd on neil aktuaalseks muutunud uue ametiühingu loomise idee? Kas palgad pole tõusnud?

Ei oska nii äkki öeldagi, miks. Mis "Hansateed" puudutab, siis siin on palgatõus olnud. Aga mida teevad laevaomanikud oma tehniliste meeskondadega, sellesse me ei saa sekkuda.

Või on sõiduplaanid väga pingeliseks läinud?

Siin peab asjale vaatama selle pilguga, et liinil, kus töötatakse 2 nädalat ja puhatakse 2 nädalat ning ollakse veel 35 päeva puhkusel ja kõige väiksem palk, mis kätte saadakse, on 4—4,5 tuhat krooni, siis ma ei usu, et maal töötades eriti kellelgi niimoodi on. Ühesõnaga, inflatsioon ei tohiks meremehi praegu veel verest välja lüüa. Aga ma ei taha sellega ütelda, et palka ei tuleks korrigeerida. Ikka tuleb.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Laev uus, nimi vana

niliste omaduste ja stabiilsuse poolest on sellise reisijatehulgaga laevade seas maailma parim ja täiesti õigustatult. Viimasel reisilaevade messil oli näha, et tendents on kiiralaevade suunas. Seega oleme meiegi minemas õiges suunas. Oleme tõestanud, et tiiburid on head laevad just selliste lühikeste vahemaade jaoks nagu Tallinn—Helsinki. Eelmise põlvkonna tiibureid sõidab väga palju Kreekas. Aga sellist tüüpi laevad on praegu meil ainukesed maailmas."

Uue laeva tüüp on sama mis "Laural". Pikkus 39 m, kiirus 38 sõlme (kui vaja, ka kiirem, aga püsib niigi oma 1,5-tunnises ülesõidugraafikus täpselt), peale mahub 200 reisijat.

Laevaperes on 16 inimest, sõidumeeskonnas kapten, vanemtüürimees, vanemmehaanik, II mehaanik, pootsman, madrus, elektromehaanik, motorist ja — turvamees. Töö on väga pingeline, ütles vanemtüürimees Arvi Karimõisa. Teenidajaid peab küllalt palju olema, et poolteise tunniga 200 inimesega hakkama saada. Nii ongi kõigis kiiralaevades. Kaks päeva ollakse tööl, üks kodus. Neli reisi päevas on küllaltki raske. Suvel on ette näha neli päeva tööl ja kaks kodus. "Jaanika" sõbib Tallinnas, aga vaht jääb muidu-



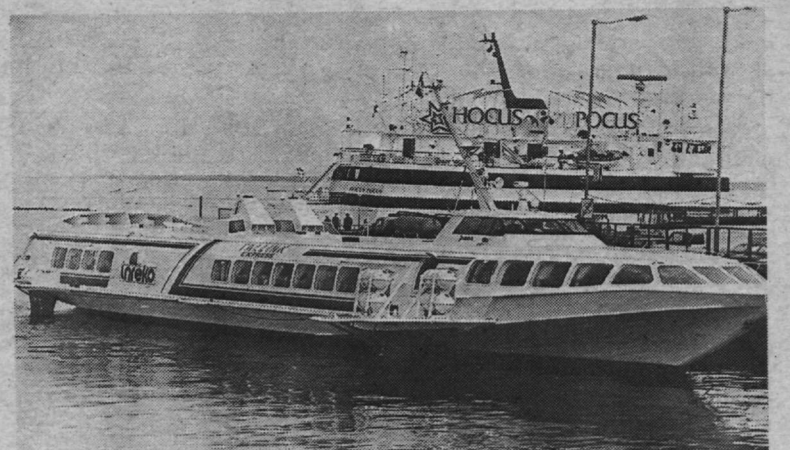
Roolikambris: vanemmehaanik Vadim Fessenko ja kapten Pjotr Ovsjanitski.

gi peale. Kahe laeva peale on kolm sõidumeeskonda.

Sillas on kapten, vanemtüürimees ja vanemmehaanik. Masinas on küll ka kontroll, aga põhimõtteliselt on kõik silda viidud.

"Jaanika" korpus tehti Feodosias, aga laev ehitati lõpuni valmis kohapeal. Kontrollisid-konsulteerisid konstruktorid Venemaalt ja automaatikaasjatundjad Saksamaalt. Stabiliseerimissüsteem on välja töötatud Saraatovis asuvas kosmosseuurimise keskuses. Nende seadmete paigaldamisel olid kohal kosmosespetsialistid.

"Jaanikal" on peal Daimler-Benz grupi Saksa firma MTU arvutiga juhitud di-



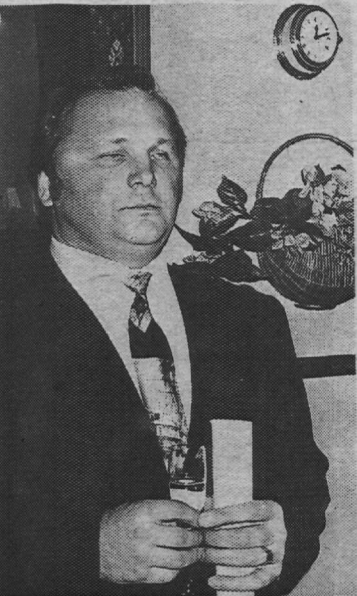
selmootorid ja Hollandi kliimaseadmed.

Sisetööd tegid kõik me oma spetsialistid.

Oma kõne lõpul kuulutas peadirektor välja võistluse: "Kes ütleb kõige täpselt,

mitu sekundit võtab uuel laeval näiteks avari korral seismajäämine ja mitu meetrit selleks kulub, see saab priisi." Tõesti ei tea, kes sai.

Mari Vamba
Madli Vitismann



Inreko Laeva AS-i juhatuse esimees Enn Rohula kiidab uut laeva.

23. mail sõidutati ajakirjanikke Inreko Laeva AS-ile kuuluva ja operaatofirmas "Hansatee" Tallinki kaubamärgi all Helsinki vahel "lendava" "Jaanikaga". See tiiburinimi on tuttav juba 1992.—1993. aastast. Tollane "Jaanika" kul liialt väike müüdi aga Hiinasse, ning nüüd on "Laura" ja "Liisa" kõrval liinil ka uus "Jaanika".

"Inreko" peadirektor Enn Rohula tervitas külalisi "selles imelise kiiralaeva" pardal ja püüdis seletada, "miks ta just imeline on: ta on teine ja loetakse 4. põlvkonna tiiburalaevade hulka ning oma teh-

Eesti Mereagentuuri (ESTMA) peadirektor TANDEL NURMETALO, kas uue agendifirma asutamine viis aastat tagasi tuli sellepärast, et tolles toos jäi midagi puudu või oli see lihtsalt aja jooksul küpsenud kava?

Polnud mingit küpsenud kava. Tahtsime lihtsalt parandada "Infloiti" tööd, kuhu olin tulnud 1989. aasta sügisel. Näiteks: seal oli kolm autojuhti. Leidsime, et meil pole neid tarvis. Palusime kallite masinate asemel anda meile 4-5 "Ladat" — sõidame ise, juhte pole vaja. Tahtsime "Infloiti" ka laiendada. Miks tegeleme ainult laevade agenteerimisega? Oleks aeg ka ekspedeerimine ette võtta. Ja veel: tahtsime luba saada, et erakapitali sinna sisse viia. Nii oluksid inimesed ju rohkem oma ettevõtte tööst huvitatud.

Senise palgaga oli juba võimatu hoida spetsialiste leida — tuli kõvasti palka tõsta.

Selle kavaga sai Moskvas käidud, aseministri juures. 24. jaanuaril 1990 kuu- latti mind ära, imestati väga, et kuidas see areng seal Eestis võiks minna ja kes teile üldse lubas... Seletasin, et meil hakkab eraettevõtlus arenema, ja agendifirmad lähevad kahtlemata seda teed. Laevandus kui laevaomanik ei sobiks osanikuks ja tuleks üldse välja arvata; "Sovfracht" saaks 30%; osa an- naksime Tallinna linnale ja osa võtaksime endale ka.

See kõik läks muidugi ka- levi alla, ja meil tuli minna oma teed.

Uhesõnaga, nägite, et teete rumalusi, aga targe- mini teha ei ole võimalik?

Jah, ei olnud. Eesti valit- sus andis meile võimaluse mõelda. Meie ülesanne oli Eestis üles kasvatada uus põlvkond *shipping managere*, millega oleme neil viiel aastal ka päris hästi hakkama saanud. Meil töötab hulk noori Tallinna Tehnikaülikooli lõ- petanud mehi; nad haaravad kõikie lennult. Uheski koolis meie ala õppida ei saa, seda tuleb teha kohapeal. See on väga sisukas töö, iga päev toob uusi nüansse — seda võib eluaeg õppida.

Kui te oma firma lõite, süüdistati teid, tõi küll, sosinal, ärastamises. Kus- juures tean, et te ei võtnud kaasa isegi mitte üht tooli, lauda egi telefoniaparaati. Ara tõlte "Infloiti" vaid in- tellektuaalse kapitali: omaenda teadmised, osku- sed, kogemused ja side- med, mille olite seal oman- danud. See siis tekitaski mõtteid ärastamisest? Üsna absurdne.

Võtsime kaasa oma pliit- sid, ja ei midagi rohkem. Minu vana "Lada"-loksuga sõitsime kõik oma sõidud.

Mäletan ka toda vana mööbli kulumud toakest Linnahallis. Ometi tõi mis- ki teid sinna, nõukogude luksusest ära.

Elu oli "Infloiti" hea mui- dugi... See käib niimoodi: va- naemal pole muret — ostab endale porsa, siis on mure. Kust saad süüa, kust in- mestele palka maksta? Ole- me väga tänulikud "Estline'i- le" — kui nemad poleks mei- le pikaajalist krediiti andnud, poleks me jalgu alla saanud. 50 000 \$ poolteise aasta peale — sellega saime osta kolm autot, arvutid, pal- jundusmasina.

Linnahalli toas ütlesite, et aasta pärast on teil üle oma maja teise korruse kiri: Eesti Mereagentuur. Nii läkski; ainult suurt kir- ja ei ole, vaid silt ukse kõr- val.

Putkad on praegu ees, ei saa üle seina kirjutada, aga mai lõpuks peavad nad end ära koristama. Kolmandal korrusel juba töö käib. Maja kuulub ESTMA-le. Ules tu- leb hästi pikk lipuvarras fir- ma lipu jaoks. Maja ehitas tsaar Nikolai II vist 1908. aastal; loodan, et tema sugu- lased selle tagasisaamisele ei pretenderi...

Te asutasite ühena esi-

ESTMA on viieaastane

mestest Eesti merenduses erafirma. Kas ja kui palju olete sellega kokku puutu- nud, et ei ole tarvilikke seadusi?

Meil ei ole ülemusi, kuid peame oma tegevuses lähtu- ma Eesti Vabariigi seadus- test. Peaaegu kõik vajalik on nüüd olemas. Siiski — vee- teede amet jagab väga lahke- kaeliselt litsentse laiali, ja üldse lastakse väga vabalt sisse välisfirmasid või välis- kapitali osalusega firmasid. Ma ei usu, et ükski teine riik on valmis nii lahke käega vä- lismaalastele ära andma seda tööd, mida oskaksime ise teha. Meie firmal on kri- teerium: seal ei ole sees na- tukestki väliskapitali. Meie eesmärk on maksimaalselt investeerida Eestisse. Kõik, mis on Eestisse ehitatud, on Eesti rikkus.

Ainult et, nagu kuulnud olen, kõiki teie pakkumisi pole vastu võetud?

Seda muidugi. Eks idee on idee. Oleme ideid jaganud niisamuti, tasuta. Võib-olla selle pärast pole vastu võe- tud?

Aga olete ju ka konkreet- se rahaga läinud, ja sedagi pole tahetud vastu võtta?

Seda on ka olnud.

Kas viie aasta jooksul on olnud ka äpardunud projek- te?

Jah, on küll. Oleme aru saanud, et iga kingsepp peab jääma oma liistude juurde. Müüsimise näiteks restorani "Corso". Oleme küll tahtnud Eesti eksportööre — metsa- vedajaid aidata. Tuleb soom- lane, tal on palju raha, ostab metsa ära ja müüb selle eda- si. Miks ei võiks Eesti eks- portöörid Eesti talupoegadelt metsa osta ja ekspordida seda Soome, Rootsi või ku- hugi mujale. Miks see raha peab kuhugi välismaale mi- nema. Laenasime neile raha. Aga eestlane on ikka omapä- rane inimene, tal on käpad kõvasti enda poole ja kõikidelt vastu tunneb umbusku; ar- vab, et kõiges tahetakse teda petta. Talle hästi ei meeldi koostöö. Meil ei jäänud muud üle, kui saime oma võ- lad kätte ja tulime sealt ära. Tehku ise.

Aga teil on ka edukaid te- gevusalasid, mida päris al- gul ei olnud. Müüte näiteks pileteid ja autokohti.

Algul tegelesime ainult agenteerimisega, praegu on ekspediitoriosakond kõige suurem, see haarab 60-70% tegevusest. Liiniosa- kond, konteineriosakond, masskaubad, mets. Nüüd töötab ka maakleriosakond, seal on juba kaks inimest.

Kunagi oli teil idee arvu- ti abil pidada silma peal kõigil merelaevanduse konte- inereil, mis mööda ilma ringi liiguvad.

Ei, sellega me ei tegele, sest oleme leidnud, et siin Tallinna sadamas on, mis puutub konteineritesse, suur korraldus. Keegi ei tea, kus miski on, missugu- ne konteiner on saadaval. Ei taha praegusel ajal nagu tühja tööd ka teha, aega ku- lutada. Aeg on raha.

Kas teie meelest on Ees- tis riiklik merenduspoliitika olemas?

Ma ei tea, ma ei tahaks val- litsust kritiseerida. Aga noh, merenduspoliitika hakkab arenema, kui on loodud kõik need ekspediitorite liidud. Oleme siin mitu aastat rää- kinud, et transiitkaubandus peab olema valitsuse poliitika. Sellest on vähe, kui meie siin, kümme, kakskümmend või kolmkümmend ekspediit- torit, püüame riiki kaupa sisse saada. See peab olema valitsuse poliitika, sest see töö toidab eesti rahvast. Too-



Tanel Nurmetalo ESTMA majaga: «5 aastat tagasi oli 18. mail ilus ilm, kui meie tegevdirektor Sergei Ignatenko agenteeris meie esimest laeva.»

me kogu aeg näiteks, kuidas Holland-Belgia elavad. Sa- damad toidavad võib-olla poole nende maade rahvast. Eestis võiks olla samamoodi. Aga selleks oleks meil vaja konteineriterminaal; oleks vaja ühtset tariifipoliitikat, et me igaüks ei tahaks rikastu- da kohe täna, vaid oleksime kannatlikud ja katsuksime koos — raudtee, sadamad, ekspediitorid ja muud liidud — välja töötada ühtse tariifi- poliitika, mis võimaldaks olla turul konkurentsivõimeline. Ja kui vaja, siis veel pingu- tada hinda alla lasta, sest transiitkaupa sisse saada on raske, käest ära lasta aga küllalt kerge, ja uuesti taga- si saada peaaegu täiesti võimatu. Meie aega oleme juba palju ära lasknud, sest pole saanud sütt kesklinnast väl- ja, pole konteineriterminaal ehitatud.

Aga kuidas hindate riigi tegevust näiteks Tallinna Sadamas seoses sellega, et oma laevafirmale eelista- takse Siljat? Või teine asi. Omal ajal rääkis härra Palu, et meie sadamad ei saa siin omavahel konkureerida, sest on vaja konkureerida Helsingiga. Aga nüüd tahab Tallinna Sadam Muugale ehitada konteineritermi- naali, ja Kaitseliidu Fond tahab välja rentida Kataril- na kai, et sinna tuleks konte- ineriterminaal. On's see otstarbekas?

Mis puutub merenduspo- liitikasse, siis olen neile kogu aeg rääkinud — "Inrekole" ja Eesti Merelaevandusele, ja "Estline'ile" — et ühinege, ühtsuses seisneb jõud. Kui

te ei ühine praegu kohe ja ei ava uusi (reisi)liine, siis tuleb onu ja avab need ise. Ma ei leia, et see on halb eesti rah- vale kui Silja ja Vikingi ja teiste firmade laevad siin käi- vad. See tähendab, et kõik laevaomanikud peavad viima oma hinnad nii madalale kui võimalik.

Need, kes ei ole konkuru- rentsivõimelised, peavad ka- dumad, see on loomulik. See rakendab kõik paremini töösse.

Mis nüüd Katarilina kaisse puutub, siis see on väga ääremail ja vajab väga suuri

väga pahasti. Olen kindel, et 10 aasta pärast ei saa firmas- se nagu meie oma, võtta pois- se tööle, ükskõik kui targad nad ka ei oleks, kui nad ei oska vene keelt. Praegu on meil töövõtmisel viis kriteer- iumi: eesti keel, vene keel, inglise keel, arvutikäsitsemi- se oskus ja autojuhipaberid. Lisandub endasõnõistetavalt kättesaadavus kõigi 24 tunni jooksul.

Teie Soomest ostetud rannavalvelaev "Miku" (hil- jem "EVA 007") läks nüüd piirivalvele. Sellest on na- tuke kahju?

Mis läinud, see läinud, seda taga ei nuta. Peab vaa- tama, mis edasi saab.

"Miku" sai ju ostetud selle- pärast, et maadlesime Paldis- ki sadamaga — oli meil niisu- gone projekt.

See oli ka üks meie mööda- laskmisi, aga mitte küll EST- MA süül, sest meile ei antud vabu käsi tegutsemiseks.

"Miku" oleks olnud nii loot- sikaater kui sadama office — kõik, mis vaja. Peal oleks ol- nud sadamakapten, kes sam- al ajal oleks võinud olla ka laevakapten; oleks olnud peal loots, kes samal ajal töö- tanuks ka laevas.

Ja oleks pannud sadama tööle, juba nõukogude ajal.

Leppisime kontradmiraal Beloviga juba kokku, leping oli sõlmitud, nad ei osanud veel vaid öelda pangaarve- numbrit. Isegi veeteede ame- ti lootsi tõime sisse, et nende oma ei oleks. Ja siis, kui läks- in sellega transpordiminis- teeriumi, ei juletud seda alla kirjutada. Oeldi, et et saa vene sõjaväelastele raha maksta, sest kui maksad dol- lareid, siis ei lähegi nad ku- nagi ära. No see 100 \$ laeva pealt neid siia poleks ahelda- nud. Nende väljaminekku kor- raldamine oli poliitiline asi.

Nii et see asi jäi tegemata. Hr. Palu pani sadamale käpa peale ja võttis Tallinna Sada- ma haldusse. Kui Harjumaa juhtide juures käisin, oleks nagu kõik pidanud hakkama liikuma, aga ei hakanud.

Harjumaa oli sellest projekt- ist: väga huvitatud: Paldis- kis oleks palju inimesi tööd saanud. See oli kole pilt, kui öhtul Tallinn—Paldiski rong saabus — inimesed sõitsid tund aega töölt koju. Suure linna jaoks ei ole tund pikk aeg, aga Eestimaale see ei sobi.

Nii et jäi üle "Miku" ära kinkida. Et mitte tolliga tege- leda, vormistasime selle Soo- mes kohe veeteede ametile. Oleksime laeva välja renti- nud, kasvõi rahata, oleks see meie oma olnud. Aga siis sai tehtud, nagu lihtsam — ei osanud tookord nii kaugele ette vaadata.

Mida olete ise viimase viie aastaga pidanud juurde õppima? Juba varem olete õelnud, et näiteks inimeste kohtlemise reegleid.

Jah, see on muidugi üks asi. Ka olen õppinud, et ei tohi nii palju lobiseda, ei tohi olla nii avameelne, ei tohi oma ideid maha müüa.

Tuleb olla rohkem vait ja teha oma tööd. Mitte teha reklaaminurgas endale rek- laami. See ei aita palju kaa- sa, pigem aitab väike artikkel ajalehes, kus sind ära märgi- takse. Ara ise tõsta oma nina — ära kiida, kui võimas sa oled. Jäta midagi teiste hoo- leks ka, las klient ise otsus- tab.

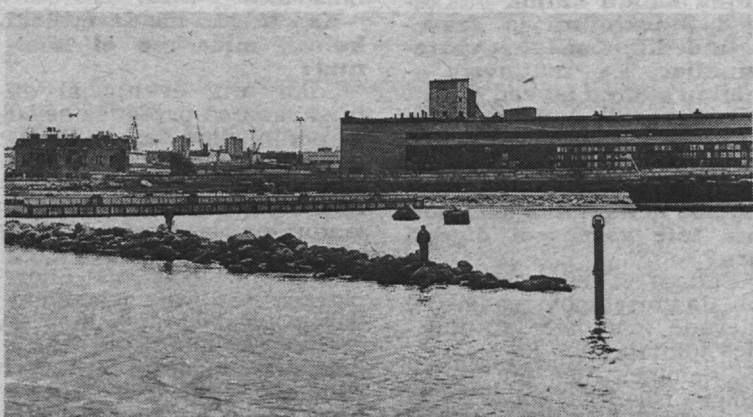
Viie aastaga olete juba teistelegi agendifirmadele juhte kasvatanud.

Jah, ja oleme selle üle väga rõõmsad. Võtsime eesmär- giks üles kasvata da uus põlv- kond selle töö tegijaid, pida- sime seda üheks oma kohu- seks. Meilt on välja kasvanud kaks tegevdirektorit: Eduard Meindok, "Esagenas" ja Leo- nid Krasnodubski "Nescosub- is".

Nii et nüüd maksate en- dale ise palka. Kas järelkasv on olemas?

On. Poeg töötab meie fir- mas, ja üsna edukalt.

Madli Vitismann



ESTMA-s püütakse laevaomanikule sobivat lahendust lei- da ka siis, kui näiteks Tallinna Linnasadam tahab kallist küllalist tagahoovi paigutada — probleem tänavu mais.

«Cruise & Ferry» — mujal ja meil

RE Tallinna Sadam ekspluatatsioonidirektor YRJÖ SAARINEN, tulite just konverentsireisilt.

Konverents "Cruise + Ferry '95" peeti 16.—18. maini Londonis. Neid rahvusvahelisi konverentse korraldatakse regulaarselt nii reisi- kui ro-ro laevade, samuti teiste spetsialiseeritud laevatüüpide kasutamise osas. Kokku oli delegaate nelisada. See on spetsialistide ringi ja äri-meeste ülemaailmne kohtumine. Kohal oli nii austraallasi kui ameeriklasi, Euroopa esindajast rääkimata, aga ka inimesi Aafrikast ja Aasiast.

