



Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

M E R E M E E S

Nr. 8-9 (161-162)

Teisipäev, 13. mai 1997

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Ruth Martini intervjuu lk. 2
- ☛ Uutest laevadest lk. 3, 4
- ☛ Konteineriveost lk. 5
- ☛ Ametiühingust lk. 6, 14
- ☛ MEREPÄÄSTJA lk. 7-10
- ☛ Kirjandusarvustus lk. 9, 11
- ☛ Hüdrograafiast lk. 12
- ☛ In memoriam
Woldemar Konga lk. 13
- ☛ Eestlased-aadlikud lk. 14
- ☛ Suvejutt X lk. 15



Peaminister hr. Mart Siimann

Seoses Meremeeste seaduse eelnõu pikaleveninud väljatöötamisega EV Teede- ja Sideministeeriumis teeme Eesti Vabariigi Valitsusele ettepaneku anda nimetatud seaduseelnõu ettevalmistamine (või 13. juulil 1996 Riigikogule esitatud seaduseelnõu nr. 356 ümbertegemine) ülesandeks EV Sotsiaalministeeriumile.

Teatavasti puudutab Meremeeste seadus põhiliselt merel töötavatele inimestele riigi poolt kehtestatud minimaalseid töötingimusi, tervise- ja sotsiaalse kindlustatuse garantiisid. Seega on igati õigustatud antud eelnõu väljatöötamine Sotsiaalministeeriumis.

Lelame ka oma kogemustele tuginedes, et Teede- ja Sideministeerium ei oma küllaldase tööseadusandluse alase kvalifikatsiooniga juriste või on mõjutatud tööandjate (laevaomanikud ja -operaatorfirmad) huvidest. Loomulikult toob see kaasa maksumaksjate raha liigse kulutamise. Eeldatavasti ei aktsepteeri Riigikogu sotsiaalkomisjon meremeeste rahvusvahelist tööjõuturгу puudulikult reguleeriva seaduse vastuvõtmist.

Oleme omalt poolt igati valmis kaasa aitama antud seaduseelnõu väljatöötamisele, kuna juba pikemat aega on sellises mere-riigis nagu Eesti karjув vajadus seaduse järgi, mis reguleeriks nii spetsiifilist valdkonda kui töö merel ning välistaks ka vajaduse eirata praegu Eesti Vabariigis kehtivat tööseadusandlust.

24. aprill 1997

Lugupidamisega

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esimees

Jüri Lember

Peaminister saatis EMSA avalduse vastamiseks teede- ja sideministrile.

Lugupeetud Eesti laevamehaanikud!

Käesolevaga pöördub algatusgrupp Eesti vabariigi kõigi laevamehaanikute poole ettepanekuga luua **Eesti Laevamehaanikute (ameti)Liit (ELML)**.

ELML oleks mittetulunduslik ühing, mille põhieesmärkideks on oma liikmete kutsealaste, majanduslike ja sotsiaalsete õiguste kaitsmine, laevamehaaniku ameti propageerimine ja selle kui ühe tänapäeva tähtsa merenduseriala tutvustamine üldsusele.

ELML liikmeteks võiksid olla kõik Eesti Vabariigis elavad laevamehaaniku diplom ja kellele on väljastatud Eesti Veeteede Ameti poolt "Eesti meremehe teenistusraamat" või "Meresõidu tunnistus", kes on Eesti Va-

bariigi kodanikud või kel on Eestis elamise ja töötamise luba. Töökoht pole oluline, kuid ELML liikmed ei saa olla tööandjad või nende esindajad.

ELML loomiseks on vaja läbi viia asutamiskoosolek, vormistada asutamisleping ja vastu võtta (kinnitada) ühingu põhikiri.

Asutamiskoosoleku ettevalmistamiseks on vaja teada, kui suur on laevamehaanikute toetus ELML loomise ideele. Selleks palume kõigil laevamehaanikutel, kes on asjast huvitatud ja valmis kaasa tegema, teatada sellest allpool antud aadressil või telefonil. Teatada on vaja nimi, töökoht, amet (mehaanik, elektromehaanik, külmutusmehaanik, motorist, elektrik

jne.) ja kontakttelefon või aadress.