Konverentsi eesmärk on kogemuste vahetamine, arenguperspektiivide tutvustamine. Põrkuvad ju laevade ja tehnoloogia arenemisel kokku mitmesugused huvid.

See matke- ja parvelaevu puudutav konverents oli õige mitmes — neid korraldatakse üle aasta ja need on omandanud kindla suunitluse. Konverentside teematika pakuvad välja suured laevade operaatorid, kes on pidevas koostöös korraldajatega.

Selle konverentsi üks põhitemasid oli kiirlaevad ja nende kasutamise arengusuunad. Samal ajal oli IMO laevaohutuse komitee istung, kus kanti ette ka vastava komisjoni töö tulemusi. Samuti oli juttu "Estonia" katastroofist. Tänavu sügisel tuleb kokku IMO Peasamblee, kus tehakse kardiinaalsed ettepanekud muuta parvlaevade ja ro-ro tüüpi laevade uppumatusse nõudeid, mis jõustuksid juba 1997. aastal. Mõned mereritgid on selle vastu, sest nõuab üsna palju kapitalimahutusi; paljud, ka Eesti, on aga poolt.

Mis kiirlaevade üle peetud aruteludesse puutub, siis peamine arengusuund on selge. Kruisitoode on niisugune, et inimene läheb laeva, see sõidab kenadest saarekestest mööda ühest kaunist sadamast teise. Inimene puhkab seal. Praeguses üldmajanduslikus olukorras on siiski kiiremini arenevad tavalised parvlaevad. Kiirlaevu kasutatakse aga eriti lühikestel vahemaadel. Maailmas on nende arengu ja kasutamise kohta käibel mitmeid konseptsioone. Praegu ei ole enam tiiburid päevakorral, vaid ühe- või mitmekorpuselised kiirlaevad. Näiteid võib tuua nii Austraaliast, Kanadast, Hispaaniast, Itaaliast kui Norrast. Kõige lähem näide on teist aastat kasutusel olev "Viking Express". Nii I kui II on puhtal kujul katamaraanid. Ka mitmekorpuseliste laevadel on erinevaid variante, erinevaid tehnilisi lahendusi. Need laevad, mis *Sinise Vee AS*-il käisid Piritale, olid pooleldi õhkpadjal.

Mis vahe on ühekorpuselise kiirlaeva ja tiiburi vahel?

Esimene on tavaline veeväljasurvega laev, kuid korpus on sihvakas. Niisugune laevakuju võimaldab masinate teatud võimsuse juures kiirust 40 sõlme ja rohkemgi. Masinate võimsus on neil samasugune nagu suurte parvlaevadel — 20 000—25 000 kW. Aga neis on tavaliselt ainult istekohad; inimesi mahub 600—800, autosid 70—100.

Kiirlaevu saab kasutada teatud vahemaadel, ideaalne on Helsinki—Tallinna vahe, 44—45 mere miili. Samasuguseid liine on Vahemere,

Austraalias, Jaapani merel.

Nende puudus on, et ei võimalda liiklust jääolukorras — korpused on kergemetallist, alumiiniumist, kasutatakse palju plastikut. Ka on nende merekindlus märksa väiksem kui praegu kasutusel olevate parvlaevade oma, 5—6 palli on piir. Ka on kiirlaevadele igasugused veepealsed takistused eriti ebameeldivad. Aga uppumatu laevu ei ole olemas. Niisiis on probleem, mismoodi vastastikkü kohaldada ärinõudmist ja ohutust.

Konverentsi ettekanded olidki peamiselt ärielistest ideedest; iga firma kandis ette, reklaamis oma asju.

Kas konverentsist kasu ka oli?

Kasu ikka, sest ideed on alati teretunud. Ka saab konverentsidel kohtuda kolleegidega, konkurentidega. Infovahetus on niisugustes kohtades peamine.

Konverentsi ajal korraldati ka näitus, kus käis hulgalt külastajaid. Esindatud olid laevaehitusfirmad, sadamad, erinevad tehnoloogilised lahendused mitmesuguste laevateenistuste ja funktsioonide kohta. Siiski on need näitused muutunud üksteisele sarnaseks.

Mis seal "Tallinna Sadamale" kõige enam huvi pakkus?

Kiirlaevade arendamise kontseptsioonid, sest meie koosseisus on Admiraliteedi basseini, kus selle aasta lõpus lõpeb laevaehitus- ja remonditegevus. Siis on kindel kavatsus see kaasata väike-laevade liikluse. See on läbi-rääkimiste küsimus, kas ka tiiburid sinna lähevad. Aga usun, et nii senised katamaaranid kui võimalikud uued on huvitatud saama laevakohta võimalikult lähedale kesklinnale. Ses suhtes on Admiraliteedi basseini meie kõige parem koht — kogu linna keskus jääb kiviviske kaugusele. Lähimurre Merepuisteelt annab võimaluse vähemalt lihtsamalt sadamasse sisse sõita. Aga väljasõitvatele autodele jääb endiselt ette *pudelikael* Paksu Ma. gareeta trammiteest ülesõiduga.

Möödunud aastal oli meil 2,3 miljonit reisijat. Soome liitumine EU-ga suurendas üsna järsult veelgi reisijate voolu, võib arvata, et tänavu on neid 3 miljonit. Märts—aprillil tõi kõige rohkem reisijaid juurde; kõige magusam aeg tuleb ilmselt juulis—augustis, kui on puhkused. Reisijaid ei tulnud juurde mitte ainult "Silja Festivaliga", tunduvalt on kasvanud kõigi laevade koormatus.

Admiraliteedi basseini kasutamine annaks võimaluse reisijate juurdekasvu suunata lõuna poole — kasutada Lootsi tänavat. Ent Admiraliteedi basseini kanali suuet on vaja laiendada. Kõige kitsam koht on 19,2 m, aga katamaraanid on nii laiad, keskmiselt 23—26 m, et see ei luba neil praegu sinna silduda. Laiendada on vaja 35—37 meetrit. Ja selle basseini kasutuselevõtt eeldab ka terminaali ehitamist.

Arvestame, et lähitulevikus toimub reisijatevoolu juurdekasv enamjaolt Soome laevaliine arvelt, vähem Stockholmist omalt. Tulevikus ehk ka Saksa liinidelt... Ja see toimub peamiselt kiirlaevade arvel. On teatud piir, kus reisijate arv mingi kruisitoote osas enam ei suurene.

Kaubaturist ei saa oma europortsu õlut ja muud

head-paremat kiirlaeva mugavasti ära mahutada.

Saab ikka. Ja võib alles laevast osta. See kõik on küll reisija mure.

Kui Soome ja Eesti sõlmivad viisavabaduse lepingu, võib juurde tulla 400 000—500 000 reisijat aastas, peamiselt Eestist. Aga see ei tähenda mingil juhul passi-kontrolli režiimi nõrgenemist, vastupidi. Mõlemad pooled on siis kohustatud palju rangemalt kontrollima passide algupära.

"Silja Festival" on üle 160 m pikk. See ongi vast piir, mida praktiliselt liiniliikluses saab kasutada. Ja seegi vahel tuulega sisse ei tule. Sadamakapten on määranud maksimaalsed laevamõõtmed, mida teatud ilmastikuolude puhul võib Kesklinna sadamasse sisse tuua.

Sadamavärvad on ka kitsad.

On niisugused nagu on, praegu pole laiendamist ette näha.

Arvatakse, et Tallinna sadam on eriti välisfirmade-lembene. Mida selle kohta ütlete?

Ma ei tea, kust on pärit sellised arvamused.

Üks ütleb, teine arvab, kolmas küsib...

See on külameeste juttude tasemel.

Palumegi vastust sellele. (Vaikus).

Tähendab, te ütlete, et kõik on võrdsed?

Ikka võrdsed. Ja ei tule kodumaistele laevadel rohkem haalamisi teha, et välismaistele kohtu vastastada?

Alati tuleb lähtuda reaalsest olukorrast ja sellega seoses vaadata, mismoodi on praktika teistes sadamates. Selle laevade hulga puhul ei ole siiski võimalik, et kõik tulevad, millal tahavad ja on nii kaua, kui tahavad. Lähtuma peab alati tegelikest võimalustest. Nagu juba ütlesin, sadam on kitsas. Sama juhtub Helsinki sadamas, kus teatavasti samuti on kitsas ja *Vikingi* laevad teevad ümberhaalamisi. Kõiki neid asju tehakse alati lähtudes reaalsest tingimustest. Kui oleks kaisid reservis, ega siis keegi laevu ei sunniks ümberhaalamisi tegema.

Kuidas "Silja Line'i" Tallinna kaudu käima hakkavad Stockholmist ja Travemünde liinid sadama vaatevinklist ära mahuvad — neil ju suured laevad?

Seda peate küsima "Silja Line'ilt". Sadama möödud on teada. Kui nemad riskivad, siis on see nende oma asi. Sain ma teie vastusest õigesti aru?

Sadam on selline nagu see on. Ja ilmselt pole reaalne, et laevade mõõtmete suurendes toimub kohe ka sadama laienemine. Aga me teeme kõigi firmadega koostööd ja arutame, mismoodi saab kasutada olemasolevaid võimalusi, et intensivistada nii kauba kui reisijate-voolu. Seejuures peab tagama normaalse teenindamise ja ohu-

tuse.

Uus terminaali hakkab juba umbe minema?

Selle terminaali läbilaskevõime sõltub eelkõige piirivalve- ja tolliametnike läbilaskevõimest. Arvan, et eriti A-terminaali rohkem suurendada ei ole võimalik.

Miks tellitakse ekspertiisi sadama arengukavale? Kas see on nende ebakompetentsus, kes seda peaksid lugema? Miks riigikontroll seda on teinud?

Küsimus on suurtes inves-



"Georg Otsa" laevaperet õnnitlemas.

teeringutes. Ja suured pangad, mis on võimelised neid tegema, vajavad, et projekti hinnang oleks neutraalne ja objektiivne. Sellepärast tellitakse eksperthinnangud väljastpoolt.

Kas on üldine tava, et sadama teenuste hinnad lepivad kokku konkreetse firmaga, või on üldkehtiv hinnakiri?

Üldkehtivad hinnad on põhiliselt kõigile kättesaadaval, kes tegelevad kauba ekspedeerimise ja ümberlaadimisega.

Aga kas mingitel puhudel teete mõõndusi või erikokkuleppeid?

Mis puutub laevade maksumusesse, siis kõik sõltub sellest, mida too firma või laevaomanik oma laevadega teeb — kas käib korra aastas sees või käib iga päev mitu korda. Loomulikult on üldtunnustatud praktika, et olevalt töömahust on võimalik saada mõningaid mõõndusi kehtivates hindades.

Kas sadamate huvides on soodustada liinilaevu?

Liinilaevad on sadamale soodsad, sest tagavad stabiilse tööd.

Kas tahate lisada millegi kohta, mida me ei küsinud?

Saan aru, et lugejal on huvi sadama praeguse seisuga perspektiivi vastu. Sadama esimene ülesanne on tagada laevade ja kaupade ja reisijate liikumine, ümberlaadimine ja vastuvõtmine ning majanduslik heaolu. Ei tohiks oma tööga olla koormaks riigile, vaid isemajandav ja võimalikult palju iserenev. Sadam kui selline pole kunagi olnud üks valmis asi. Selle teine põhifunktsioon ongi areneda.

Ja kui mõni laev meeldib rohkem kui teine, siis...

Näen selles põhjendamatu kriitikat. Isegi nende küsimuste asetus ei ole õige.

Sellepärast pakumegi sadamale sõna oma arvamus esitamiseks.

Veel üks eraldiseisev küsimus. Tallinna sadam kavandab konteineriterminaali ehitamist. Kuidas selle taustal hindate Kaitseliidu Fondi kavatsust anda Katarina kai rendile välisfirmale konteineriterminaali rajamiseks?

Meie konteineriterminaali väljaehitamine toimub Muuga sadamas, sest Kesklinna sadamas on see oma võimalused ammendanud. Muidugi võib ju ehitada kasvõi Admiraliteedi basseini, kõike võib, aga peab olema majanduslikult mõtleval inimene, sest ühe sadamapunkti või kai väljaehitamine ei taga veel kauba sujuvat ja takistusteta liikumist ostjalt müüjale. Sadam on ainult üks koht, kus toimub teatud liiki tehnoloogiline töö: kauba teisaldamine ühelt transpordiliigilt teisele. Järelikult on vaja veel teist transpordiliiki — raudteed või autosid. Mis puudutab Katarina kaid, siis seal konteineriterminaali ehitamine ei ole vast reaalne, sest kogu transport hakkaks liikuma läbi kesklinna ja sellega poleks ei linnaametnikud ega elanikud nõus.

Muugale ehitatav on potentsiaalselt palju võimsam. Peterburi maantee pole kuigi kaugel, raudteehendus on ka olemas. Selle viimase läbilaskevõime on küll piiratud, aga ikkagi on see parem, kui vedada läbi kesklinna.

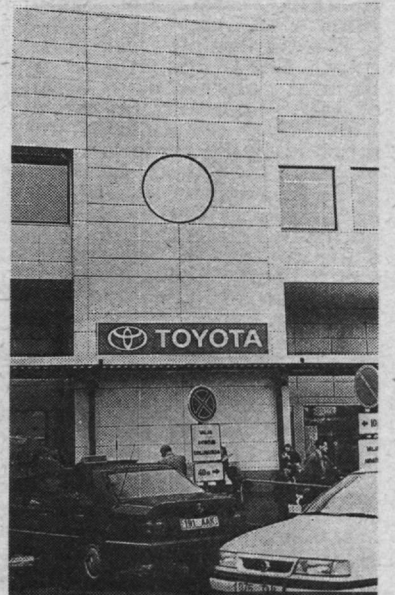
Härä Palu ütles, et Tallinna sadamad ei peaks omavahel konkureerima, sest peavad konkureerima Helsingiga.

Tal oli selles mõttes igati õigus, aga kuna asi on mitmesugustes omandivormides, siis — igal omanikul on õigus kohale päikese all. Ent arvan, et sadamate tööd peaks rohkem koordineerima. Hädavajalik oleks ka vastu võtta sadamate seadus, mis määratleks nii omandivormid kui sadamate funktsioonid ja sadamate arenguga seoses olevad küsimused, ka maaomandi küsimused.

Et hästi elada, on alati vaja seista kahe jalaga maa peal.

Mari Vamba
Madli Vitismann

"Meremehe" piltmõistatus



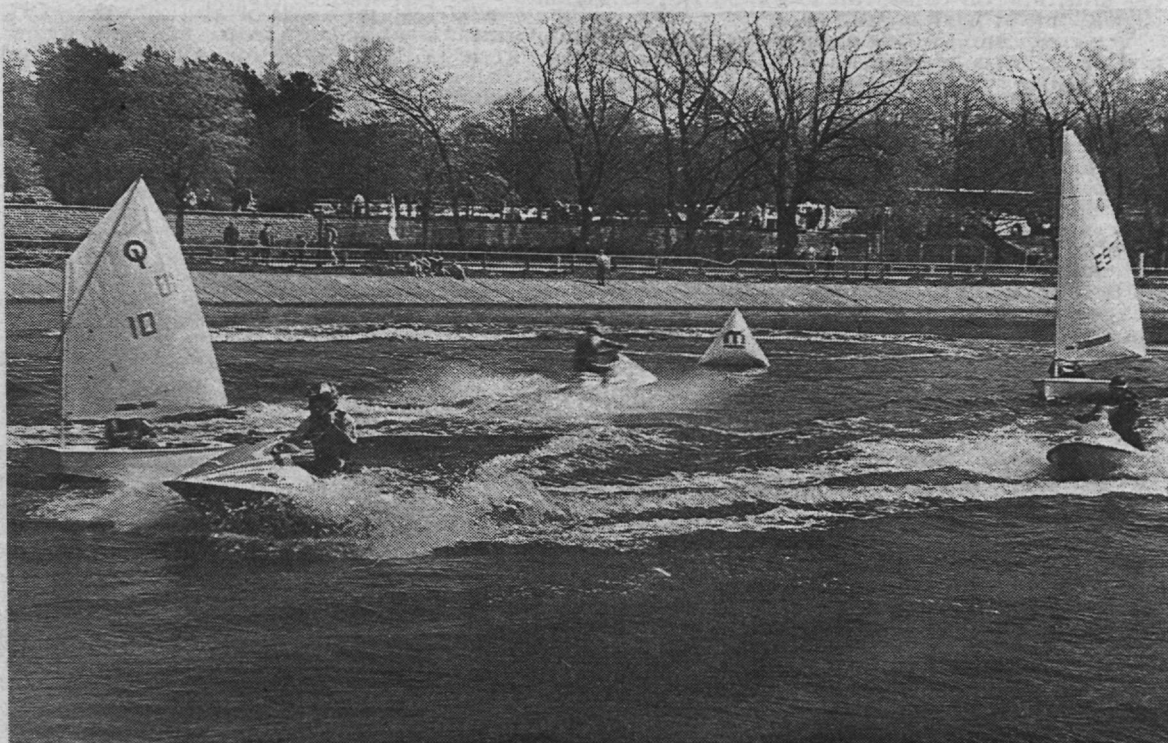
Fotol on kujutatud a) lennujaam b) reisisadam c) "Toyota" hooldekeskus
Esimesele õige vastuse saatnule paneb toimetuse välja preemia — 1 Soome marga.

M E R E P Ä Ä S T J A

"Meremehe" eriväljaanne

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

☛ "Arzamassist"	lk. 6
☛ "Lindast"	lk. 7
☛ Merepäästeõppusest	lk. 8
☛ Meremessist	lk. 9
☛ Sadamajärelvalvest	lk. 9
☛ Ohtlikust kaubast	lk. 10
☛ Piltmõistatus	lk. 10



Raske rahaga kombineeritud uljus tegi "Meremehe" ettevaatlikuks. Miljonärid oma mänguasjadega "Optimistide" vahel Pirita jõel.

Pressiteadetest

27. mai 1995 kell 11.30

Täna hommikul kell 7.45 Helsinki Eteläsatama akvatooriumis Särkäsalmi väina idapoolse poi juures, tihedas udus (nähtavus alla 50 m) Soome lootsiga pardal, puutus m/l «Laura» tiivaga vealust kaljut. Laev seisati, kõik pardal olnud 192 reisijat olid evakueeritud kell 8.20. Keegi vigastada ei saanud ja enamik neist jätkas reisi Tallinna järgmise tiiburilaevaga. Laeva kapten oli Vladimir Uvartšev.

Kokupõrge toimus hetkel, kui laev ei olnud oma sõidukiirust saavutanud ega tiibadele tõusnud. Tiiva vigastuse tagajärjel langes rivist välja automaatsuhtimine. M/l «Laura» korpus viga ei saanud, lekki ei tekkinud.

Laev pukseeriti üksikasjalikumaks uurimiseks ja põhjuste väljaselgitamiseks tagasi kai äärde. «Laura» on ehitatud 1993. a. ja varustatud kõige moodsama navigatsioonisüsteemiga.

27. mai 1995 kell 17.30

«Laura» saabub omal käigul Tallinna

Täna hommikul kell 7.45 Helsinki Eteläsatama akvatooriumis Särkäsalmi väina idapoolse poi juures püüdes tihedas udus mööduda laeva teel olnud kalavõrgust, sattus «Laura» madalamasse vette.

Kuigi laev oleks võinud pöörduda sadamasse tagasi koos reisijatega, otsustas meeskond suurema turvalisuse huvides nad evakueerida. 35 minutiga oli 192 reisijat maale toimetatud.

M/l «Laura» esialgsel tuukrivaatlusel kai ääres tuvastati, et laeva rool ja esimese tiiva ribad olid kergelt vigastatud, teise kruvi kaks laba paindunud. Tiiva vigastused oleksid võinud olla suuremad, kui see poleks valmistatud ülitugevast materjalist — titaanist.

Muid vigastusi ei märgatud. «Bureau Veritas» andis tiiburilaevale «Laura» loa omal käigul kodusadamasse sõita. Laev väljus Helsingist kell 16.30 ja jõuab umbes 23.30 Kopli sadamasse, kus tehakse ka remont.

Laevaomaniku AS Inreko Laevad esindajate arvates saab m/l «Laura» taas sõidukorda paari päevaga.

Operaatorfirma AS Hansatee turundusosakond hindab käibe kogulanguseks perioodil, mil laev on liinilt ära, umbes 100 000 Soome marka.

28. mai 1995 kell 21.30

«Laura» on tagasi «Tallink-Express»-liinil

Tiiburilaev «Laura» on tagasi Tallinn-Helsinki liinil.

Laev saabub sama päeva hilisõhtul omal käigul Kopli sadamasse, kus ta slipi abil tõsteti kaldale. Vaatlusel selgus, et m/l «Laura» vigastused olid väiksemad kui esialgu arvatud. Peamise löögi sai tiib, mis aga on valmistatud eriti kõvast materjalist — titaanist —, ja see tõttu palju kannatada ei saanud.

Laevaomanik AS Inreko Laevad korraldas operatiivselt remondi, mis kestis vaid pool päeva. Siis lasti «Laura» taas vette ning tehti koos «Bureau Veritas» esindajatega proovisõit Tallinna lähel. Nad tunnistasid laeva meresõidukõlblikuks ja andsid talle liiniloa.

Tiiburilaev «Laura» teenindab taas reisijaid.

Enn Kreem

Merepääste '95

26.—27. mail toimus Pirital ja Lohusalus rahvusvaheline sümposium "Merepääste '95". Selle korraldas Eesti Vetelpäästeühing koos AS-iga LS Liimasäätio. Kohal oli esindajaid Eestist, Lätist, Leedust, Rootsist ja Soomest, kõik nii või teisiti seotud merepäästega. Sümposiumi avas veeteede ameti peadirektor Kalle Pedak, kes soovis kõigi riikide merepäästega tegelejatele, et nad oma tööd saaksid teha ainult teoreetiliselt ja paberil.

Seejärel andis Rein Merisalu sõna iga riigi esindajale oma olukorra tutvustamiseks ning probleemide väljatoomiseks.

Erapooletul kuulajal tekkis pärast ettekannete kuulamist üks küsimus: kuidas on võimalik efektiivset koostööd teha, kui ei ole võimalik omavahel suhelda. Töökeelteks olid kuulutatud inglise ja vene, praktikas kujunes täielik segapuder, kus mõni läks sujuvalt üle näiteks eesti keelelt venele või soomelt inglisele, ja alati oli keegi, kes ilmselt asjast aru ei saanud. Kui juba juhtkonna tasemel sellised probleemid tekivad, mis siis muudel tasemetel peaks olema? Käsitletud teemad olid: merepäästeoperatsioonide juhtimine ja koordineerimine suurõnnetuste puhul, merepääste reisijateveoga tegelevate firmade seisukohalt, merepäästekoolitus Soomes, hüpoteemia, appikutse määratlemine

hädaolukorras, kindlustus reisilaevadel, väikelaevade ülevaatus ja päästevahendid, nende kindlustus, väikelaevade õnnetused ja päästmised Eestis 1994. a. Lisaks demonstratsioonid ja arutelud.

Benno Luts Eesti Vetelpäästeühingust ütles, et see oli esimene katse naaberriikide merepäästega tegelejad kokku kutsuda, et üksteist silmast-silma tundma õppida ning isiklike kokkupuudete kaudu koostööle konkreetsem alus panna. Ta nentis, et esile kerksid probleemid näiteks keeltega, erineva seadusandlusega, erinevate suhtumistega. Siiski leidis ta, et esimene katse end õigustas.

1994. aastal uppus 239 inimest, (ilma «Estoniata»), neist 45 paadisõidul, lisaks veel 9 inimest, kes viidi haiglasse ja keda ei suudetud päästa.

Tänavu 4 kuuga on olnud 45 ohvrit, neist 10 paadisõidul.

Soomes ja Rootsis registreeritakse mereõnnetusjuhtumeid. Neid olevat Soomes igal aastal ca 1200, enamus Soome lähel, ja Rootsis 2000. Üle 70% mõlemal juhul väikeste alustega. Üheks põhjuseks arvas Rootsi Merendusadministratsiooni esindaja Rolf Aspenberg selle, et "me oleme olnud liiga pehmed ja sallivad".

Reet Naber

Ajakirjaniku nina ei lööda ukse vahele

"Estonia" päästetöid juhtinud Raimo Tiilikainen, kes praegu põhjanaabrite rahvasaadik on, rääkis merepäästeoperatsioonide juhtimisest ja koordineerimisest suurõnnetuste korral.

Ta ütles, et kõige tähtsam on info kiire liikumine alates õnnetuse toimumise hetkest kogu päästetööde aja.

Väga põhjalikult käsitles ta infokeskuse tööd.

Infokeskuse töö eesmärgiks on tagada töörahu neile, kes on ametis päästetöödega, spekulatsioonide ja kuulujuttude leviku ennetamine ning päästetöodes osalejatele teatud õiguskaitse loomine.

Milline peab info olema? Asjatundlik, tõepärane, erapooletu, õigeaegne (hilja antud info on kasutu), rahvusvaheline ning avalik.

Infojagamiseks on mitmeid võimalusi:

pressikonverentsid, infotelefon, automaatsed telefonivastajad, ametlikud teadaanded, intervjuud, videomaterjalid, ekskursioonid sündmuspaikadesse.

Raimo Tiilikainen rõhutas, et olukorras, kus kohale võib eralennukiga tulla paarsada välisajakirjanikku, lisaks omamaised, on infoteenistuse töölerakendamine hädavajalik. Ta selgitas, kui oluline on võimaluse korral lühiintervjuu paarikümne sekundiga ära anda, et saada võimalus oma tööd edasi teha, selle asemel, et hakata vaidlema ja kaalutlema, kas ja mida öelda. Aga kui on näiteks televisiooniga kokku lepitud kindlaks ajaks 3-minutilise otsesaade, ja selleks ajaks pole kohale jõutud, jääb see kindlasti ära, sest arvestatud aeg on läbi.

Õnnetuseks sai ka hr. Tiilikaise ettekande aeg läbi varem kui plaanitud, sest ta oli kutsutud vastuvõtule president Meri juurde.

Vahel niimoodi peabki. «Estonia» hukust alates on ajakirjandus puhtast teadmatusest kõiksugust kokku kirjutanud, näidanud ja rääkinud. Merelaevanduse eestvõttel korraldati 5. mail teabepäev õppe- ja treeninglaeval «Arzamass», selgitamaks ajakirjanikele, missugused teadmised ja oskused peavad laevapere liikmeil missuguste paberitega kinnitatud olema, enne kui nad merele laeva ja inimeste eest vastutama lastakse ja kuidas nad kõik selle omandavad. Eesti meremeeste kutse- ja ametialaste diplomite ning sertifikaatide väljaandmise korras ja meremeeste esitatavaist kvalifikatsiooninõudeist rääkis veeteede ameti meresõiduohutuse talituse juhataja **Vello Muru**. Muu hulgas tuli tal vastata soome aktsendiga esitatud küsimusele, mille alltekst näis olevat, et kas nõukogude ajal laevajuhiks saanud, mitte parteipilet mehe asemel laeva ei juhtinud. Uhiste jõududega seletati seegi asi ära: parteipilet pidi vanemtüürimehel ja kapteenil kindlasti olema, aga ainult sellega ikka laeva juhtima ei saanud. Et tüürimehest saaks kapten, läks 10 aastat, viis sellest vanemtüürimehena. Pidi olema kaugsõidukapteni diplom. Nimetati ka *kolme vaala*: kõrgharidust, spetsiaalset inglise keele eksamit, mis oli tunduvalt tõhusam kui kõrgkooli riigieksam, ja parteipiletit.

Veeteede ameti vaneminspektor ohtlike ainete alal **Jaak Arro** kõneles kemikaaliseaduse tegemisest, kuhu püütakse sisse panna ka seda, mis puudutab ohtlike ainete transporti ja vedajate kvalifikatsiooni.

Merelaevanduse peakapten **Enn Neidre** rääkis meresõidu ohutusalase töö koordineerimisest ja kontrollist oma firma laevadel. Ta tegi täpselt ja põhjalikult selgeks, et lihtsalt tänavalt keegi laeva tööle minna ei saa, olgu juhtiv- või reakoosseisu. «Noormees lõpetab merekooli, olgu Tallinnas või näiteks Peterburis, ja tuleb tüürimehe või mehhanikuna Eesti Merelaevandusse. Ta esimene käik on meresõidutalituses, kus on vastava kvalifikatsiooniga spetsialistid ees, kes on palju aastaid merd sõitnud. Ta esitab oma õigesti vormistatud ja rahvusvaheliselt tunnustatud diplomi. Meil kehtivad praegu nii Eesti Vabariigis kui nõukogude ajal või Peterburis välja antud diplomid. See ei tähenda aga, et ta kohe tüürimehe või mehhaniku koha saab. Meil on juba ammu oma asutusesisene standard, ja tuleb teada saada, mida härrasmees endast kujutab. Peale erialadiplomi peab tal olema läbi käidud raadiolokatsiooni valmendi, peab olema raadiotelefonisti tunnistus, ta peab olema läbi teinud päästevahendite kursuse «Arzamassil», samuti omama tema laeval oleva häiresüsteemi käsitsemise kvalifikatsiooni.

Kõik need sertifikaadid kehtivad 5 aastat, siis tuleb kursused uuesti läbi teha.

Kui kõik nimetatud paberid olemas, täidetakse ankeet ja mees annab kvalifikatsioonikomisjoni ees atestatsioonieksamid. Vastavalt tulemusele teeb komisjon otsuse, kellenä ta võib tööle asuda. Kui sõidab vajaliku aja III tüürimehena, kui on näidanud end vastaval tasemel nii teoorias kui praktikas ja väga head töösuhetumist, siis kapten kirjutab soovitusel edutamiseks. Kandidaati arutatakse nii kaadri- kui meresõidutalituses.

Kui meremees tõuseb ametiredelil pulga võrra kõrgemale, peab ta läbima kvalifikatsioonieksami meie ametis. Kui läbi ei saa, pole edutamisele midugi juttugi.

Kui on diplomi vahetamine, siis ei käi see ka lihtsalt niisama, et mees on oma vastavad kuud ära sõitnud, ütleme, 24 kuud vahitüürimehena, ja saab automaatselt järgmise taseme diplomi — vanemtüürimehe oma. Kui mõni eelnimetatud sertifikaatidest on aegunud, tuleb kõigepealt see uuendada; kui läbi saanud aeg, mille järel tuleb täiendõppes käia (meil 5 aastat), tuleb minna merchariduskeskusesse. Pärast seda on atestatsioon, ja vormistatakse protokoll. Meresõidustaaži tõendid laevadelt peavad olema originaalid — originaalipsati ja allkirjaga. Siis suundub tüürimees veeteede ameti personaliosakonda, kus vormista-



Basseimis opetati parasjagu õiget vette huppamist, päästeparve ümberpöörämist ja «kopteri» pääsemist.

Puust ja punaseks

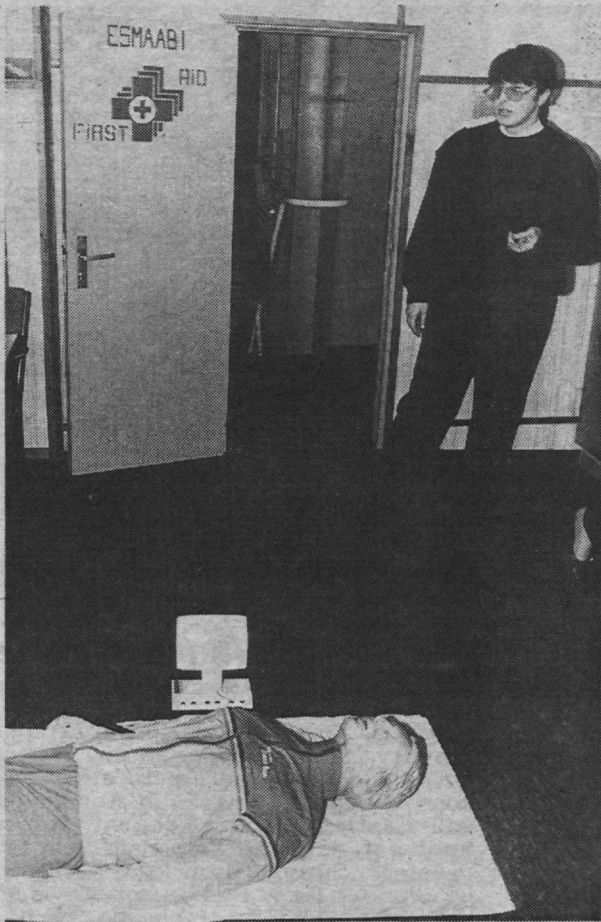
takse toimik, kuhu läheb ka notariaalselt kinnitatud õppeasutuse lõpetamise diplom ja eelmine töödiplom.

Siis saadakse uus töödiplom. Aga seegi ei tähenda veel, et mees läheb kohe automaatselt ametiredelil ühe pulga võrra kõrgemale. Kui on senises ametis olnud tasemel ja paberid korras, läheb edasi, aga kui on hall keskmine, siis jääb ühe koha peale tammuma. Igast merekooli lõpetanud tüürimehest ei saagi kaptenit.

Hoolimata läbikäidud päästevahendite kursusest jätkub see õpe laevas kogu aeg. Vanemreinspektor **Jüri Volmer** rääkis laevas ohutuse tagamise nõuetest. Laevas peab olema välja töötatud süsteem, kuidas meeskond avariilukorras tegutses. Igal meremehel on kajutikaart, kus kirjas, mida peab tegema avarii puhul. Kui laev läheb merele ja 25% meeskonnast on vahetunud, peab 24 tunni jooksul tegema tule- ja paadiõppehäire. Reisislaevas on iga nädal õppus.

Kaubalaevas on iga kahe kuu tagant teoreetiline õppus igast aspektist, tule- ja paadihäire on iga kuu.

Vastustest küsimustele selgus, et kaubalaevas-



Arst-instruktor **Sergei Kagalov** juhtis kogu õppepäeva kindlal käel. «Anne» on tema kursuse õppevahend.

tilkus on kõigi meremeeste jaoks hüdroölikonnad, ehkki reeglid neid ei nõua, kui laeval on kinnised paadid. Päästeparvede sertifikaatsiooni eest vastutab tootjafirma, neid kontrollitakse igal aastal. Parv võetakse täielikult lahti, vaadatakse üle, ka varustus, ja kui kõik on korras, pannakse uuesti kokku. Kontrollimisel puhutakse parv täis ja hoitakse nii teatud aeg. Hoitakse ka 24 tundi 40° pakase käes, siis visatakse vette ja peab avanema.

Kui «Diana II» «Mare Balticumiks» üle võeti, praagiti 63 parvest ometi 40 välja, ehkki need olid kontrolli läbi teinud ja lubatud. Nende kontrolli eest vastutab *Vikingi* firma, neil on üle terve maailma 400 kontrollijaama, mis alluvad otse tootjatehasele. Järelikult kõik sõltub kontrollijaamade töötajate vastutustundest. Missuguses jaamas «Diana» parved viimati kontrollitud olid, seda ei teatud. Teati, missuguses ei olnud: ei Soome ega Eesti jaamades. Võib-olla Lõuna-Rootsis?

Meeskond ei saa parvi muidugi ise kontrollida, kui need vette visata. Aga kõiki ju ei viska, sest parve hilisem kokkupanek maksab tõsist raha ja kas see üks visatav just kõlbmatu juhtub olema...

«Mare Balticumil» vanemtüürimees **Jüri Lember** oli juba varem jutusse sekkunud ja jätkas «Meremehe» küsimuste toel.

«Häireolukorras tegutsemist hakkasime välja töötama juba kadunud «Estonia» pardal koos teise vahetuse vanemtüürimehe Roland Lemendikuga. Baasideed tuli *Silja* laevadelt. Meil oli häirenimistu ja häireplaaniid vaja ringi teha, et sobiks «Mare Balticumil» kasutamiseks. See töö hakkas poolteist kuud üldse enne meeskonna laeva minekut. Enne ülevõtmist olime käinud laeva vaatamas, et saaks häirekavad ja -nimistud konkreetse laeva järgi paika panna. Hiljem tuli muidugi ka korrekture, aga Rootsi meresõiduameti esimesed kontrollimised näitasid, et meie paika pandud-korrigeeritud süsteemis polnud neil midagi laita. Nad kiitsid just n-ö. avangardistlikku juhtimiskeskuse tööd. See oli natuke teistmoodi seatud kui teistes laevades.

Juhtimiskeskuses on meil vanemmehaanik, hotelli purser ja vanemtüürimees, kes juhivad igauks erinevat löiku. Need võtmeisikud toimivad iseseisvalt, vastavalt väljatöötatud plaanile, ilma kapteni korraldusteta — selle hetkeni, kui tekivad kapteni

otsustusalasse puutuvad küsimused. Kaptenil pole ses protsessis pidevat juhtimisfunktsiooni, ja tal on võimalik kõike hästi jälgida. Ja selle põhjal on tal kergem hiljem oma otsuseid teha. Rootslaste sõnul juhib teistes laevades kogu tööde kaitu kapten ja tal tekib tavaliselt info ülekuüllus. Tema käest võidakse nõuda korraga kahte erinevat asja puutuvat otsust jne.

Nii et seda kiideti. Laitmist õieti ei olnudki, anti vaid mõningaid soovitusi. See tähendab, et meeskond töötab nagu peab.

Sajaprotsendiliselt käis meeskond Turu navigatsiooninstituti basseinis. Meile seda võimalust pakuti, ja ehkki rahvusvahelisi nõudeid niisuguse kursuse läbimise kohta ei ole, tuli see kasuks. See andis inimestele reaalse tunde, mida tähendab 2,5 tundi 20° vees olla ja seal tegutseda. See kogemus oli kasulik just psüühika poole pealt — saadi aru üksteise hoidmise ja soojendamise vajadusest. Aga midagi põhimõtteliselt uut, mida meil ei õpetata, seal polnud.

Pärast teoreetilist harimist näidati ajakirjanikele praktilisi õppusi. Tule- ja suitsukambrites parasjagu õpperühma polnud, seetõttu oli huvitav ise kirbeltsuuitsu järele lõhnavat labürinti läbida, kusjuures kõik teed takistav oli selgelt näha. Kui aga kujutleda inimesi läbipaistmatus suitsus teed kobamas, võib aru saada, miks igaüks labürinti peidetud 50-kilost nukku onu Vasjat ei leia.

«Arzamassil» on mitmesuguse päritoluga päästevahendite näidiseid, on näiteks kõige lihtsamad ja moodsamad hingamisaparaadid tulekahju puhuks, mida igal laeval veel peolegi. Mõte on õpetada mitte ainult seda, mis meil praegu kasutusel, vaid ka seda, millega võib kokku puutuda välislaeva tööle sattuja.

Suitsulabürint, millest tuleb koos onu Vasjaga välja pääseda, tuleb enne skeemi pealt selgeks õpida. Nagu laevaski: kuigi ise pole igal pool käinud, peab skeemi järgi tarviliku koha üles leidma. Ohku hingamisaparaadis jätkub tunniks, aga psüühika tavaliselt nii kaua läbürindis olla ei kannata. Eelkõige mõeldakse enda peale ja seetõttu jääbki onu Vasja mõnikord «päästmata». Kasutatakse mitte hapniku-, vaid õhuaparaate — neid saab oma kompressoriga täita.

Esmaabikabinetis saab harjutada Anne-nuku elustamist. Uusima Norrast pärit nuku andurid on ühendatud väikese arvutiga. Ekraanilt võib näha, kas on õigesti vajutatud, kuhu vajutatud, missuguse jõuga, kui adekvaatne on reanimatsioon. Saab pärast analüüside, missugused vead olid elustamise käigus. Enne seda kursust lõpetada ei saa, kui on õpidud õigesti elustama. Taani õpiku järgi tehtud õpik elustamise algoritmidega antakse kursustele kaasa. Esmaabiprogrammis ongi põhiline verejooksu sulgemine, traumad ja hüpotermia ning reanimatsioon.

Pealtvaatajaile atraktiivsem, kuid õppustes osalejale ilmselt psühholoogiliselt raskem on olla basseinis, milles harjutatakse lekke sulgemist. Samas õpitakse, kuidas õhupatja jänuil läbi veega täidetud ruumi välja tulla. Oppuses osalejad sulleti hermeetiliselt luugi alla ja ruumi tungis vesi. Instruktori sõnul sõltub sellises olukorras inimeste iseloomust: terve rühm võib üle tulla paanikasse sattuda, aga palju võib aidata hea liider, kes kasvõi anekdootte räägib. Kui mehed vajuvad kambri enam-vähem rahulikuna, siis naised olla pärast harjutust maailma õnnelikumad.

Ringkäigu lõpetanud ajakirjanikud olid saanud ühest lõigust Eesti meremeeste ettevalmistuses küllalt ülevaatliku pildi ning ilmunud artiklite põhjal võis õppepäeva korraldaja Eesti Merelaevandus hinnata kasu, mis sellest fõusis. Lootuses, et välismaiste kõrval omad ajakirjanikud meremehi põhjendamatu ei süüdistaks, kavatsetakse meretöö eri külgede tutvustamist jätkata.

Mari Vamba
Madli Vitisman



Vaneminstruktor **Roman Verigin** julgustas suletud ruumi minejaid. Fotod: Marko Mumm.

Nukkudega mängimise aeg üle

Päästeõppus "Linda"

Merehariduskeskuse õppelaevale "Linda" kogunesid 8. mail Eesti merehariduse edendamiseks huvitatud inimesed. Õppeasutuse, merendusefirmade ja ametkondade esindajad tulid jälgima laeva meeskonna korraldatud päästeõppust, mis sai teoks kõhnast rahakotist hoolimata.

Kuna 1992. aastal Soomest kingiks saadud laeval päästevahendid nõuetekohast väljavahetamist nõudsid ning nende uue sisuga varustamine ja pakkimine Soomes laeva eelarvele üle jõu käis, otsustati üks "Vikingi"-nimeline 20-inimese parv kadettide praktilisel õppusel avada. Parvede aegumisel "merehätta" sattunud "Linda" aitasid seekord välja mõistvad toetajad "Ookeanist", kes kolm hädavajalikku parve laevale sümboolse hinna eest müüsid. Kaupmehed küsivad 20 inimese parve eest paraku ka koolilt 34 000 krooni. Samas on praegu kapten Felix Hiimäe sõnul "lukus" ka laeva mobiiltelefon, mille "traadid" 1500-kroonise maksimata arve eest "külmutatud".

Kevadine suplus hakkas meeldima

Et merevesi veel ujumiseks jahe, ei pidanud siiski kogu laevapere end Piritajõe voo-gudesse kukutama, vaid mehisemad kadetid said selga oranžid kummist hüdroülkonnad, nende kaaslased võisid aga laeva mahajätmist paaditeki jälgides tähelepaneliku publikuna sündmusest osa võtta.

Kuus vaprat, kes jäise veet võlusid omal nahal ära proovida soovisid, heitsid halli konteineri paaditeki vette ning kui erepunane veesõiduk end laeva pardas õhku täis pumbates telgi kuju võttis, järgnesid päästvale alusele ka noored uljaspead. Paaditeki vee poole suunduvad jungad proovisid pea kõiki koreograafilisi kehaasendeid, millega vabalangemiseks nimetatud kukkumist katsetada saab. Hüljeste kombel vees puristades ronisid äsja langevarjurid meenutanud kadetid parve ning sõudsid "uppuvast" laevast eemale. Aerude ja kätega tekitatud veesolina saatel liiguti "ohutuskaugusse" ning jääd i ootama mootorpaati, mille "appitunud" meeskond "merehädalised" kai äärde

pukseeris. Uus ja huvitav tegevus paistis noortele merekarudele meeldivat ja peale esimest hüpet leidis nii mõnigi, kes veel kord-kaks pea või jalad ees alla langedes laeva parda ääres eksootilist kevadist suplust nautis.

Kapten usub praktika vajalikkusesse — ka siis, kui selle tarvis laeva kallutama peab...

Õppelaeva "Linda" kapten Felix Hiimäe on kindlal arvamusel, et igasugune "nukkudega mängimine" õppelaeval pole see, mida tulevased spetsialistid vajavad.

Kui tulevane meremees on ikka omal nahal ära proovinud, mis tunne on kevadisse vette kukkuda, teab ta ka hädalukkorras, mis teda ees ootab, arvab kapten. Niisamuti ei peaks me Lääne laevadest üle võtma suhtumist, et masinad inimestest targa-mad on. Sadadel täiuslikel välismaistel meresõitjatel ei oska laevahvitserid suuremat osa sellest, mis meie "käsitöndusliku" meresõidukultuuriga alustel tegema peab. Kui Lääne aluse tüüri-meel loodab tihtilugu vaid pardaarvutile ja ütleb, et selle rikkimine korral tuleb remondimees ja vea parandab, siis oht remondimeheta hätta sattuda on vägagi reaalne.