Teretulnud on kõik ideed ühingu struktuuri ja ülesehituse kohta (on võimalik luua iseseisev ühing või moodustada see EMSA koosseisu kuuluvana), samuti teated noorte aktiivsete meeste kohta, kes on nõus ja võimelised töötama ühingu juhtorganites.

Algatusgrupi nimel

Jüri Kask

Kontakttelefon 599 085.

Aadress:

Tallinn EE0001

Narva mnt. 1

Tallinna

Peapostkontor,

nõudmiseni

Jüri Kask

Viisavabadus tulemas ja tuli

25. aprillil oli eesliinil ehk sadamas viisavabadusele pühendatud pressikonverents, mille kutsus kokku siseministeeriumi pressiosakond koostöös Tallinna sadamaga.

Uue piiriületamiskorra ajaloo tulevikuga seonduvast rääkisid siseminister Riivo Sinijärv, piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts ja staabiülem Aare Evisalu, "Tallinna Sadama" juhatuse esimees Enn Sarap ja Reisisadama direktor Mart Mesipuu.

Mis tehtud, mis veel teoksil enne viisavaba režiimi kehtestamist nüüd juba kõigi Põhja- ja Eesti vahel, seda asjaosalised tutvustasidki.



Olulisena kõlas see, et passikontroll jääb eksisteerima nii Eesti kui ka iga teise riigi poolt, ära jääb ainult viisa kontrollimine. Ja igal riigil on oma nõudmised inimestele, kes maale tulevad, kaasa arvatud nende kohustus selgitada, miks, kui kauaks ja kelle arvel kavatsetakse riigis viibida.

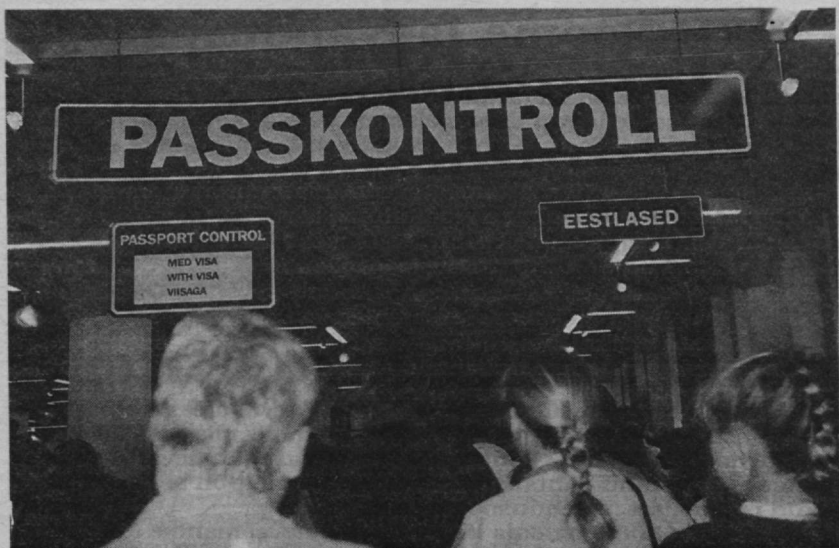
Vältimaks intsidente Tallinna piiripunktides, soovitati kõigil jälgida, et nende dokumendid oleksid korrektselt vormistatud.

Ettevalmistustest annavad aru tollane siseminister Riivo Sinijärv, piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts ja ase-täitja Aare Evisalu.

Soome ja Eesti piirivalveametnike vahel oli mitu töökohatumist enne viisavabaduse kehtestamist ning seetõttu on mõlemal poolel korralik ülevaade sellest, kuidas kumbki pool oma tööd korraldab. Ka infovahetus kahe ametkonna vahel peaks toimima efektiivselt.

Järjekordi suure hulga inimeste üheaegsel maaletulekul ära hoida ei ole praktiliselt võimalik, küll aga on Tallinna sadamas, kus vaieldamatult on reisijate koormus kõige suurem, püütud teha kõik võimalik, et passikontroll ladusamaks muuta.

Reet Naber



Selge vahe: eestlased ja muud. Stockholmis Frihamni sadamas juunis 1993.

Ja seal ta tuleb!