Eesti meresõitjad on läbi aegade oma tööd oskama hakanud pidevalt praktiseerides. Praegugi on ainus õige lahendus pidev praktika. See aga on tänapäeval hirmkallis: harva saab ehtsat päästeparve õppuste puhul avada, kasutusse jääb ta õppevahendina kindlasti aga terveks hooajaks.

Kapten Hiimäe sõnul jätkuvad praktilised õppused kogu suve, esmakursuslased saavad laevas koolitust 7-nädalaste tsüklite kaupa. Selle ajaga peaks igale jungale selgeks saama laeva sisekord ning tööeskirjad. Kadetid saavad teada, mis on vaht, kes kellele laevas allub, kus asuvad päästevahendid ja kuidas neid kasutatakse. Pidevalt toimuvad tuletõrjeõppused Soomest koos laevaga saadud tuletõrjeriistuse ja seadmete abil. Ka õppus "inimene üle parda" proovitakse ära hüdroküstüümis kadettide "oma naha peal" avamerel.

Olgu vaeselt, aga mitte kasarmuks!

Peamiselt mitmete abistajate toetusel Riigi Veeveede Ametist, "E-Liitist", "Tallinkist" ja mujalt õppelaev veel käigus püsibki: aastased ülalpidamiskulud on miljoni krooni ümber. "Vahepeal käisin oma arvetega pea iga päev "Tallinki" vahet, inimesed juba arvasid, et ma seal töotan," muheleb kapten Hiimäe. Iga tavaline õppesõit, mis me Piritalt Naissaare jaha ette võtame, sööb 600—700 liitrit kütust, iga sõit annab poistele-tüdrukutele uusi teadmisi. Et viinast kütet tankist masina käivitamiseks kätte saada, tuleb tihti laev kreeni ajada.

Et "Linda" kunagi kaitseministeeriumile kingiti ja on siiani selle asutuse bilansis, püsib laeva kohal oht merevee valdusse minna. Vahepeal käinud riigikaitsjad usna agaralt alust üle vaatamas ning aru pidamas, kas ja kuidas merevägi seda kasutada saaks. Kaptenile tehtud ettepanek koos oma laevaga sõjamehiks hakata... Õnnkombel pääses "Linda" toorkord ujuva kasarmu seisusest.

Koolitus ei tohi katkeda

Merendustegelased, kes "Linda" messis peale õppust laevasööki maitseisid, rääkisid isekeskis teadagi millest: merehariduse tumedast tulevikust.

Üks peamisi põhjusi, miks merehariduse jaoks raha ei jagu, on ikkagi see, et laevaomanikud firmad ei ole praegu huvitatud kaadri väljaõppimisest. Kõigil, kes vähegi normaalselt palka maksavad, on soovijate järjekord ukse taga. Suur osa sellest massist on nõukogude ajal vennisvabariikidest sisse toodud meremehed, kellega on praegu komplekteeritud pea kogu "Eesti Merelaevanduse" nime kandva firma laevad. Eestlasest õppelaeva noortüürimehele pakutud seal tööd vaid ballastankide puhastamisel: nii ei jäägi meestel üle muud, kui välislaevas tööd otsida.

Laevaomanikud ei arvesta ka sellega, et uute spetsialistide väljaõppimise katkestamisel kaovad need suured ja pika aja vältel kogutud teadmised ning kogemused, mida ükski merekool ega paber ei anna.

Oma toetavat kätt pole mereharidusele seni ulatanud

ka riik: üsna lihtne oleks osa merendusest riigi tasku jõudvaist summadest juba nende rahade teenijate poolt väljaõppesse suunata. Samas teenib ainult üks veeteede amet maksudena 100 miljonit krooni aastas ning meie sadamad on ühed kallimad maailmas.

Riigiametite omavahelisest klememisest tulenevalt näitab ehk seegi, et "Linda" kadettide käsutuses olevat kummist mootorpaati neilt ära võtta tahetakse. Kui veeteede amet selle nimeliselt ühele oma laevale kuuluva tööriista kadettide tarbeks tasuta rendile andis, ei osanud nüüdseks lohtutud rannavalveüksuse töötajad arvata, et neil peagi osa oma laevastikust vähematele velledel jagada tuleb. Nii peaks ka "Linda" nüüd endale hädavajaliku õppevahendi loovutama mercinspektsioonile, kes "selle juurde kinnistatud" laeva omanikuks sai. Paadita on laevapere meie madalas rannameres aga nagu käte ja jalgadeta — pole, millega kaldale leiva järele või üle parda kukkunud kaaslastele appi saaks.

Küllike Rooväli



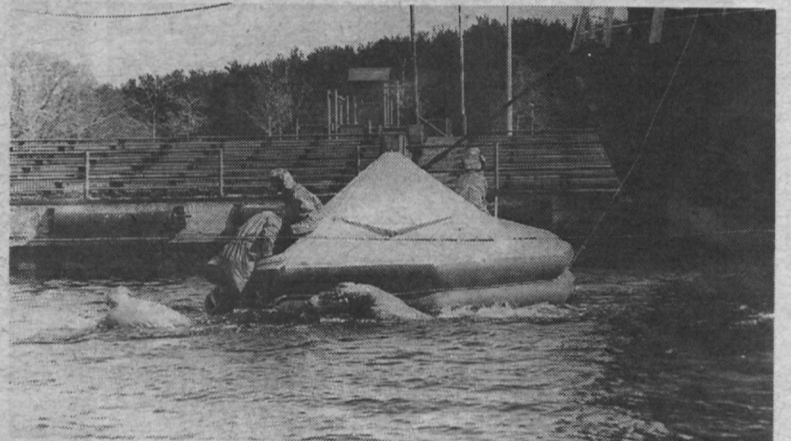
Üksteise kannul kargasid "merehädalised" paaditeki külma vette.



Puristavad ja sulistavad "hülged" ronivad parve.



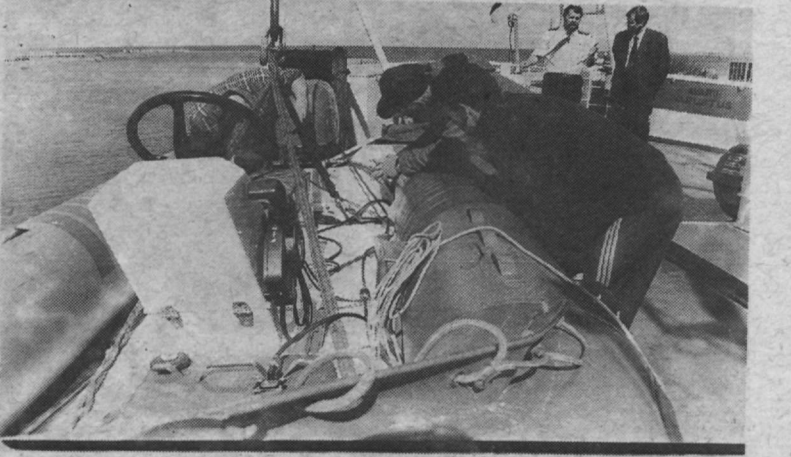
Kuus vaprat enne "lennuharjutusi".



Parv saab vette! Kadettidele jagub põnevust kogu suveks.



Õppus on läbi: paadi sabas kai äärde tagasi.



Pääsemine selge: siit jääb meremeheametini veel pikk maa.

Näidisuppujate näidispäästmine

26. mail näidati Pirita jõel, kuidas peab õnnetuse puhul toimima. Esinesid kaks Soome päästelaeva ning kiired mootorkummipaadid.

Hüdroölikondades mehed, kelle paat "läks ümber", sattusid kobaras vette. Nende poole kiirustas päästelaev "Harmaja". Kes ujuda "oskas", ujus ise laevani. Teistele tuli laevalt järele päästja, kes aitas nad laeva juurde, kus mehed spetsiaalse päästevõrguga pardale tõmmati. Liginenud väiksemalt, aga uuemalt päästelaevalt "Haka" hüppas vette ujumisestadega päästja, kes samuti ühe "uppuja" võrgu juurde tõi. Kaugemale triivinuile läks järele mootorpaat.

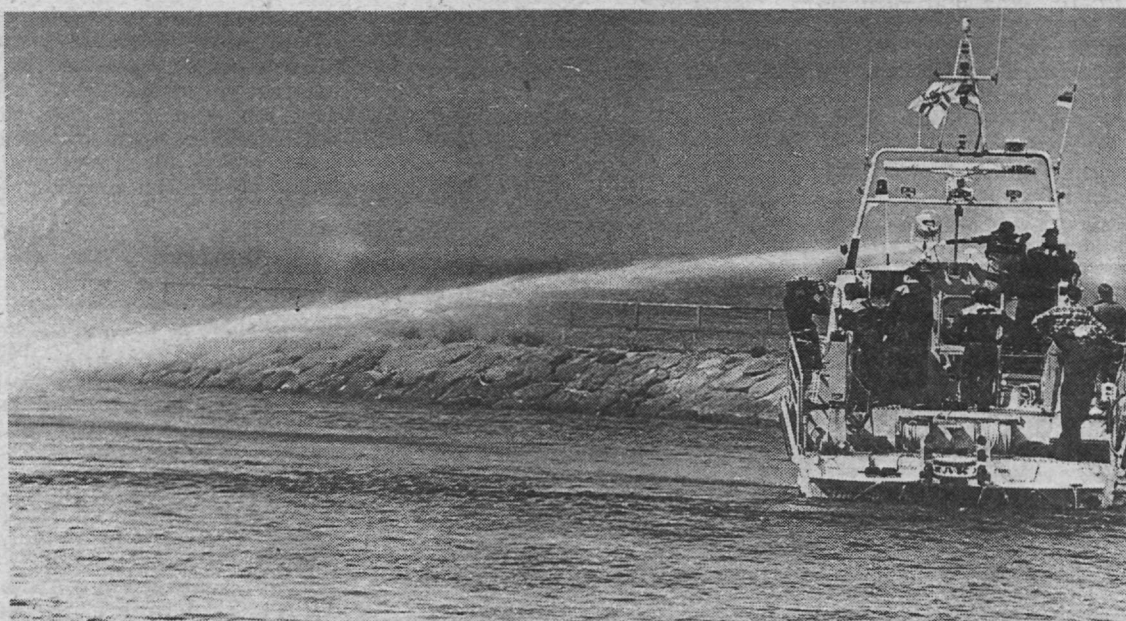
Seejärel asuti kustutama tükk maad allavett triivinu oranzhi suitsu visisevat "tuld". Mõlemad laevad kastsid võimsate veejugadega jõe üsna märjaks.

Samal ajal sõitis üks kummipaati kai äärde, paadist tõsteti välja sinine valge SOS-kirjaga kandekott ja harutati selle sisu mõne sekundiga kail. Samast leiti vabatahtlik, kes topiti kandraamil termokotti. Ta näole pandi mask, voolikud küljes, ja pumbati neisse õhku. Teine, jalgpump, oli selleks, et puhastada vajaduse korral hingamisteed. "Kannatanu" kinnitati rihmadega, üks parameedik võttis hingamisaparaadi ränitsaga selga. Üheskoos näidati, et nii kerge kandraamiga suudavad kaks meest kergesti haiget evakueerida.

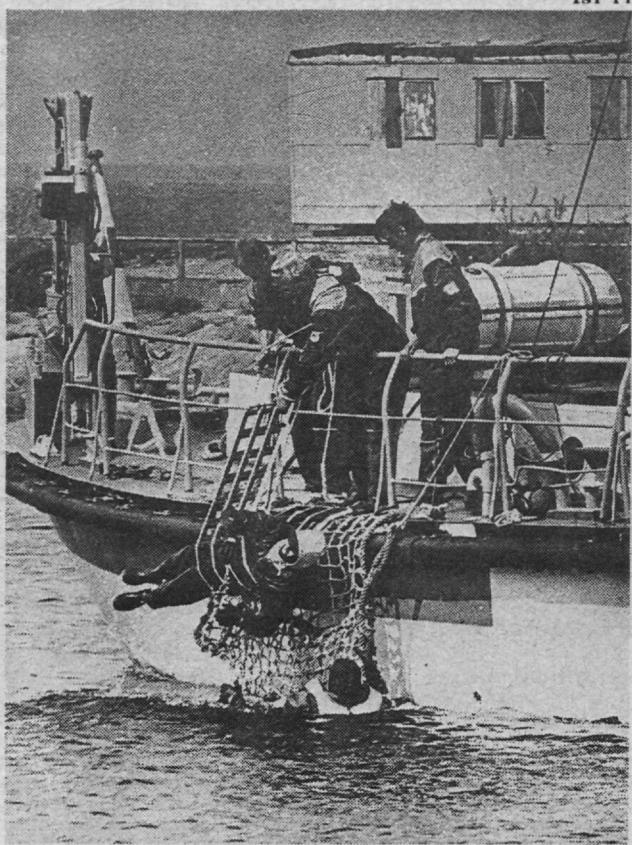
Kõik osalised tegutsesid kiiresti ja oskuslikult, kogu etendust kommenteeriti selgelt ja valjusti — soome keeles. Sai selgeks, et ikka veel on kasulikum soome keeles appi hüüda.

Raadiost kuuldu põhjal võis arvata, et mõni päev hiljem toimunud piirivalveameti ja soomlaste ühine näidisõppus olnud sama atraktiivne.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod

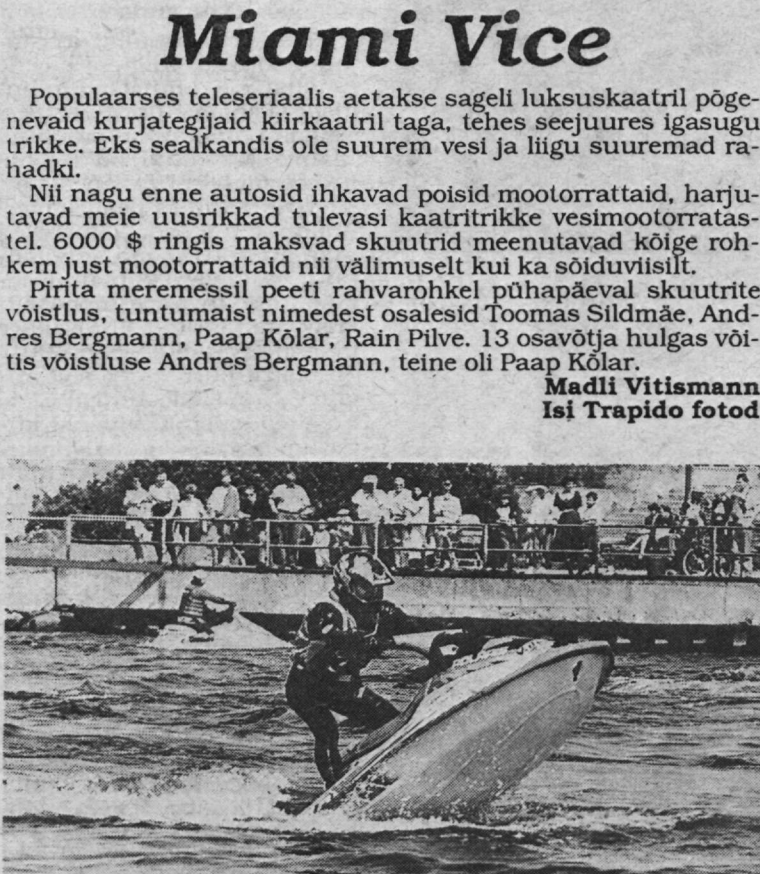


Kui uppujad päästetud, kustutati võimsate veejugadega "tuld".



"Uppujad" tõsteti päästelaevadele eriliste võrkudega.

Päästjad käsitsesid oma SOS-kotti hämmastava väledusega (paremal), kogu varustus oli mõne sekundiga kail.



Miami Vice

Populaarses teleseriaalis aetakse sageli luksuskaartil põgenevaid kurjategijaid kiirkaartil taga, tehes seejuures igasugu trikke. Eks sealkandis ole suurem vesi ja liigu suuremad rahadki.

Nii nagu enne autosid ihkavad poisid mootorrattaid, harjutavad meie uusrikkad tulevasi kaatritrikke vesimootorrattastel. 6000 \$ ringis maksvad skuurid meenutavad kõige rohkem just mootorrattaid nii välisuselt kui ka sõiduvõimselt.

Pirita meremessil peeti rahvarohkel pühapäeval skuurrite võistlus, tuntumaid nimesid osalesid Toomas Sildmäe, Andres Bergmann, Paap Kõlar, Rain Pilve. 13 osavõtja hulgas võitis võistluse Andres Bergmann, teine oli Paap Kõlar.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod

"Meie Sadam"

RE Tallinna Sadam infoleht filmus seekord kaksiknumbrina. Pealkirja all "Saagem tuttavaks" lastakse päris põhjalikult — lehe kahel küljel — oma tööst ja sadama probleemidest rääkida Kesklinna sadama tootmisdirektoril Vladimir Volohhonskil.

Kesklinna sadama keskrajooni neli kuud ametis olnud juht Joel Tammeka vastab küsimusele "Kuidas läheb keskrajoonil?" Muuseas ütleb ta: "Tööstistele tuleb nõuda korralikku tööd, kuid samas luua selleks ka vastavad tingimused" ja "Sadamas ei peaks töötama juhuslik inimene".

Veel on juttu sportimisest; õnnitletakse juubilare ja loetletakse sadama välisring muid külalisi.

Kõige lõpuks selgub, et cesti keeles trükitakse seda lehte 200 ja vene keeles 800 eksemplari. Loomulik, et hulk artikleid kirjutatakse valmis vene keeles, ja siis tõlgitakse. Eestikeelsele lehele jääb üle paremat tõlgendada.

Mari Vamba

Kui ma Piritale meremes- sile jõudsin, oli Soomes ehi- tatud Läti päästelaev juba Soome jahile kõksu külge jõudnud teha ja Eesti Vaba- riigi VIPidega Naissaarele läi- nud. Tea, kas saab nüüd me- repiir paika või ostetakse ka Eestile samast firmast pääs- telaev?

Meremessiga ühel ajal toi- mus mitmeid merepäästega seotud üritusi. Reedel-lau- päeval toimus Vetelpäästeü- hingu korraldusel sümposi- um "Merepääste '95", mes- siks oli ajastatud merepäästealane demonst- ratsioon-esinemine. Pääste- varustust näidati nii messil (müügiks) kui ka sümposi- umist osavõtjatele Lohusa- lu-etapil (tutvumiseks). Väi- kelaevade õnnetustest, päästmisest, ülevaatuses ja muust lähedastest oli juttu ka.

"Purjetaja" leht hõikab maha, et "Paadinäitus on osa merekultuurist". Olles natuke merekultuuri sisuga kokku puutunud, peab küll kahetsustundega nentima, et ega seda sel messil kuigi palju olnud. Väljapanekuga olid esindatud vist enamik merevara pakkujast. Kõige- pealt peab tunnistama, et eesti keel ja mereterminolo- gia on nii vaene ja väeti, et kõige lihtsamaidki teateid on raske edasi anda.

Kuna enamikul pakkuja- test on välisfirmad taga, olid ka reklaammaterjal ning selgitavad tekstid valdavalt inglise ja soo- me keeles. Veeteede ameti põilaeva "Eva-318" selgitu- sed olid eesti keeles, Jorhi- kübara ja spatsiiristikiga embleemiga saarlaste "Ad-

"Meremees" meremessil

nielil" ka peamiselt, teistel pisteliselt.

Suhtumine külastajasse oli erinev. Röömsalt seletas sellesama "Adnieli" omanik Tiit Säask väiksemadki peensused oma toodangu, õmblustoodete ning pääste- vestide kohta ära ja lasi nä- puga katsuda. Ta avaldas ka saladuse, et saarlastel on iga kliendikategooria jaoks oma eriline päästevestide täidis- materjal, millest kõige roh- kem vaeva oli nõudnud "äm- mamaterjali" väljatöötamine. (Upub kohe kindlasti?) See näitab, kui tõsiselt saarlased asju võtavad.

Teine väga meeldiv suhtle- ja oli AS-i Marinel Trade esindav Kalev Kaal, kes kü- simist ootamata komplekteer- ris kogu "uue põlvkonna me- rendusinstrumentide" kohta käiva materjali ning andis lahkelt ka aadressi kaasa "juhuks, kui peaks mingeid probleeme tekkima".

Rootsi kuninglikke mere- kaatreid esitlev AS IEG (*Not- hing but the best*, vaid pari- mad, nagu klantsreklaam lu- bab) suurepäraselt suures merekostüümis neiu tõi meelde nüüd juba aasta- kümnetaguse kogemuse kangelaslinna Stalingradi plaadipoes, kus ühe plaadi küsimise peale teatas müüja kõrgilt "Seal pole muud kui muusika". Parimat alust, 5 780 000 EEK-i maksvat "Storebro Royal Cruiser 420 Baltic" pakkuva firma esindaja lihtsalt suvat- ses nähvata, et mingi rootsi- keelne reklaam on küll. Kui sai siis tähelepanu juhitud

sellele, et trükis on nagu hoo- pis ingliskeelne, pakuti paari eestikeelset kaatrituvustust lisaks. Kust saab teada, et li- savarustuse hulka võib kuu- luda *log, trim tabs, soe ja külm vest, kaujuhtimisega latern flybridgel, teakdekk* jne.

Merekultuurne inimene vaevalt sellest kõigest vai- mustusse satuks. Seiskari- paate valmistava AS-i Mari- nest esindaja Edgar Kana tõstas küsimuse, milliste normide järgi ehitatud paate Eestis heaks kiidetakse ja müüa lubatakse. Firma teeb oma plastmasspaadid Põhja- maade standardite järgi, aga kõrval ajab mõni konkurent läbi õhema paadikorpusega, mis lubab ka väiksemat hin- da, aga kas see on piisavalt ohutu siinsetes vetes sõitmi-

seks? Seda, et paadimajan- duses paras anarhia valitseb, alates ehitamisest ja lõpeta- des ülevaatusetega, kirusid nii tema kui ka mitmed teised mehed, kes messiplatsil tege- vad olid.

Merepääste-sümposiu- mil Lohusalus esines väike- laevade ülevaatuset ning päästevahendeid käsitleva ettekandega mereinspekt- siooni esindaja Rein Varend ja kuulajad tegid kurva kok- kuvõtte, et süsteemi selles asjas pole.

Päästevahendeid pakkusid mit- med. Oli näha ka neid, kel need ostetud, värvast välja minemas. Millal nende kasu- tamise kultuur ükskord juurdub, ei oska keegi arva- ta. Meremehed siin-seal ar- vavad küsimise peale, et enne peab veel palju inime- si ära uppuma, kui pääste- vahendeid tõsiselt võtta hakatakse. Messi juures kõi-

ge toredam oli kahtlemata see, et väga palju inimesi sai tunniajalise jahisõidu teha, lapsed seejuures tasuta. Pä- ris messi lõpuks sai üsna kii- resti ka niipalju päästevahendeid pardale, kui reisijaid oli. Ja kõik nad püüsid need selga ka ning võib loota, et kui tõesti vaja peaks olema neid kasutada, on see toiming kord ära proovitud.

Positiivne pilt oli see, kui iga väiksem seilaja, oli ta siis "Optimistil" või uhke kaarega mootorpaadil kai äärde sõit- nud, oli vest korralikult sel- jas. Küsisin ühelt noorelt me- rekarult, kes tal vesti selga panna käskis.

"Treener Abner," oli vas- tus. "Kas ta muidu veele ei luba?" "Mitte mingil juhul," oldi veendunud. "Kas vest ei sega?" "Ei." Mingi harjumus peaks nii kujunema.

Veel olid ka skuutrid, võistlused paraja auhinna- fondiga. Mikrofonist öeldi, et tegu on slaalomi, safari ja friistailiga (minä-ka ei oska öelda, mis see on, kommenteeris rääkija samas juurde). Suahiili keelest üle võetud safari tähendavat Aafrikas kandjate tee tähistamist või matka või jahti suurulukite- le. Kui aga selle edukate äri- meeste spordialana reklaa- mitud kihutamise käigus kaks sõiduriista kokku põr- kasid ja kiirabiauto läbipää- semiseks tükk aega tuli palu- da tee vabastamist, läks meel nukraks. Meie merekultu- uri põhialus paistab olevat "Ega minuga juhtu!" ja see kellelegi suurt muret ei val- mista.

Reet Naber



"EVA-318" tõstab seiskari-paati.

Proloog

Lugenud Austraalia ajale- hest "Meie Kodu", et "Mere- mehe" ajakirjanikel arvatakse mereharidus olevat, läksid ajakirjanikud tunnustusest ja tähtsusest puheville. Ning näinud meremessil, et Eesti kõrgeim ametiisik meresõi- duohutuse alal ei näe midagi imelikku täies tekklastis mere poole sõitvas jahis, ot- sustasid ajakirjanikud omal käel asja lähemalt uurida. Pole see ju esimene kord: autos istuvad merendus- ametnikud ei näinud ka Bal- ti Laevaremonditehase kail seisvaid plahvatusohtlikke kotte enne, kui jalgsi liiku- vad ajakirjanikud lokku löe- ma hakkasid (vt. lk. 10).

Sõlmitus

Meremessil osalejale pa- kuti suurepäraselt võimalust veeta tund purjede all Tallin- na lähel. Täiskasvanuile pile- tiga, lastele ilma. Aga Soome ja Rootsi saarestikes viibi- nud ning päästevesti kand- mise kasust ja merepääste- seminaridest kirjutanud aja- kirjanikule A tundus, et midagi on valesti. Ootamata messi lõppu ja ajalehes kir- jatüki ilmumist, läks agar ajakirjanik laupäeva lõuna paiku asja parandama. Tegi märkuse messi korraldajale ja purjelaeva kaptenile.

Pühapäeval oli pilt purjeka pardal palju ilusam: paaril lapsel olid erkoranžid pääs- tevestid seljas. Aga ajakirja- nikud ei jäänud ikka veel ra- hule.

Intriig

Tegevusaeg ja -koht: pü- hapäeval, 28. mail kell 14.50 Piritla olümpiakeskuse kail ja jahil "Tormilind". Lugunud üle 37 laevalt maha astuvat reisijat, esitles ajakirjanik A end, näitas töötõendit ja kü- sis kaptenilt, kui mitu pääs- tevesti neil laevas on. Kapten arvas, et piisavalt. Seejärel palus A laeva dokumente

"Meremees" sadamajärelevalvet asendamas

näha, B aga järgnes uudis- himuliku jäädvustajana. Ka- jutis arenes vestlus (väljavõt- teid):

A: Palju teil päästevesti on?

Kapten: 20.

A: Palju teil reisijaid peal oli?

Kapten: Ee... 30 inimest.

B: Aga tegelikult?

A: Kelle oma te olete?

Kapten: Merekooli oma.

B: 37 reisijat tuli teilt maha.

Kapten: Tähendab, ütle- me niimoodi, et...

A: Aga mis ma teile elle üt- lesin?

Kapten: Päästevestid on lastel seljas. Ja lapsi ma ilma vanemateta ei võta peale.

A: Aga te ei tohi ju niiviisi välja minna, kui teil ei ole päästevesti kõigile reisijate- le.

Kapten: Ma ei lähe üldse kaugele.

A: Mis tähtsus sel on?

Kapten: Mina, ma...

A: Kas te tahate öelda, et te olete me-re-ha-ri-dus- kes-kus?

Kapten: Ma ütlen, et ma heameelega neid sõite üldse ei teeks. Ma tulen rahvale vastu. Minule ei ole neid sõi- te vaja. Ma olen merd niipal- ju näinud küll.

A: Kes teil käskis merele minna?

Kapten: Keegi pole mind käskinud, keegi ei saagi kap- tenit käskida. Kui te sellest asjast teate, siis kaptenit ei saa keegi käskida merele minna.

A: Saab küll. Laevaomanik saab.

Kapten: Ma võin keeldu- da.

A: See on kõige elemen- taarsem reegel, et päästeva- hendeid peab olema nii pal- ju, kui reisijaid. Kõige ele- mentaarsem. Ja see on meie

merehariduskeskus! Nuta või naera!

B: Küsiks nüüd kapteni nime ka.

(Vaikus)

B: Piinlik lugu.

Kapten: On või?

B: Minul on küll piinlik kuulata, mulle oli see nii suur üllatus. Oleks võinud arvata, et see on mingi jöh- ker kommertsfirma, kel vaja ükskõik mis hinnaga raha teenida.

Kapten: Neid sõite ei teh- ta mitte raha pärast.

B: Saan aru. Aga kuidas te propageerite, kui te ei täida reegleid? Ka ohutu meresõit on asi, mida peate propagee- rima. Et meri on tore, aga siis, kui mõistlikult käituda.

Kapten: Te oleksite või- nud ju ühele reisile kaasa tulla.

Lahendus

Seni, kui humanitaarlas- test ajakirjanikud olid um- bes 10 minutit kõrgharidu- sega laevajuhti veenda püüdnud, uusi reisijaid lae- vale ei lastud. See-eest kõr-

gus masti ümber juurde too- dud päästevesti kuhi. Ning kella kolmesele reisile sõitjail olid päästevestid seljas. See- järel julges elu esimesele sõi- dule purje all minna ka arg- lik ajakirjanik.

Oli tore sõit, keegi tööpoolest püsti ei seisnud ja kõigil reisijail olid päästevestid sel- jas. Muide, keegi neist ei paistnud seda kehakatet liig- seks pidavat. Pikk mustalo- kiline kapten jagas kindlalt käsklusi meeskonnale ja hoollitseval häälel korraldusi reisijale ning jõudis veel üht-teist vähikule seletada. Selleks korraks oli olukord ära parandatud.

Epiloog

Tundes siiski oma mere- hariduse puudulikkust, asu- sid ajakirjanikud järgmisel päeval teadmisi täiendama. Nii piirivalve merepäästeko- kusest kui ka Tallinna sada- majärelevalvest ja mujaltki saadud vastused kinnitasid seda, mida ajakirjanikud nii- gi arvasid teadvat. Milles neil kahtlused olid, selle kohta ei



Reet Naber
Madli Vitismann

Süüdimatu ettevõtmine Kopli sadamais

Maikuu esimesel nädalal avastasid Riigi Veeteede Ameti laevakontrolli osakonna töötajad, et Kopli asuval endise Balti Laevaremonditehase ja Bekkeri tehase kaidel lasuvad lageda taeva all tuhanded kotid, mis täidetud ammooniumnitraadiga. Vaatamata sellele, et kotid kohale toimetanud vagunitel oli vastav markeerimine — kollased ohtu kuulutavad märklehed ja kauba saatelehtedel Venemaal peale löödud punased pitsatid, mis kõnelesid suurest ohtlikkusest, ei olnud keegi sadamas mingite ohutustehniliste nõuete rakendamisega kiirustanud. Roguskitaolisest kergeltbenevast kilest valmistatud kotid mahutasid 500 kilogrammi ohtlikku ainet, nende kõrval vedeles ka hulk lõhkirebitud pakendeid ja kaile laiali valgunud granuleeritud plahvatusohtlikku ainet. Vihm oli seda kõikjal sulatanud ning suure

osa maha valgunust kindlasti ka merre uhtunud. Pealtnägijate sõnul laaditud mahavalgunud salpeetrit ka puistena. Kui parasjagu kasutusel oleval laadimispaigas endise Balti tehase kail oli kottide alla kile laotatud, siis mujal see puudus ja viimas kollakaks tõmbunud puderdat massi imbus maapinda ning merre. Luua- ja labidamehed keerutasid kail omatahtsi põlvini salpeetris ning tagusid (!) vastu salpeetri ja turbaseguga täidetud prügikonteinerit oma labidaid puhtaks.

Kui veeteede ameti ja politsei töötajad olid toimuvast ka päästeametit informeerinud ning nädalalõpul kohapeale asjalugu vaatama mindi, oli Itaalia lipu all sõitva kaubalaeva "Aquarius" laadimine veel pooleli.

Tõenäosus, et midagi juh-



tub pole küll suur, aga...

Prügikonteineris olev turbapuru, puuprahi ja õliste kaltsudega segatud ammooniumnitraat on juba valmis kujul plahvatada võiv lõhkeaine. Täpset retsepti, mille võib leida ka mitmest nõukogude ajal välja antud keemiakäsiraamatust, siinkohal välja tooma ei hakka, kuid igal juhul ei tohiks aine sattuda juhuslike inimeste kätte ning sellega ei tohiks ettevaatamatult ringi käia. Arvestades sellega, et Kopli sadamas ei peeta kinni mingitest ohutustehnilistest nõuetest, võib ka neidsamu sadamatöölisi juhuslikeks inimesteks lugeda, arvab veeteede ameti keemiaspetsialist **Jaak Arro**, kes koos Päästeameti kiirgus- ja keemiakaitse spetsialisti **Peep Kontsaga** sadamas valitseva olukorraga tutvus.

Tõenäosus, et praegusel vihmasel perioodil siin miski plahvatada võiks, on muidugi väike. Igal juhul tuleb arvestada: kui see siiski juhtub, vahetavad aknaklaase kõik Kopli poolsaare elanikud. Rääkimata juba sellest, et sadamast suurt midagi järele ei jää. Meenutada võiks sedagi, et USA-s Oklahomas plahvatanud põrgumasin, mis üle saja ohvri nõudis, oli valmistatud suure osas just sellest ainetest, mida kulus vaid neli samasugust kotit. Segatuna turbaga, nagu salpeetrit Kopli Laevaremonditehase sadama prügikonteinerites näha võib, on ta praktiliselt valmis lõhkeaine, väitsid Arro ja Konts.

Vastavate tingimuste juures ning tagatud ohutusteh-

niliste nõuete täitmisel polevat nii suurt ohtu karta: näiteks Muuga sadamale on veeteede amet väljastanud loa selle aine laadimiseks, sest seal on kontroll. Kopli Laevaremonditehase sadamale sellist luba välja antud pole ning vastavatele märkustele ei reageeritud.

Laadimist korraldava firma poolt veeteede ametile ette näidatud mereinspeksiioonist väljaantud paber lubab kokku 5500 tonni salpeetri laadimist. Siinkohal on tegu vaid paberiga, mis kinnitab, et seejuures ei rikuta looduskaitse nõudeid. Samas pole meie riigi merendusel veel rakendatud nõuet, et laadungiga peavad vastavuses olema ka salpeetrit vedava laeva dokumendid — see aine vajab rahvusvahelistele

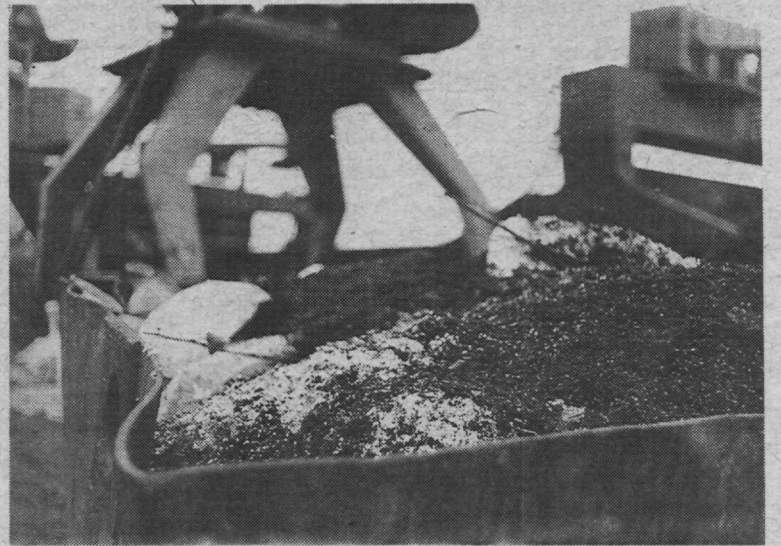
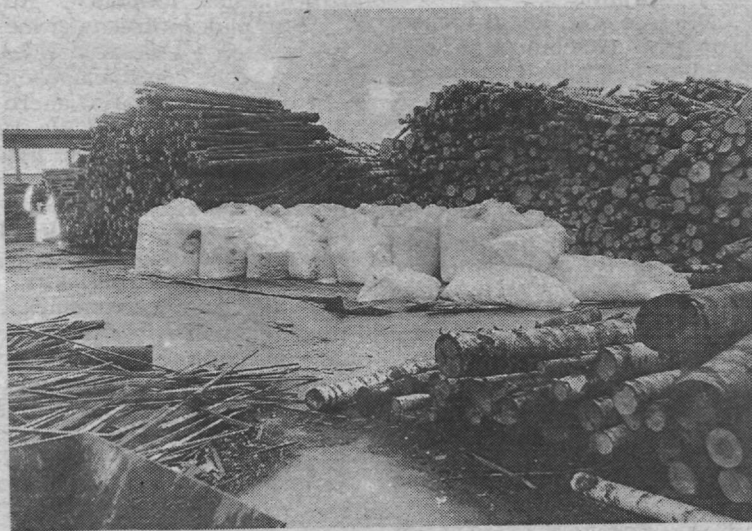
meresõidu ohutuse nõuetele tuginedes ka spetsiaalselt konstrueeritud laevakeret. Nende nõuete rakendamisel jääksid tööta paljud kaubalaevad, suuremas osas just endiste nõukogude vabariikide alused, mille ehitamisel omal ajal selliseid nõudeid ei rakendatud.

Soomes on kasutusel olnud koguni ammooniumnitraadi seadus, mis reglementeeris nii selle aine vedu kui kasutamist. Meil kehtib praegu küll teede- ja sideministri määrus "Ohtlikud kaubad sadamates", mis jõustus mullu 1. juulist. Selles on muu hulgas toodud ka viited rahvusvaheliselt kehtivatele ohtlike ainete nimekirjadele, milles salpeeter kirjas. Paber üksi end austama ei pane, kes peaks tegelema süüdimatute istegvuslastega Kopli sadamas?

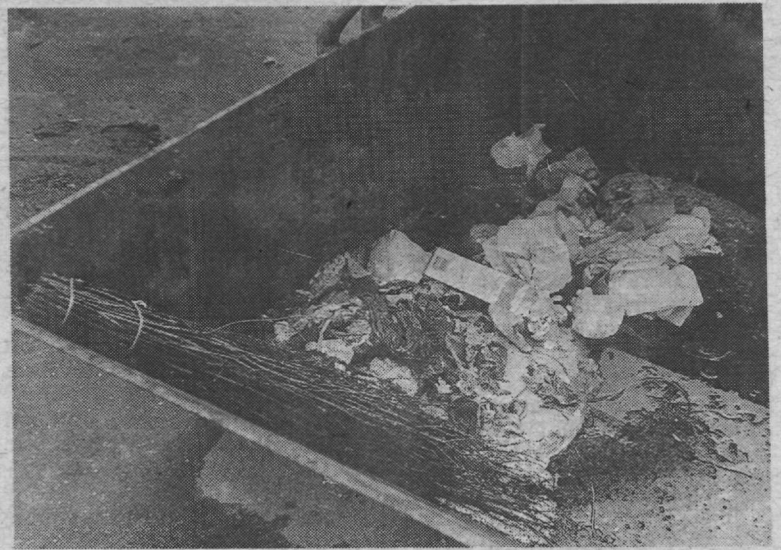
Küllike Rooväli



Nädal varem oli kotivirn veel kõrgem.



Toimib efektiivselt prügikastis koos turbamullaga.



Väljaandja Eesti Meremeeste Liit
"Meremehe" eriväljaanne

Ka kaubalaevadel tehakse õppusi. Fotol pole püromaaniaid, üksnes tuletatase meelde ja lastakse laeval üles öelda, kuidas näidatud riistu käsitleda peab.

"Meremehe" piltmõistatus



Tuletõrjeõppust tehti täie tõsidusega ja oskuskult. Pealtvaatajal tekkis aga küsimus, kuidas peaks toimima tegeliku tulekahju puhul. Eriti juhul, kui leek juhtuks pükste sisse katkenud sääreotstest (vasakpoolne foto) ja ulatuks sinnani, kus mees rebendit kiivriga varjab (parempoolne foto). Avaldamiskõlblikke vastuseid saanud saavad honorari.



Rikkus tuleb merd mööda laevadega,

juhtuigi seal maismaal mis tahes.

18. mail andis Ristna satelliitnavigatsiooni tugijaama üleandmistunnistuse meie teede- ja sideministrile **Kalev Kallole** üle Soome transpordiminister **Tuula Linnainmaa**.

Minister Linnainmaale oli Tallinna-sõit esimene välisviisilist pärast tema ametisseastumist ning ta väljendas oma rõõmu selle üle, et see on seotud Läänemere meresõiduohutuse parandamisega. See on nüüd esmatähtis, kui läbikäimine intensiivistub. Euroopa Liidu strateegia on käsitleda Läänemerd kui

poolsees koostöös. See projekt on suurim, mis Soome transpordiministeriumi toel ellu on viidud. Ta arvas, et praktiliselt nullist alustamisel on ka oma hea külg — plats on puhas, ei ole mingeid vana ning äraelanu paineid takistamas. Soomes ja Rootsis on üles pandud DGPS-jaamade võrk, mis osaliselt haaras ka Eesti rannikut, aga siiski mitte täielikult. Selle puuduse likvideerimiseks ongi Ristna jaam ehitatud. Nüüd võib öelda, et Soomel, Rootsil ja Eestil on ühtne raadionavigatsioonisüsteem, mis teenindab nii mereliiklust kui ka meremõõtmist.

sioonimärkide ja usaldusväärse navigatsiooniteabeta ei ole ohutu meresõit tänapäeval mõeldav.

Veeteede ameti tuletorni ja hüdrograafiatalituse juhataja asetäitja **Raivo Portsmuth** ütles, et DGPS-jaama aparatuur pandi Hiiu maale Ristna tuletorni üles mõõdnud aasta lõpus Eesti Veeteede Ameti ning Soome Meresõiduameti koostöös. Soome pool muretses aparatuuri ja seadis selle üles, nemad tegelevad ka monitooringuga. Eestil poolele jäi ruumide ettevalmistamine, antenni ülesseadmine ja energiavarustus. Süsteem koosneb arvutitest, globaalse positsioneerimise süsteemi (GPS) vastuvõtjast ja raadiosaatjast sagedusel 307,5 kHz ning edastab signaali, mis võimaldab tõsta satelliitnavigatsioonisüsteemi täpsust laeval. Eriti tähtis on see navigeerimisel kitsustes ja muudes keerulise liiklusihtuatsiooniga piirkondades. Ristnasse paigutatud raadiomajakas võimaldab katta Lääne-Eesti ning osaliselt avamerepiirkonna, kust kulgeb Helsinki ja Stockholm vahet sõitvate reisiparvlaevade tee.

Melle annab see võimaluse täpselt määrata Eesti laevade asukohta meremõõdistustel andmete kogumiseks, et suuremõõtkavaliselt merekaarte koostada. Eesti Veeteede Ameti ja kaardifirma "Regio" koostöös on juba välja antud kogu Eesti rannikut hõlmavad 1:100 000 mõõtkavas merekaardid, 1:50 000 mõõtkavas kaardid nõuavad täiendavaid mõõtmisi ning meile üle antud hüdrograafilise andmestiku kontrollimist. Ainult korraliku merekaardi olemasolu ning oma asukoha kindel



Tuula Linnainmaa kuulab Raivo Portsmuthi selgitusi.

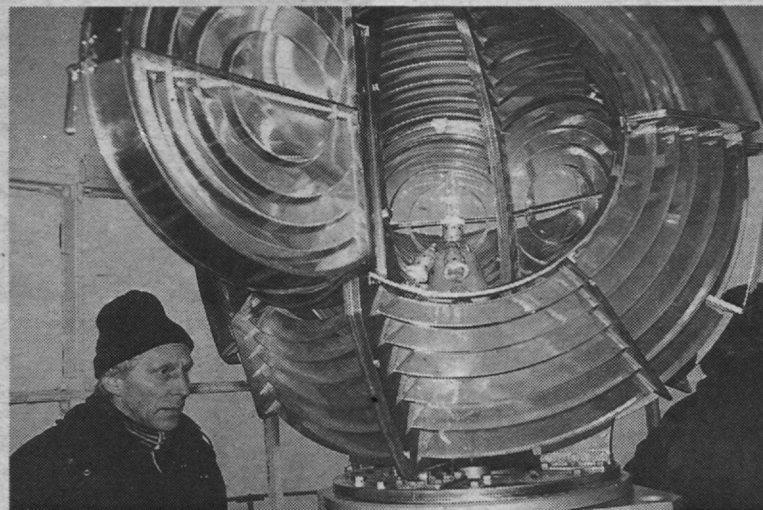
ühtset transpordisüsteemi ning selge on see, et kaubad tuuakse sinna piirkonda, kus on paremad võimalused ning neile leidub ka turgu. Prantsusmaa Euroopa Liidu esistujamaana on toonitanud erilise tähelepanu osutamise vajadust meresõiduohutusele. See satelliitjaam näitab, et meie, põhjamaalased, võtame vastutuse selles piirkonnas enda kanda.