1. mai hommikul oli reisisadamas harjumatu vaikne. Kuigi passivormistust tehti kella 8 ajal kolme laeva reisijatele, polnud mingit õiget järjekorda näha. "Normandyt" ei tulnud maale mitte ühtki Eesti kodanikku.

Natuke elavamaks läks alles siis, kui tuli "Regina Baltica". Küll loeti silte ("Vanaema, vanaema, vaata! "Eesti kodanik!", hõiskas rõõmsalt üks väike neiu ja vanaema tõttas "oma" kabiini poole.) Küll imestati, et kas ikka tõesti saab ilma viisata, ei pea enam teda ostma minema jne. Selle üle, et suurt tungi ei tekkinud, et tuhat ja natuke peale reisijat sai heatujuliselt maale, et tagasi saata kedagi vaja ei olnud, said heameelt tunda nii sadama kui ka piirivalve ametihed, keda rahutus hinges ei lasknud kodu püsida.

Muidugi, midagi oleks süsteemis oluliselt viltu, kui otsustaval hetkel miski ei ebaõnnestuks. Katamaraani väljamineku ajal vedas alt tehnika (kinni kiilus skanner), panes just värskest väljaõpetatud passikontrollija väga piinlikku olukorda. Sadakond reisijat aga sai peale kümmekonna minutiga.

Lennujaamas oli aga olnud kaks Norra kodanikku, kes Eestisse saabusid natuke enne keskööd ja siis ootasid, kuni viisavabadusekell kukkus.

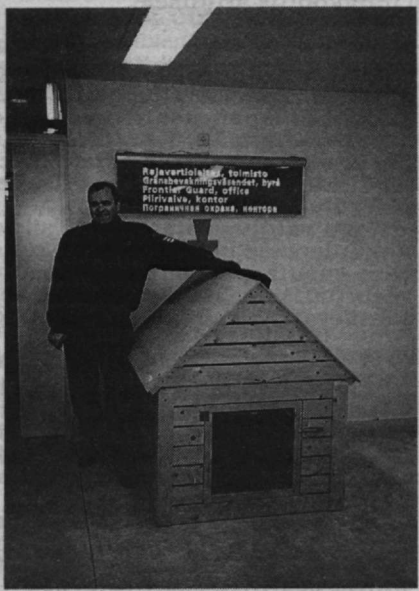
Lõuna ajal oli välisminister **Toomas-Hendrik Iivessel** õigus hõisata, et "Saa vabaks Eesti meri - ja viisavabaks on ta nüüd saanud". Ilmajaamastki saadeti seepeale natuke soojemat, et viisarock, mille organisatori **Jaak Aheliku** soovil juhatas sümboliseelt sisse piirivalveorkester, edukalt toimuda saaks.

1. mail ületas reisisadamas Eesti Vabariigi piiri 13 laevaga saabunud-lahkunud 12 485 reisijat, neist 2147 Eesti kodanikku ja 10 338 välismaalast.

Piiripunktides käis **Reet Naber**



Helsinki Läänasadamas, passikontrolli ja tolli vahel.



Koera koht on siin! Helsinki Lõunasadamas remondi järel.

Kirstunael

Aastavahetusel tõsteti Soomes laevateemakse 20%. Merenduses töötajad on väljendanud seoses sellega tõelist nõrdimust, sest üht transpordiliiki koheldakse teistega võrreldes ebaõiglaselt.

Soome laevaomanikud on leidnud, et neile on seoses hülgelmaksutõusuga arvestatud lisakulusid aastas vähemalt 20 miljonit marka.

Järjekordselt oli tegemist kahe ministeeriumi - teede ja rahanduse - erinevate seisukohtade ning arvestuste eri meetodikaga.

Nii on Euroopa-Liidu-Soomes merendus mõistetud kõiki oma kulusid kandma, samal ajal kui valitsus soosib maantee- ja raudteeliiklust, mis katavad omavahenditest vaid murdosa kuludest.

Merenduses on oodata edaspidistki maksude tõstmist. Sellega seoses on sealsed reederid teatanud, et asuvad lepingute ümber vaatamisele, et osa suurematest kuludest saaks lükata importijate või koduste tarbijate kanda.