Eesti teede- ja sideminister **Kalev Kallo** alustas oma kõnet, meenutades Euroopa ühe vanema, Kõpu tuletorni ehitamist 16. sajandil, mis pidi juba siis riskimomenti vähendama. Eesti Vabariigi valitsus on juba alates suveräänsuse taastamisest 1991. aastal teinud jõupingutusi riiklikul tasemel meresõiduohutuse tagamiseks Eesti vetes. Et meresõidu korraldamine ja kontrollimine Läänemere selles osas oli strateegilise tähtsusega, toimus sellega seonduva vara ja informatsiooni üleandmine väga vaevarikalt. Tänu Eesti valitsuse visale tööle ja rahvusvaheliste organisatsioonide (IMO, IALA, IHO) survel andis Vene pool Eesti territooriumil ja vetes paiknevad navigatsioonimärkid ja -seadmed 1993. aasta sügisel Eestile üle. Meresõiduohutuse tagamise probleemide kiire ja efektiivne lahendamise ilma välismaise abi ja koostöota ei oleks olnud mõeldav. Minister Kallo avaldas siirast tänu Soome Vabariigi valitsusele ja mereadministraatsioonile abi eest ujuvahendite soetamisel (poilaev "Lonna", rannavalvelaevad ja lootsikaatrid).

Minister toonitas, et tänulikud on ka kõik need sajad ja tuhanded meresõitjad, kes meremehe või turistina võivad nüüd turvalisemalt Läänemere selles osas seilata.

Soome Meresõiduameti peadirektor **Kyösti Vesterinen** oli arvamusel, et see päev on rõõmpäevaks nii Soome kui ka Eesti meresõidudministratsioonidele. Ristna DGPS-jaama ülespanemine on uus samm kahe-

Soome *Merenkulkulaitos* ja Rootsi *Sjöfartsverket* on ellu viimas projekti merekaartide täpsemaks muutmiseks ning elektrooniliste kaartide täiustamiseks. Eesti Veeteede Ameti võtab osa vaatlejalikmena. Mittestatsionaarsete meremärkide korrashoidmine nõuab igalt maalt suuri



Ristna tuletorni tegevus jätkub.

pingutusi ning härra Vesterinen oli eriti rõõmus, et just nende "Lonna" saab hakata mereteede korrastoleku eest hoolt pidama Eestis.

Samuti kui Soomele on ka Eestile sadamate aasta ringi lahtihoidmine eluliselt oluline. Vaid oma jäälohkuja võimaldab vajaliku hulga sadamate lahtihoidmist talvel. Hr. Vesterinen toonitas, et merevedude võimaldamine on riigile kõige olulisem: "Rikkus tuleb merd mööda ja sadamate kaudu, sündigu seal kuival maal mis tahes." Tema kindel veendumus oli, et koostöö jätkub, näiteks meremõõtmise alal, merekaartide koostamisel, "NAVI-2003" alal jne.

Veeteede ameti peadirektor **Kalle Pedak** tänas kolleegi nende abi eest. Eesti vetes on laevasõiduohutuse tagamiseks ligi 300 tuletorni ja tulepaaki, lisaks 400 poid ja toodrit. Ilma normaalselt funktsioneerivate navigat-

teadmine võimaldab ohutult merd sõita.

Ristnas edukalt katseaja läbi teinud süsteem võimaldab signaali vastuvõtmise 100 meremiili raadiuses. Tulevikus peaksid laevadel olema elektronkaardid ja DGPS-seadmed, mille alusel on võimalik oma asukohta mõne meetri täpsusega kindlaks määrata. Kui laeval on see kõik olemas, on vaja ka vastavaid raadiomajakaid, mis diferentsiaalsignaali väljastavad. Meie läänepoolsetel vetel on selliseks Ristna, Põhja-Eesti piirkonda katab soomlaste Porkkalas asuv raadiomajakas.

Kel veel satelliitnavigatsioonisüsteemi ning radareid kasutada pole, saab usaldada vana ja läbiproovitud tulede süsteemi. 1874. a. ehitatud Ristna tuletorn töötab edasi, tema tuli paistab 23 miili kaugusele.

Reet Naber



"Georg Ots" — 15

Kui Eesti laevaomanikele on seni jõukohane rentida või osta teiste vanu reisilaevu, siis "Georg Ots" on oma käes vanaaks saanud. Ehkki lipp heisati 15 aastat tagasi, on see siiani Eesti noorim parvlaev.

25. mail võttis laevapere pooltunniks aja maha ja kogunes restoranis, et kuulata, mida on öelda tervitusi tooma tulnuil.

"Hansatee" tegevdirektor **Ülo Kollo** lootis, et ei pea laevale teist 15 aastat iga soovima. Aga 10 aastat küll, ja kuni viimaste päevadeni oma traditsioonidega.

Tallinna Sadama asedirektor **Yrjö Saarinen** meenutas selle laevaga Tallinna ja Helsinki vahele ehitatud meresilda, mis on meie riikide suhete üks põhialuseid.

Eesti Merelaevanduse asedirektor **Enn Roo** leidis, et ilus on näha laevapere hulka tekkinud uusi nägusid, kuid ka vana kaardivägi pole püssi pöösasse visanud.

"Tallink Finland Oy" direktor **Keijo Mehtonen** rõhutas meeldivat koostööd tuntuima alusega Tallinn—Helsinki liinil. Tervitama oli tulnud ka Inreko Laeva ASi tegevdirektor **Valentin Kavun**. Intendant **Arvo Paeoja** pidas sümbolseks, et "Georg Otsa" esimene kapten **Ülo Kollo** juhib nüüd firmat, mille alla laev kuulub. Ja teatas, et kaks päeva hiljem, laupäeval, peetakse päris pidu.

Laevapere ruttas tagasi tööle — sõiduplaan on pingeline. Ent see on ka märgatavalt lahedam olnud. Oli aeg, kui ainuke Tallinn—Helsinki liinil sõitev laev hoopis liinilt ära võeti.

Tosin aastat "Georg Otsa" kapten olnud **Ülo Kollo** meenutas üht-teist naljakat laeva kaugeimast reisilt. See oli 1986. aasta sügisel, kui äkki kästi peale võtta küte, vesi ja proviant kuuks ajaks ning sõita Fääri saartele. Kui kaardid olid tellitud, sai järele vaadata, et seal pole ühtki nii suurt sadamat, kuhu "Georg Ots" mahuks, on üksnes 30-meetrisele kala-laevadele. Kopenhaagenis anti kaardid ja raadiojaamad ning öeldi sõidusihth — Reykjavik. Üles "Figaro" baari pandi 60 t kaalunud satelliitsidejaam — seepeale kartsid meremehed, et laev võib ümber minna.

Sel ajal, kui pettunud soomlased Helsinki sadamas "Georg Otsa" järele küsisid, sõitis sama ülesannet täitma ka Leningradi "Baltika". Viimase hetkeni polnud teada, kumba laeva vaja läheb.

Reykjavikis, kus ookeaniveses oli 15° sooja, õhus aga kõigest 1°, oli segiläbi hülgeid ja delfiine. Kui siis üks hülges nina laeva tagant välja pistnud, ohanud tekil seisnud julgeolekumees: "Uže natšinažetsa!" Oli kartnud, et on akvalangist.

Laevas olnud 60 KGB-last, neist 25 allveeujud. Üks neist saigi vist surma, sest tahtis laeva kõhualust uurides kiilu alt läbi minna. Seal oli aga ainult paarkümmend sentimeetrit vett ja ta jäi kinni.

Mihhail Gorbatšov hõivas kaptenikajuti, ka Raissa Gorbatšovale anti eraldi kajut — nad olevat kippunud õhtuti tülitsema. Mida kaaskond vajas, aga oli kaasa võtmata unustanud, rekvireeriti laevaperele. Ja vastupidi, keegi kõrge ametiisik oli jätnud meremehe riidekappi kolm paari väga häid, pealegi parajaid kingi...

Praeguseks 4 mijonit reisijat vedanud "Georg Ots" sai suurepärase reklaami, laevapere aga kõigest ebameeldivusist hoolimata sedavõrd värvika reisi, et võib veel lastelastele jutustada.

Madli Vitismann

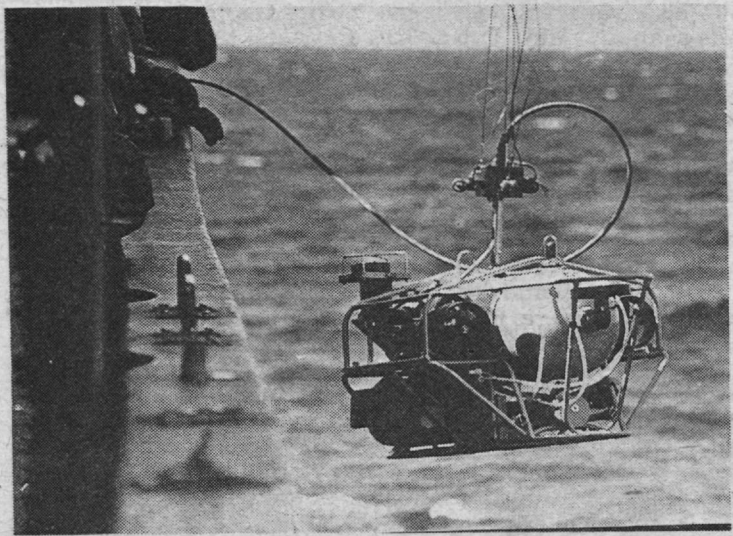


Onnitlejad (vasakult) Valentin Kavun, Keijo Mehtonen, kapten Rein Erlach, Yrjö Saarinen ja Enn Roo. Parasjagu õnnitleb (tool on tühi) Ülo Kollo.

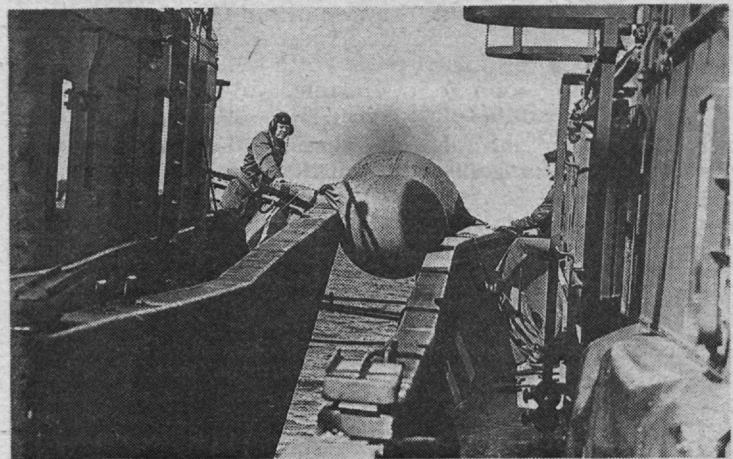
Rootsi meremehed: «Miinid on igavesti noored!»



Sideohvitser Peter Kastberg «Meremehe» korrespondendi kütis.



Kaameraga varustatud robot teel Paldiski vetesse.



Kohtumine merel — vendrid vahele ja otsad peale.

5.—22. maini viibisid Eesti vetes Rootsi Merejõudude miiniraalerid «Arholma», «Ulvön» ja «Landsort» ning staabilaev «Utö». Erinevalt tavapärasest oli tegu mitte külastuse, vaid tõsise tööga. Paldiski lähikonnas leidsid laevade meeskonnad 13 meremiini ja ühe torpeedo, mis ka kohapeal kahjutuks tehti. Lisaks sellele moodistati suur osa Paldiski sadamatesse suunduvast laevateest ning kanti kaardile merepõhja sügavused. 14. mail toimunud pressikonverentsil rääkisid Rootsi Kuninglike Merejõudude ohvitserid ettevõtmisest lähemalt.

ESMAKORDELT TÖÖL VÄLISMAAL

Rootsi ohvitseride sõnul on selline operatsioon välisriigi vetes esmakordne. Möödunud aastal tekkinud idee eluviimist alustati juba mullu, kui 23. märtsil saavutati kokkulepe riikidevahelistel läbirääkimistel. Projekti töödeks koostasid oma ala spetsialistid, kõik mõeldi läbi ja valmistati põhjalikult ette juba hulk aega varem.

Mullu teostasid ka Rootsi laevad merepõhja uuringuid samas piirkonnas ning juba sel ajal märgiti kaardile viie meremiini asukohad. Sel aastal tagasi tulles jätkati uuringuid ja leiti veel hulk merepõhjas lebavaid huvipakkuvaid esemeid. 11. maiks oli avastatud 60 uut objekti, millest vaid kaks osutusid lõhkekehadeks. Ülejäänud osutus merepõhjas vedelevaks vanarauaks — uurijate sõnul vedeles seal kõike värvitunnidest miinikruti. Rootslaste arvamuse järgi olid osa sellest kraamist lahkuvad venelased meelega vette visanud, et loodust reostada.

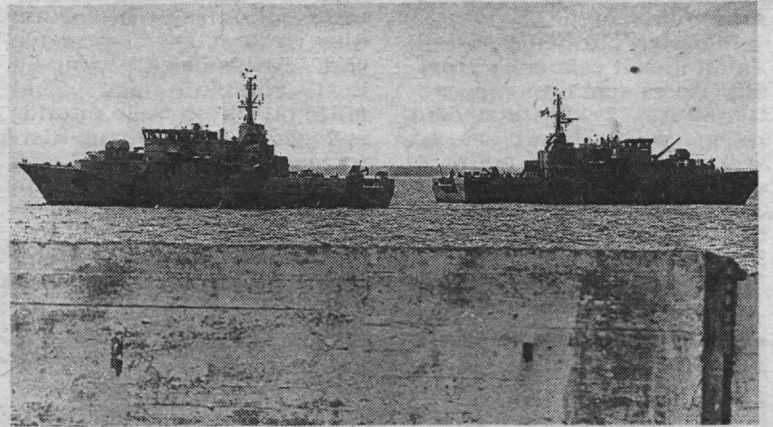
Samalaadset merepõhja uuringutega moodistati ka 900 meetri laiust ja 8 meremiini pikkust laevateed: selle töö tulemused anti üle Eesti Veeteede Ametile. Rootsi spetsialistid pidasid töötingimusi Paldiski vetes väga heaks, sest merepõhi on seal liivane ja tasane — objekte on kerge märgata ja taas leida. Ka vette visatud pudelid olid selgelt näha. Kergemini ligipääsetavates kohtades kasutati veelusteks töödeks laevalt juhitud robotit, mujal asetati lõhkekeha me-

repõhja ajateenijatest tuukrid.

RASKE JA HUVITAV KOGEMUS

Suur osa põhjast leitud miinidest meenusid leidjatele väga vanu lõhkekehi. tea-

tavasti on aga näiteks markeeringuga M-12 tähistatud miinid ühesugustena kasutusel juba I maailmasõja aegadest. Nii ei saadudki teada, milline armee need eri sorti surmamunad Paldiski



Miiniraalerid Paldiski reidil.



Traaleri roolikambris teeb suure osa tööst kaasaegne tehnika, kuid ei puudu ka valvsad pilgud.



Ruum, millest jälgitakse sonari ja roboti abil saadud pildi abiga merepõhja.

Euroopa Komisjoni mere-
transpordi ja sadamate
direktori
dr. WIM A. BLONK'i
mõtteid Euroopa Liidu
merendusest

EUROS — Euroopa Liidu oma laevaregister

Seni on püütud väljalipustamist takistada EURO-registri töösse rakendamiseks. Välja on töötatud terve rida soovitusi, kuid seni ei ole ükski ettepanek leidnud piisavalt toetust kõikidelt, kes seda mängu kaasa mängivad (laevaomanikud, ametiühingud, rahandusministrid) ja isegi mitte ministritelt, kes vastutavad meretranspordist. Rootsis oli ilma EU-ga ühinemise suudetud mõnda, milleks Euroopa Liidu liikmesriigid ei ole võimelised olnud. Seal on valitsus otsustanud näiteks meremeestele tulumaksu tagasi maksta ning nende sotsiaalmakse vähendada.

EUROS saaks olla edukas ainult sel juhul, kui ta suu-

daks vähendada lõhet oma ning konkurentide laevade operatsioonikulude vahel. Seda on võimalik saavutada kas oma kulude vähendamise teel või võideldes kõlvatu konkurentsiiga, mida osutavad alandandardid või mugavuslipu all sõitvad laevad. Oma kulude vähendamine on võimalik, kasutades paindlikku mehiteerimispoliitikat ja liikmesmaade subsidiume, mis on spetsiaalselt, kas otseselt või kaudselt, suunatud finantsabile või maksupoliitika läbiviimisele. See võib pörgata vastuseisu, kuna soosib riiklikul tasemel abistamist ning teisalt töötingimuste kitsendamist. EUROS-e lipu all sõitvate laevade toetamine võib luua uue pretsedendi.

Mehitamise probleemid on raskemad. Laevaomanikud on huvitatud ainult võimalustest selle registri all sõitvate laevade mehiteerimisest võimalikult suure arvu mit-

te-EU-maade meremeestega, samal ajal kui ametiühingud nõuavad võimalikult suure hulga EU-maade meremeeste palkamist.

Praegu arutavad komisjoni liikmed koos ametiühingutega, kuidas oleks võimalik mehiteerimist mõlemale poolele vastuvõetaval moel korraldada. Septembris suudeti leida mõned kompromissivõimalused, mis peaksid minema töösse rahvusvahelises mastaabis. Need on:

1. ellu viia 1986. a. seadustepakett, eriti "Regulatsioonid hinnataseme kohta" ning raskustes oleva firma vaba juurdepääsu kindlustamise kohta lastidele ookeani-laevanduses;
2. kohtumised kolmandate maade ja rahvusvaheliste organisatsioonidega vis a vis;
3. kabotaaživedude soosimine;
4. kursside (rate) balansseerimine multimodaalselt;
5. mitte-EU-meremeeste

rangem professionaalsuse kontroll, kui nad sõidavad EU lipu all;

6. noorte meremeeste väljaõpetamiseks tuleks kasutada sotsiaalfondi, noorsooprogrammide ja regionaalsete fondide vahendeid, samuti luua juurde uusi töökohti;

7. tuleb järgida ILO ja IMO otsuseid töötundide kohta; see peaks kehtima ka EU direktiivide kohta, mis puudutavad regulaarseid parvlaeva- ja ro-ro-liine Euroopa Liidu vetes;

8. riikliku sadamajärelevalve (Port State Control) tugevdamine, see peaks hõlmama ka elamis- ning töötingimuste kontrolli laevadel;

9. uuringute korraldamine stressi, väsimuse, elu- ja töötingimuste suhtes laevadel;

10. uurida ülelaadimise (overcapacity) vähendamise ning ohutuse parandamise võimalusi, kasutades ülemaailmseid ettekirjutusi vanarauaks saatmise osas.

Nende punktide täitmine peaks võimaldama laevandust arendada.

Põhiprobleemid on nagunii lähisõit, mereohutus, sadamade EU liikluskemist ja merenduse välissuhted.

Mereohutuspoliitika eesmärk on välja arendada selline süsteem, kus risk oleks minimaalne.

See sisaldab laevade inspekteerimise tõhustamist, väljaõppe ühtlustamist kõrgis maades, selle miinimumtaseme ühtlustamist. Lisaks loodussõbralikuma ballasti ja topeltkorpusega tankerite kasutamine.

Laevade kontrolli tihendatakse ja karmistatakse, eriti alandandardsete laevade osas. Selliste laevade kasutamine peaks omanikele muutuma majanduslikult ebatasuvaks. Samal ajal ei tohiks nn. avatud registre kasutamine automaatselt liigitada selle laevu alandandardsete hulka.

"Ålands Sjöfart & Handel",
1994 nr. 6,
tõlkinud Reet Naber

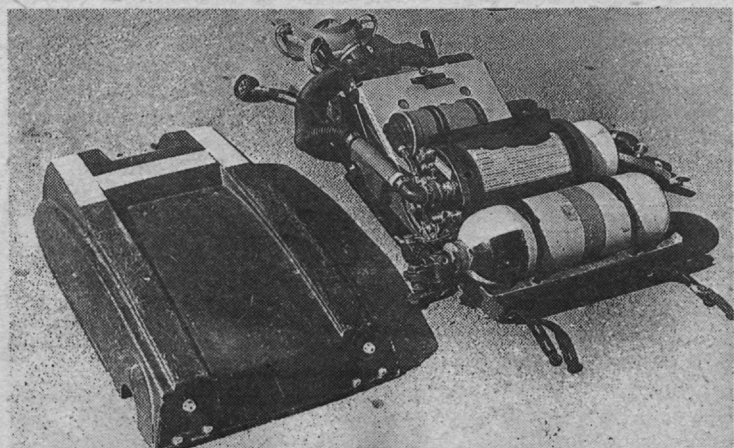
Laevandus Euroopa Liidus



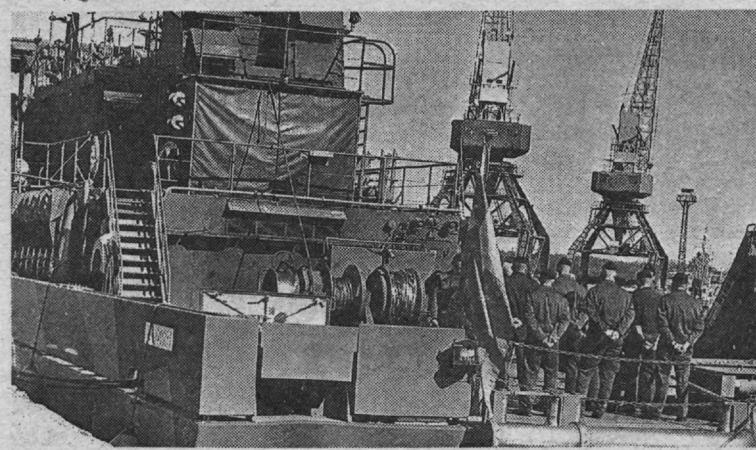
Tuukrid valmistuvad järjekordse miini juurde lõhke-laengut paigaldama.



Rootsi ajakirjanikud said ka kopterisõitu proovida.



Tuukri hingamisaparaat.



Rivistus enne mereleminekut.

lahte poetanud oli, ja spetsialistide sõnul oleksid nad «igavesti noortena» veel pikka aega lahinguvalmis. Igaks juhuks lõhati ka leitud õppe-miini, sest selle täielikku ohutust ei olnud võimalik vee all kindlaks teha. Lisaks Paldiski miinidele lõhkasid rootslased ka kaks Naissaare merepoolsest rannaveest leitud suure lõhkelaenguga miini.

Kõik leitud objektid ja tehtud tööd salvestati videosse ja fotodele, ning need jäävad õppematerjalina Rootsi mereväe käsutusse. Suurimateks retkel ette tulnud probleemideks pidasid rootslased oma tööpaiga suhteliselt suurt kaugust kodumaast. Samas leidsid nad, et praktilise õppusena oli üritus parim: et kõike seda viperusteta Rootsist juhtida, saadi juurde hulk kogemusi. Sel-

leks, et suurtes sügavustes käinud tuukrite tervist kindlustada, viidi nad suure sõjaväekopteriga Rootsis asuvasse barokambriisse. Igaks juhuks oli rootslastel kaasas kõik vajaminev võimaliku tuuma- või keemiareostuse tõrjeks ja tsiviilkaitseks. Võimaliku õnnetuse puhuks oli olemas satelliitside, mille kaudu võis sündmuskohalt edastada lisaks sõnumitele ka telepilti ning saada Rootsist tegevusjuhiseid.

Kui tavaliselt osalevad kõigis ÜRO ja teistes rahvusvahelistes sõjaväeüritustes vaid elukutselised, siis seekordsele ettevõtmisele olid kaasatud ka ajateenijad, kes moodustasid suure osa nelja laeva meeskonnast. Tihedat koostööd tehti aktsiooni ajal Eesti mereväe ja piirivalvega.

Kõigile huvilistele ajakirjanike hulgast näitasid roots-

lased 9. mail Paldiski sadamas, kuidas käib miinide kahjutukstegemine tuukrite abiga. Ajakirjanikud viidi ka miiniraaleritel merele, kus demonstreeriti merepõhja uurimist sonariga ning seal leiduva jälgimist laevast juhitava roboti kaamera abil. Rootsi juhtivate lehtede esindajad toodi muide kohale tollesama suure armeekopteriga, mis mereväe kodumaaga vahendas. Peale esitlust toimus staabiliaeval «Ütö» pressikonverents, millel esines ka Rootsi välisabi minister Pierre Schori.

PILK LOKKIDELE

«Meremehe» mitmes kirjutükis on lugeda olnud noortest meremeestest, kel probleeme pikkade juuste ja lehvivate lokkidega: kõik laevaomanikud polevat just valmistuses pikajuukselistest madrustest. Rootsi mereväelastele pilku heites selgus aga, et valdavalt on nende hulgas kaks soengut: kiilaspea ja hobusesaba. Esimest kannavad peamiselt tuukriametit pidavad noormehed, teist aga madrused. Allakirjutanu luges pikapatsilisi poisse põgusal vaatlemisel laevadest kokku kümme-kond ja ükski neist ei paistnud nende (küll korraliku soenguga) komandöridele mitte meeldivat.

PETER KASTBERG: SEST ET MA EESTLANE OLEN!

Ajakirjanikele, kes rootslaste korraldatud nätlükust õppepäevast osa said, oli abivalmiks tõlgiks ja teejuhiks rootsipärase nimega mees Peter Kastberg. Vabalt eesti keelt valdav mees aitab kohalikel suleseppadel aru saada suurest osast rootsikeelsest jutust, mille peale teiselt poolt Läänemere kohale lennanud ajakirjanikud varmselt noogutasid ja märmeid tegid. Ühe päevalehe esindaja imestavale pärimisele, kust rootslane nii hästi eesti keelt oskab, vastas ta uhkelt: sest et ma eestlane olen! Lühintervjuu andis pidevalt suhtlev mees ka «Meremehele». Ta ütles, et on 28-aastane ja pärit segaperekonnast: isa rootslane, ema eestlannast sõjapõgenik. Üles kasvas Peter kakskeelsena, tal olid sõbrad mõlemast rahvusest, kool, laulukoor ja jalgpallimeeskond aga eestikeelsed.

Varem on Peter Eestis käinud palju: esimest korda aastal 1973 raudteed mööda Leningradi kaudu, hiljem iga paari kolme aasta tagant aga meritsi. Rootsi mereväes on Peter reservohvitser — ta kutsuti teenistusse ajutiselt igapäevatöö juurest, ülesandeks suhelda Eesti pressiga ametiisikutega. Peteri põhitöökoht on üks inglise firma, mis teeb tööd Eesti Erastamisagentuurile ja mehe alaline töökoht seega samuti Eestis.

Peter arvab, et miinitõrjeaktsioon Paldiskis on väga hea kogemus mereväele: saab trennida tundmatutes vetes. Eesti-Rootsi suhete juures on võimalus Eestile abi anda samuti väga oluline, arvab sideohvitser Peter. Peteri meelest on suhtlemine kohaliku rahvaga väga tähtis, ta ütles, et alul kardeti rootsi madruseid omapäi Paldiskisse kolama lasta, hiljem selgus aga, et nood said seal suurepäraselt hakkama: linn pidi nende meelest naljakas olema ning selle elanikud külalislahked.

Ma ei tea tegelikult, kumb ma olen, eestlane või rootslane, lõpetab leitnant Peter naerdes jutu, igatahes on minu jaoks fantastiline, et ma siin töötada saan!

**Küllike Rooväli
Isi Trapido fotod**

Esimese mereline mark



3. juunil hakati Tallinna trükikojas "Vaba Maa" trükkima esimest mereteemalist postmarki uues Eesti Vabariigis. Esimese päeva tembeldamine on 5. juulil. Sisemaiseks tarbimiseks mõeldud (hind 1.70) margi kavandas Eesti Meremuuseumi kunstnik Roman Matkiewicz.

Margil on kujutatud Pakri tuletorni merekaardi serval. Kavandi aluseks võetud merekaart on 1930. aastate lõpust, sellel on Pakri poolsaar, Paldiski laht ja Pakri saared. Et Paldiski on ka tänava kuum teema, ilmub oktoobris ümbrik ja eritempel tuumareaktori lahkumise puhuks — Eesti saab siis eeldatavasti tuumavabakas.

Madli Vitismann

"Eesti Veeteede Ameti Teataja" nr. 3



sisaldab ameti käsikirju: "Muudatuste sisseviimine laeva juhtkonna liikme diplomi või kvalifikatsioonitunnis-

tuse väljastamise ja ajutise äravõtmise eeskirja". "Laeva juhtkonna liikme diplomi või kvalifikatsioonitunnistuse kinnituse väljastamise ja ajutise äravõtmise eeskirja muutmise ja täiendamise", "Merepukseerimise tehnilised nõuded" ise ja nende kinnitamine ning tüki neli kutse ajutise äravõtmise käskkirja. Teede- ja sideministri on sadamatasudest vabastamise määrus. Veel on lugeda veeteede ameti ringkiri Läänemere piirist Skagerraki väinas, IMO teateid ning kohalikke teatisi ja õiendeid.

Ara on toodud ka meresõiduohutuse talituse ning tuletorni- ja hüdrograafiaalutuse uued aadressid ning telefoni- ja faksinumbrid, lisaks informatsioon veeteede ameti väljaannetest, nende tellimisvõimalustest ja Eesti merekaartide müügikohtadest.

**Ebalev pilk
lokkidele**

**"Meremehe"
moekommentaar
Paldiskist**

Soliidsed kiilaspead: ka tuukrid olid sõjalaevadel 12 kuud sundaega teenivad noormehed.

Kail võis üsna tihti näha ka pikajuukselisi madruseid.

Isi Trapido ja
Küllike Roovälja fotod



Külastajate näitus Karlskronast

avati Eesti Meremuuseumis 26. mail. Sealse meresõjamuuseumi rahvas on oma Tallinna kolleegidega tuttav juba vähemalt viis aastat, ja näituste vahetamist algusest peale arutanud.

Näituse nimi on "LÄÄNEMERE PÄRAND". Meremuuseumi allveearheoloog ja kapten VELLO MÄSS, mida teie kui spetsialist ütlete väljapaneku tutvustuseks?

"See on atraktiivne emotsionaalne läbilõige rootsi merearheoloogide töövõimalustest ja töövahenditest ning hulgest nende teostatud projektidest. Näitus ei ole liialt spetsiifiline, vaid mõeldud just tavavaatajale. Igaüks võib saada ettekujutuse, mis see merearheoloogia on, kuidas laevavrakk põhjas välja näeb ja mil moel neid uuritakse. Näitusel on suur hariduslik missioon. Muide, osa näitust jäi rootslastel kahjuks konteinerisse seisma — ei mahtunud selle pinna peale ära, mis meil pakkuda oli. Aga palju vaadata on sellest hoolimata."

Peale Karlskrona ja meie muuseumi rahva ning viimase veealuste ning muude sõprade austasid näituse avamist ka Tallinna linna esindaja ning koguni kaks ministrit, kultuuri- ja kaitseminister. Kohal oli ka üks näkina tutvustatu, muud Rootsist, aga praegu Viljandi Kultuurikolledžis rahvamuusikat õpetav Sofie Joons, kes Jaak Johansonil saatel paar ilusat laulu laulis ja hiu kannelt mängis.

Mari Vamba

Lipukandmise nõudeid
Loe 3. lk.
Mis purjetajaid ootab
oolümpial? Loe 4.-5. lk.
Lõppes America's Cup
Loe 7. lk.
1995. a.
Looduskaitseasena
"Sinilipp" sadamad
Loe 8. lk.

Purjetaja



N. R. 41331/1995
*HOMMIKULEHE LISAVÄLJAANNE

Purjetajate leht tuule peal

Ajaleht "Purjetaja" on viimasel ajal ilmunud "Hommikulehe" lisaväljaandena, ja kui nüüd viimane "Rahva Hääle" ning "Päevalehega" ühte heidab, seisab purjetajate leht küsimuse ees: mis edasi?

Aga lehte on ilmunud üldse juba 33 numbrit, neist tänavu 4. Viimased kaks sisaldavad palju erialast, aga ka palju üldhuvitavat. Juttu on ookeanipurjetamise tippvõistlusest *Whitbread Round the World Race* ning eestlaste kindlast kategooriasest 1997.—1998. aasta võistlusest osa võtta; Stockholmis paadinäitusest, kus oli näha ka üks Eestis valmistatud alus, ehkki Rootsi firma nime all; Toomas ja Tõnu Tõniste maialgal peetud pressikonverentsist; *America's Cup'*i võitnud uus-meremaalastest ja nende teami juhi punastest sokkidest, mida pärast võitu suur hulk nende kaasmaalasi ka kandma hakkas ning Savannah'st kui olümpiaregati linnast.

Järgnevat räägib purjetamise etiketist; riitlusest, käitumisreeglitest, lipukandmise nõudeist. Lihtnimine saab muuhulgas teada, et lipp "Kärp" (haisuloom) tähendab: paadi külastamine pole soovitatav; lipp "Elevant": paadis on kõik korras ja lipp "Sõjakirves": ettevaatust, kapteni (omaniku) abikaasa on pardal.

Veel selgitatakse, kust saab ilmateateid, missugused on peamiste päästestruktuuride piirkondade korrapidajate telefoninumbrid, missugused on Eesti purjetamisühendused, missugused sadamates saab vormistada Eestist väljumist ja siia saabumist ning missugused on uued kehtivad tollieeskirjad reisijatele.

Ara on trükitud ka võistlusprotokolle, edetabeleid ja 1995. aasta võistluskalender.

Seda lehte on huvilistel kahtlemata väga vaja.

Mari Vamba

Mis Lätis uudist on?

Läti mereväe kapten Eriks Lingis ütles, et neid kimbutavad needsamad hädad mis meidki. Raha on vähe, ei jätku väljaõppinud kaadrit, laevad ise on vanad ja abi korras saadud kehvas seisukorras. Näiteks Saksamaalt saadud samasugused "Kondor"-tüüpi laevad kui meilgi vajadis suurt remonti. Loomulikult polnud peal relvastust, aga puudus oli ka navigatsioonivahenditest, jõuvõlli kordategemiseks kulus hulk tööd. Lätlased olid õnnetud seetõttu, et ka tehnilist dokumentatsiooni ei õnnestunud saada ning alles mitmete ponnistuste peale saadi vajalik enam-vähem kokku. "Oleks tükk maad targem olnud, kui oleksime saanud mitu ühe seeria laeva. Nüüd on nii, et igaüks annab paar tükki, millele on kohe varuosad vaja ning kogu remonditöö on kasuks nende endi laevatehastele.

"Kondor"-tüüpi M-01 "Imanta" on see laev, mis pärast mitmeaastast vaevanagemist korda saadi ning ilmselt osaleb ka "Baltop '95-l." Kaadri ettevalmistamisega ollakse samuti probleemide ees. Kuigi me oleme nagu arvamusel, et Lätis on olnud tunduvalt rohkem mereväelasi, arvab kapten Lingis, et ikkagi vähe. Nende laevastikul on mitu rajooni, kõigile koolitatuid ei jätku. Mereväelaste prestiiž ei ole kuigi kõrge, sõjaväkke suurt ei taheta minna. Mereakadeemias (nende merekool) ei anta mingit sõjalist ettevalmistust, ainult meresõidudualist. Seega tuleb sõjalaevastiklastel oma meeste lisakoolitus mujalt saada. On nagu meilgi kokkuleppeid sõbralike maadega, aga sealt hakkab spetsialiste alles mõne aasta pärast tulema.

Ka kurvastas kapten Lingis, et naaberriigi kohta liigub info liiga vähe. Probleemid on meil paljuski ühised ning vastastikune infovahetus aitaks ehk mõnegi lahenduse kergemalt leida.

Reet Naber

Aastaraamat sisaldab viit aastat

Eesti Meremeeste Liidu väljaandele ilmunud «Eesti laevanduse aastaraamat 1995» osutus lähemal vaatlemisel tõhusaks teatmeteoseks meie merenduse kogu viimase 5—7 taastamisaasta kohta. Pea iga firma ja riigiasutus on (toimetaja Enn Kreemi ja Rein Raudsalust, Olev Leinost, Reet Naberist ning Kalle Pedakust koosneva töörühma nõul?) leidnud kohustusliku olevat k o g u oma uus elu kirja panna. Sama on tehtud ühe või teise merelise tegevusala ülevaatega. Ikka alustamine 1989. või 1990. aastast, vahel harva ka põikeid Eesti aega ja kord koguni nõukogude omasse — sel kombel tehakse ring peale veetede ametile ja selle tuletorni-hüdrograafialatitusele, merepiirivalvele ja ookeanipüügile, laevaregistri ja reisisilaevaliiklusele, Eesti Merelaevandusele, Tallinna Sadamale ja Paldiskile ja väikesadamale, Tallinna Mere-tehasele ja Balti Laevaremonditehasele, merekoolitusele ja mereuuringule, meremeeste ja laevaomanike liitudele ning meremeeste majale, me-

relaevanduses ja välislaevades töötavatele meestele ning ka «Estonia» hukule. Peaaegu iga loo all on vastava valdkonna või asutuse kõige kõrgema juhi nimi. Mitme teksti sisu, üleseehitus ja mõnel puhul ka sõnastus on mingitelt konverentsidelt või varem ilmunud väljaannetest juba ka tuttavad.

Nii moodustab kogumik ühe tõsise ja kompaktselt teraviku. Eeldades artiklite sees leiduvat hulgalise arvandmes-tiku laitmatut täpsust, peaks raamat olema hindamatu väärtusega allikas kõigile, kel vaja kas meie merendusest laiemat pilti saada või üht-teist täpsustada. Liitati kui siin on eraldi ka veel ära toodud Eesti laevaomanike nimetiku ja sadamate andmetiku.

Kas siit üldse nii väga midagi puudu ongi? Kui, siis ehk laevade ja me laevastike kohta; ka agendifirmadest pole eraldi juttu.

Üksainus artikkel on terve kogumiku peale ka teistlaadne. Meremuuseumi teadur, allveearheoloog, tuuker, kapten ja kes kõik veel Vello Mäss kirjutab Hiiumadala

tulelaeva leidmise loost. Kirjutab huvitavalt, emotsionaalselt ja seejuures täpselt ega mahu seepärast üldisesse loetelusse. Veel kord: esimene aastaraamat on hea just nii, nagu ta on. Aga järgmiste koostajad on juba valiku ees: kas jätkata puhtametlike aastaülevaadetega või püüda loobuda kõrgete ametiisikutega allkirjadega paratamatult kaasnevast kuivast faktide esitamisest ning leida muid vastava valdkonda perfektselt tundvaid ning seejuures huvitavalt oma mõtteid sõnastavaid inimesi. Ja ega ka intervjuu vorm mõne mehega pea olema välistatud.

Muide, ilmunud aastaraamatul on veel üks hea külg: väljaandmist toetanud asutuste-ettevõtete reklaamid on ka üsnagi inim-, mis sest, et osalt ka ingliskeelsed. Viiskat reklaamikeelt tuleb teatavasti ikka üha vähem ette. Eriti tore mõte on tulnud «Balpadal», kes end «Suure Tõllu» katelde remondi ning neis süüdatud laulupeotule kaudu tutvustab.

Mari Vamba

Helsinki Komisjoni merenduskomiteest

Dr. jur. PETER EHLERS on Helsinki komisjoni Merenduskomitee esimees. Igapäevane töökoht on tal Saksamaa Föderaalsete Laevanduse ja Hüdrograafia Ametis, lisahuvide hulka kuulub merendusajalugu: ta on ka Saksamaa Meremuuseumide Administratiivnõukogu liige.

Millega tegeleb merenduskomitee?

Läänemere riikide poolt keskkonna kaitsmiseks moodustatud Helsinki Komisjon töötab nelja komiteega: merenduskomitee on organ, mis tegeleb probleemidega, kuidas vältida reostust laevadelt.

Meie komiteel on kaks põhitood: olla organiks, mis arendab koostööd Rahvusvahelise Mereorganisatsiooniga (IMO) ja koordineerida sedasama tegevust Läänemere piirkonnas. Et laevandus on rahvusvaheline tegevusala, ei ole tegutsemine ainult regionaalsel tasemel tagajärjekas, sest eeskirjad ja seadused peavad olema kõigi maailma lippude all sõitvate laevastike jaoks. Mida me saame piirkondlikul tasemel teha? Jõuda ühistele seisukohtadele, tegutseda kui teatav survegriip, ning saavutada, et IMO ja Läänemere riigid «räägiks üht keelt». IMO-ga koostööd tehakse meie eesmärgiks seal suuremat mõju saavutada.

Teine suur töö on viia kõik IMO väljatöötatud rahvusvahelised reeglid ja standardid Läänemere piirkonnas ellu ning seda kõige efektiivselt.

Põhiliselt tegeleme laevade eksploatatsioonil tekkiva reostuse ärahoidmisega.

See tähendab probleeme, mis on seotud kütuse, kemikaalide, roiskvee, toidujätmete jms-ga.

On rida ettekirjutusi, mis peaksid sedalaadi reostuse ära hoidma, ja neid me püüame kogu aeg täiustada. Oleme saavutanud, et sadamates on vastavate vastuvõtupunktide võrk kogu Läänemere ulatuses välja arendatud. Vaja on see süsteem

võimalikult efektiivselt tööma saada.

Teine probleem on seotud nn. illegaalsete jäätmetega. Laevad püüavad oma jääkidest keelatud moel lahti saada. Üle parda. Selle takistamiseks on vaja ranget kontrolli nii sadamates kui ka merel, samuti on vaja leida võimalus süüdlaste karistamiseks.

Arutatud on ka suurte reisisilaevaldete heitvee probleemi. Rootsis on tehtud uurimusi ja tulnud järeldusele, et sellise laevade roiskvee hulk on 2,6 korda suurem kui kogu Göteborgi linna oma, 430 000 m³ aastas. Osalt antakse see vesi üle vastavatele kogujatele, osa aga, ja muide, küllalt suur osa, lastakse täiesti seaduslikult väljaspool rannikupiirkonda merre. See on suhteliselt neutraalne probleem, aga tahaksime selle juurde tagasi tulla.

Probleem on laevade põhjustatud õhureostus. See küsimus on Läänemere regioonis üles kerkinud, meie viisime selle IMO-sse. Nüüd tegeldakse seal rahvusvahelise konventsiooni väljatöötamisega, mis oleks ka meie keskkonnakaitsjate jaoks piisavalt range.

Veel oleme arutanud lõbusõidulustesse puutuvat. Rootsist olevat üle miljoni jahti ja lõbusõiduluse. Nende probleem on ju see, et iga üksiku jahti või paadi jäätmete hulk on tähtsusetult väike, aga miljoni oma... See ON probleem.

Teine asi, mis puudutab väikealuseid, on mootorite heitgaseid, eriti kahetaktiliste mootorite omad.

Mõlemas küsimuses alustame ühtsete eeskirjade väljatöötamist, aga esile kerkib rida puhtpraktilisi raskusi. Näiteks arvati, et keemiliste tualettide kasutamine lahendab kõik probleemid. Aga kemikaalid, mis neis kasutatakse, on toksilised. Neid ei saa lasta Läänemerele ning ka sadamates pole vastavate vastuvõtupunktide võrk.

Sügisel võttis Tallinna koosolekust osa ka IMO-esindaja, on see tavaks?

IMO-ga on meil olnud koostöö ka varem, aga seekord osales nende esindaja esmakordselt merenduskomitee töös.

Esimest korda olid koosolekulaua taga delegatsioonid kõigist Läänemere-äärsest riikidest. Läti ühines ametlikult Helcomiga alles mullu juunis, kuigi oli vaatlejana varemgi osalenud.

Kes aga tulemata jäi, oli Euroopa ühendus. Nemat on organisatsiooni liikmed ülemöödunud aastast, kuid ju siis oli vahemaa Brüssel ja Tallinna vahel liiga pikk.

Kas Helcom teeb midagi ka oma tegevuse laiendamiseks?

Me kõik töötame ka selle nimel, et jagada teavet oma tegevuse kohta. On oma ajaleht «Helcom News», kõik materjalid jagatakse asjaomastele organisatsioonidele. Näiteks lõbusõiduluste kohta käiva materjali kohta tegime spetsiaalse juhendi, mis jagati vastavatele liitudele, et levitada kogu neile vajalikku informatsiooni. Komisjonide töös osalevad riikide esindajad hoolitsevad selle eest, et teave leviks.

Meie Saksamaal teeme tööd selle nimel, et selgitada, et meie koostatud nimekirjad on vajalikud ja mõistlikud. Selleks kasutame ka massimeediat, sest info on ütlema-tähtis.

Varem olid merendusohutusega tegelejad liialt kontsentreeritud kitsalt tehniliste ettekirjutuste tegemisele ning ei pööranud piisavalt tähelepanu inimfaktorile tähtsusele. Praegu on IMO juba mõnda aega tõsiselt seda küsimust arutanud.

Helsinki Komisjoni Merendussekretär ADAM KOWALEVSKI lisas:

Kogu meie dokumentatsioon on avalik. Igaüks, kel huvi, võib sellega tutvuda. Riiklikud institutsioonid saavad vastavad materjalid ja nemad neid ka levitada. Oleme alati valmis ka lisainformatsiooni andma.

Küsis Reet Naber

Ahvenamaa lugusid

Kuidas töötab Ahvenamaa toll?

Tänu Ralf Johanssoni kaasabile said omavahel tööasju arutada Saaremaa Tollinspektuuri juhataja **Mart Kiisa** ja ta sealne kolleeg **Tom Söderholm**. Soome kolleeg oli meelsasti nõus vaba päeva ohverdama, et kokku saada. "Kindlasti hakkavad sidemed meie vahel tihene-ma, võib tekkida vajadus omavahel nõu pidada. Siis on hea, kui tead, mis mees teisel pool asju ajab," oli tema seletus.

Mariehamnis on 42 tollitöötajat, mõne aasta eest oli veel 49. Lama. On kaks jaama: Mariehamnis ja Eckeröl. Lisaks on need punktid, mis pole pidevalt mehitud. 1960. aastateni käis kogu Rootsi laevavahendus läbi Degerby, siis viidi Longnäsi. 1959. a. alustati praeguseks väga elavaks muutunud reisisilavaliiklusega. Laevaomanike põhihuviks on maksuvaba kaubandus. Tollimeestel on tegu selle kaubaga, mis läheb laevade varustamiseks.

Tollimaksud lähevad *Merrenkukuhallitusele*, samuti

faarvaatritasu. Praeguseks on jõutud selleni, et iga täidetud dokumendi eest tuleb maksta, ka see raha läheb ära. Tööd tehakse üleriiklike, mitte Ahvenamaa seaduste järgi. 1993. a. keskvalitsuse eraldatud vahenditest kulutati palkadeks 93%.

Aastas korraldatakse kolm-neli PTG (Politsei, Toll, Piirivalve) ühisaktiooni merel, igast ametkonnast üks mees.

Mehele endalegi tegi natuke nalja see, et palgasaamisel on premiaalsüsteem vastavalt tehtud töö hulga. Igamehel on oma *visittatsiooniheft*, kuhu tehtu märgitakse.

Tööd üleliia ei olevat. "Mariehamn on nii väike paik, et siin näiteks narkomaan olla ei saa: kohe on kõigil teada ja kui tahetakse jätkata, minnakse kas Stockholm või mujale kaugemale."

Mingit suuremat salakau-pa ka läbi ei käi, pole turgu. Transiidiks on vist ebamugav ja pikk tee. No ja siin ei kujuta keegi ette, et tänaval

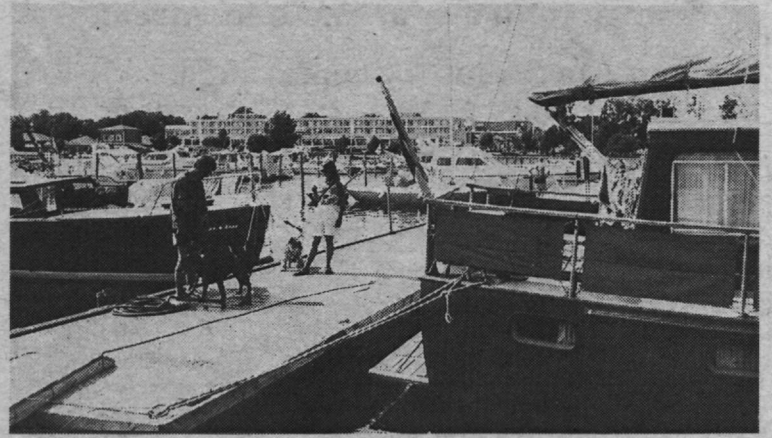
võiks *vodkat* müüa, nagu mujal Soomes. Siin on igal mehel tänu *tax-free* kaubandusele niisugune "patarei" kodus, et ei mingit tänavas-tu huvi.

Meremeestel on oma tolli-raamatud, millega ta saab korraga kuus sisse tuua sama koguse tollivaba kau-pa, mida reisijad võivad tuua tollivabalt iga reisiga.

Kolleegide jutt hõlmas kõik töövaldkonnad. Väga tänu oli Mart Kiisa nende juhendmaterjalide ja ceskir-jade eest, mis ta kaasa sai. Ta arvas, et keskkontor peaks kindlasti saatma naa-bermaade tollieeskirjad "alla", kohapeale, et seal saaks neid klientidele tut-vustada. Neil seal Saaremaal Soome tollieeskirju polnud. Võib-olla Tallinnas on, aga seal polnud üle mere jõud-nud. Nüüd jõudsid Soomest.

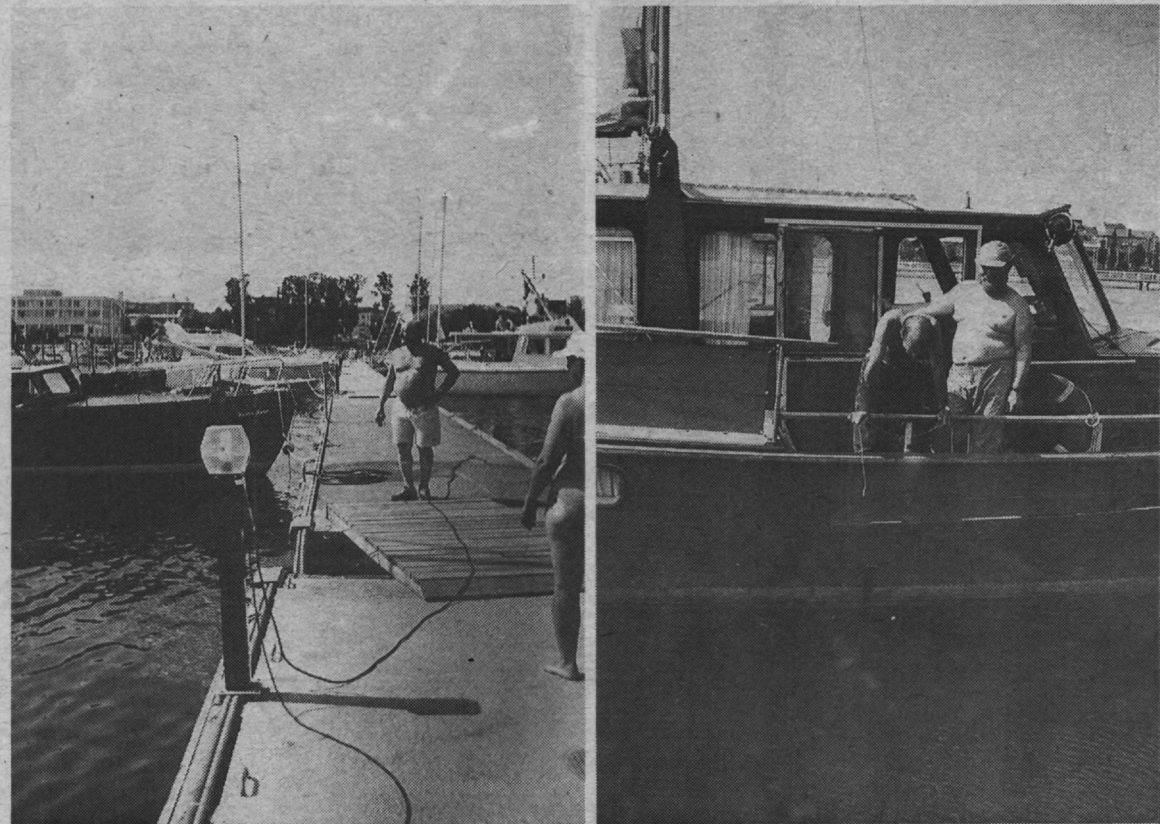
Kui meie minejad Soome seadusi natuke paremini tunneksid, jätaksime endast vähe tsiviliseerituma mulje ka.

Reet Naber



Lausa linnas: Mariehamni kulalissadam sadade vaikelae-vadega elas hoopis suvisemat elu: ka koerad said vooli-kust jahutust.

Sada meetrit linnavalitsusest ja paarsada meetrit maavalitsusest on külalissadama kau-gemgi kaiots. Vesi on nii puhas, et «Rock City» kapten loodab oma laevaperet kalade-ga ära toita. Esimene priske purikas on käes ja lootus selle võrra suurem.

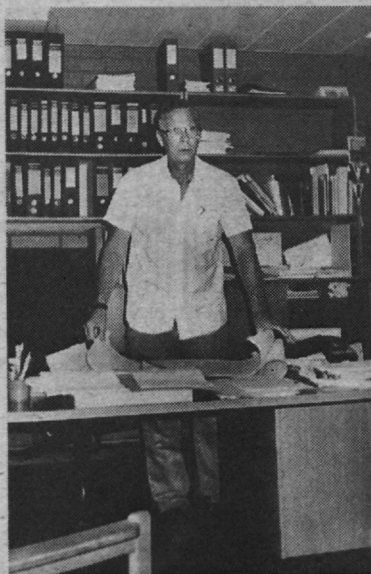


Mariehamni merekoolis

Linnaservas männimetsa all on mitu ametikooli, üks neist merekool. Madal uhiuue ilmega maja on juba 20 aastat vana. Selles õpetatakse madruseid (*ordinary seaman* õpib 1 aasta ja *abled seaman* 2 aastat) ning kokki (3 aastat). Merekooli võetakse põhikooli lõpetanud, kui nad on vähemalt 16-aastased. Kes on noorem, peab va-hepeal üldametikoolis aasta vanemaks saama. Viimasel ajal on võetud suund madru-se-motoristi ühenderialale ning tahetakse 2 aastaga välja õpetada ka väikelaevajuh-te.

Kooli, mille aastaeelarve on 8,5 miljonit marka, peab ülal Ahvenamaa maavalit-sus. Ent mujalt tulnud õpi-laste eest maksavad neid saatnud omavalitsused.

150-160 õppuri jaoks on koolis hirmpalju ruumi. Oues on suure laeva tekk laadruumide, kraanade ja maude tekimehhanismide-ga. Omaette kabinet või töö-koda on iga toimingi jaoks, mida madrus peab oskama. Üldaineid õpetatakse vähe: on matemaatika, füüsika, keemia ning natuke soome, rootsi ja inglise keelt. Ülejäänud on merendusained, II



Merekooli rektor Olav Remmer

õppeaastal on suurem osa-tähtsus praktilisel tööil.

Kokkade jaoks on suur köök ja söögisaal ning oma pagaritöököda. Kaks väikse-mat kööki on eelnevaks har-jutamiseks, seal valmistatu söövad kokaõpilased ise ära. III õppeaastal lähevad nad

tööle suurde kööki, mis toit-lustab peale oma kooli veel kahe naaberkooli õpilasi ja õpetajaid. Köögis teenitakse kooli eelarvesse lisamiljon. Mariehamnis on ka hea res-toranikool ja paljud mere-kooli lõpetanud lähevad veel aastaks sinna, et saada see-järel kindlamini laeval tööd. Rektori sõnul on suurem osa Soome meremehi ette val-mistatud tööks reisilaeval, kokkadest koguni 85%.

Kuigi vajadused on mõne-võrra erinevad, oleks Marie-hamni merekooli nn. mate-riaalne baas, klassid ja õppe-töökojad, suur ja helge unistus meie rakenduskörg-koolilegi. Võib aru saada, kui hinnaline on inimene, eriti oskaja inimene, nähes raha lugevas ühiskonnas kooli jaoks tehtud kulutusi. Ka seda, mis meile tunduks ilm-selge luksusena. Ühes väik-semas klassiruumis selgitas rektor, et see on mõeldud rühmatöö jaoks kuni 12 õpi-lasele. 13-ndat sealmail sel-lesse klassiruumi ei panda.

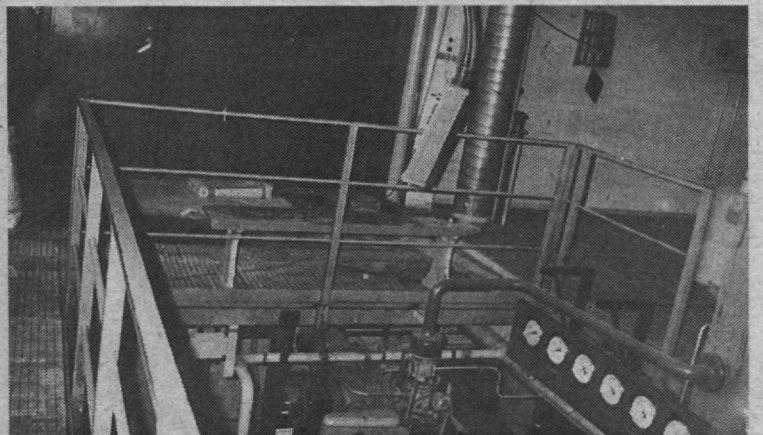
Mõistagi käib korraliku merekooli juurde basseini ujumise ja päästevõtte õpe-tamiseks ning normaalmoot-metega võimla.

Madli Vitismann

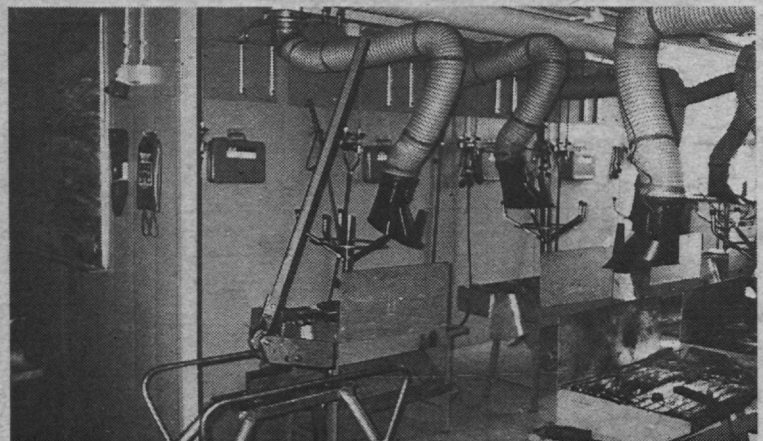
Ametiühingust "Meie Sadamas"

Kahel küljel on juttu sadama ametiühingust. Artikkel al-gab nii: "Brigadiride ja dividõride kursusel avaldati arva-must selle kohta, et sadamas ei ole seaduslikku ametiüh-ingut ja et praegune ei täida vajalikke funktsioone." Mida nimelt see praegune (eelmise lause loogikast lähtudes eba-seaduslik?) ametiühing ikkagi teeb, sellest kõnelevad orga-nisatsiooni juhid. Esimees Lillia Kosmina üks mõtteid on järgmiselt kirja pandud: "Ma ei näe antagonismi töötajate ja inseneride vahel. Aga kui rääkida laadimistööst, siis siin on kõik omavahel seotud: sdividor, talman, dokker jne. Ei tahaks praegusel ametiühingute elustamise ajajärgul seda kohe lõhkuma hakata (*On tehtud ettepanekuid eriala-de kaupa ametiühingud luua — M. V.*) Muidugi võib seda ka hiljem taastada, aga siis on seda juba palju raskem teha. Ja kes tahaks varemeid üles ehitada. Peale selle teevad jõud, kes ei taha meie tegevusest midagi kuulda, juba kõik ametiühingute kaotamiseks".

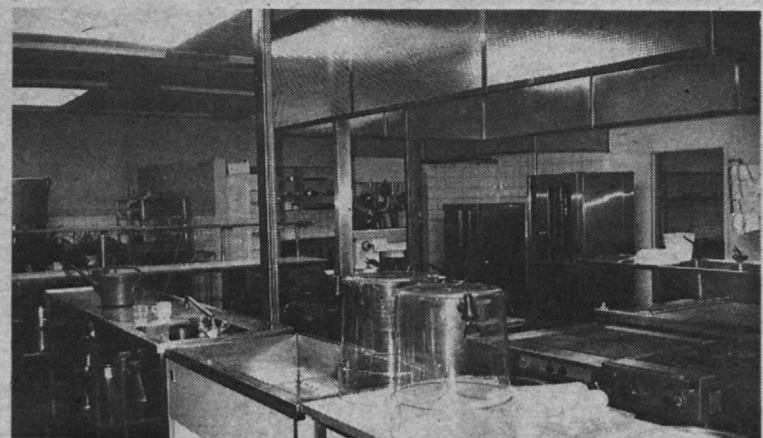
Mari Vamba



Kooli oli sisse ehitatud mitmekorruseline masinaruum.



Suurt tähelepanu pöörati ohutusele ja töötervishoiule. Kus tegu värvide, sae-, või metallipuruga, oli võimas ven-tilatsioon.



Kooli hiigelköögis tehakse praktika mõttes süüa ka naa-berkoolide õpilastele.

Müüa päästeparved PSN-10MK ja PSN-6MK. Uued, komplektsed, vastavad rahvusvahelisele konventsioonile SOLAS-74 (1984. a. parandustega). Võimalik tellida suuremaid koguseid.

Praegu hind koos käibemaksuga:

PSN-10 25 679 krooni
PSN-6 22 363 krooni

Tel. 75 52 07 fax 43 36 05
42 59 70

AS Kaha



A/S MERESIDE
TALLINN
VANA-POSTI 7

TURVALISUS JA EFEKTIIVSUS MEREL JA MEREKALLASTEL

Parim investering on «Raytheon» mereelektronika. «Raytheon» viib kohale ja toob Sind tagasi igasuguse ilmaga. Saadaval IMO, SOLAS ja GMDSS nõuetele vastavad meresõidu ohutuseks vajalikud seadmed.

KÜSIGE MEIE BÜROOST: Tallinn, Vana-Posti 7
Tel. 444 777
Fax 631 31 31

«Meremehe» tellimine

«Eesti Ajakirjanduslevi» on alustanud tellimuste vastuvõttu II poolaastaks.

«Meremehe» poolaasta tellimuse hind on **25 krooni, indeks 69859.**

Pöörduge sidejaoskondadesse!

Toimetust saab nüüdsest kätte ka peileri abil: helistada tel. 6 30 40 50, öelda peileri number 20710 ja oma telefoninumber.
Peileri väljakutse eest eraldi tasu ei võeta.

RE Tallinna Sadam
sadamates seisid
5. juunil:

Kes meil käivad

Muuga sadamas
"Samargie" — laadib naftat
"Volga 4001" (Vene) — laadib sütt
"Volgo-Balt 226" (Vene) — lossib segakaupa
"Benegrinus" (San Vincent) — lastib ammoniumfosfaati

"Kathrin" (San Vincent) — laadib kroomimaaki
"Western Bell" (Norra) — laadib pikki raudtalasid

Kopli sadamas
"Kuibošev" (Vene) — laadib paberit
"Apolonia Spirit" (Malta) — laadib palke
"Sergei Gussev" (Vene) — laadib palke

Kesklinna sadamas
"Bona Fe" (Soome) — laadib metalli
"Sormovski 3051" (Vene)
"Amethyst" (Inglismaa) — laadib malmi

Paldiski sadamas
"Volgo-Balt 174" (Vene) — laadib vanametalli



TALLINK



ESTLINE



AS ESAGENA Ltd



MEREAQENTUUR SHIP'S AGENCY



TERMINAAL

inreko

ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht
5. juunil:

"ELMAR KIVISTIK" — teel New Orleansist Chlogglasse
"ALEKSANDER ABERG" — Bandar Imam Khomeinis
"PAUL KERES" — Rizhaos
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Gibraltarist Dakari
"GUSTAV SULE" — teel Tallinnast Port Saidi
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Port Cartier'st Tuneesiasse
"HAAPSALU" — teel New Yorkist Peterburi
"VILJANDI" — teel Milwaukee'st Kaliningradi
"RAKVERE" — Helsinkis
"NARVA" — Miamis
"VALGA" — teel Manzanillost Punta Arenasesse
"KUNDA" — Abidjanis
"PALDISKI" — teel Antwerpenist Bandjuli
"SOMPA" — Doualas

Neile, kes ootavad...

"KEHRA" — Riias
"AEGVIIDU" — teel Casablancast Las Palmasesse
"KUIVASTU" — Mindellos
"KUUSALU" — Bordeaux's
"PARILA" — teel Port Saidist Pasajesi
"RAKKE" — Mindellos
"VALKLA" — teel Batast Leixoes'i
"PIHTLA" — teel Rotterdamist Euroopasse
"NAISSAAR" — teel Port Harcourt'ist Doualasse
"VAINDLO" — teel Bandirmast Santanderi
"FRISOHAVEN" — teel Setest Garruchasse
"MUHU" — Kemis
"ABRUKA" — Oranis
"VILSANDI" — teel Alexandriast Canakkalesse
"KAPTEN KONGA" — teel Felixstowe'st Stockholmi
"KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Helsinkisse

"MEHAANIK KRULL" — teel Helsinkist Antwerpenisse
"KESSULAI" — Drammenis
"VIIRELAI" — teel Tallinnast Antwerpenisse
"MANILAI" — teel Tallinnast Århusi
"SUURLAI" — Århusis
"HEINLAI" — Århusis
"PAKRI" — teel Killingholmest Ventspils
"ANGYALFJÖLD" — teel Casablancast Pasajesi
"AEGNA" — teel Pärnust Honfleur'i
"KABALA" — Casablancas
"MOHNI" — teel Vadost Raumasse
"RAPLA" — teel Kokkolast Grangemouth'i
"TORMA" — teel Agadirist Euroopasse
"SOODLA" — teel Bayonne'ist Las Palmasesse
"KLOOGA" — Voloses
"TRANSESTONIA" — remondis
"DONATA" — Muugal

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

Väljaandja

Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub juunis

Toimetuse postiaadress:
EE0001 Tallinn,
Pikk 70, "Meremees"
NMT-telefon 8-25-238 088; peiler 20710

«Printall»
Tellimuse nr. 2813.

Toimetaja
MADLI VITISMANN