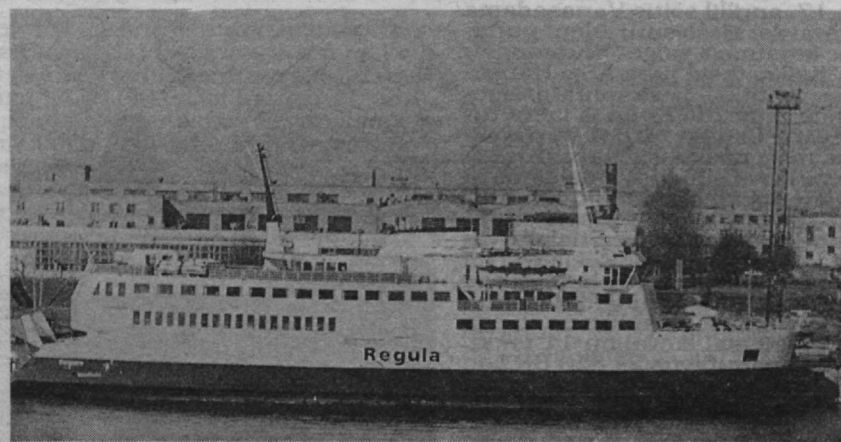
"Transiitliiklusele tähendab maksude tõstmine kirstu viimase naela kinnilöömist," arvatakse merendusajakirja "Navigator" juhtkirjas.

Reet Naber

Ka tankistidele mugavused

Praegu Koplis Vene-Balti sadamas selsev "Regula" esindab edaspidi põhimõtteliselt uut taset Saaremaa liinil. Seni oli võimalik näha, mida peaks tähendama rannaveo reisilaev, vana-kesel "Hiitumaal".

Peale selle, et varem "ScanLines'i" värvides Helsingborgi-Helsingõri liinil sõitnud parvlaev mahutab mitu korda rohkem autosid kui senised, on sellel seninägematul moel mõeldud reisijaile. Vaippõrandal kõndides meenub, et kuuldavasti ehitati N. Liidus parvlaevad peaausjalikult tankide veoks. Küllap ka Läänas on mõeldud selliste laevade võimalikule mo-



M/l "Regula"

pikkus	71,0 m
laius	15,9 m
süvis	4,2 m
dedveit	880 t
kogumahutavus	3774 t
kiirus	14,9 sõlme
mahutab	900 reisijat
	105 autot
ehitatud	1971 Jos L. Meyer Papenburgis
ümber ehitatud	1985 Helsingõri laevatehases



"Regula" kapten Otto Ojamaa.

biliseerimisele, ainult et siis on sealses inimeste jaoks ehitatud laevas ka tankistidel mugavam.

Uue parvlaeva nimi jääb kapten **Otto Ojamaa** sõnul samaks, kodusadamaks saab Roomassaare. Saaremaa Laevakompanii plaanib laevale võtta 700 reisijat, neile on ruumi lähedalt. Restoran, baar, söökla ja neid teenindav ühine suur köök lubavad pikemal sõidul olijale lühikesel mereteel meeldivat vahepausi pakkuda.

Autodele, eriti aga bussidele on suurema mugavusena pakkuva väiksemat nurka laeva ja kai vahel, mis peaks seniseid hüppeid ja pöurutusi vähendama. Kuid et sadamate asemel on tegu pigem sildumiskohtadega - lainemurdjaid pole -, siis teataval määral ebamugavusi laeval sõidul jääb ikka.

Laeva näidanud poosman **Heiki Sullakatko** sõnul on "Regula" ka liugteed, ent need on Eestis sertifitseerimata. Päikeseteki on aga hoopis kohad päästeparvedele. Laevapere kajuteid alles ehitati, sest varasemas kodusadamas Helsingborgis valvas laeva kaamera, õise ringkäigu tegi aga kaldapolitseinik. Meie avatud sadamad säära- rasti kokkuhoidu kahjuks ei võimalda.

11-liikmeline laevapere teeb iga nädal õppusi, nagu reisilaeval ikka. Sellele eelnenud päästeõpe on kapteni tähelepanekuil aga "Arzamassil" seni parem olnud kui "Korallil". Eeskätt "Arzamassi" paremate konstruktsiooniliste võimaluste pärast, aga ka seetõttu, et "Korallilt" olevat mõnigi juba järgmisel päeval tööle tulnud, sertifikaat näpus.

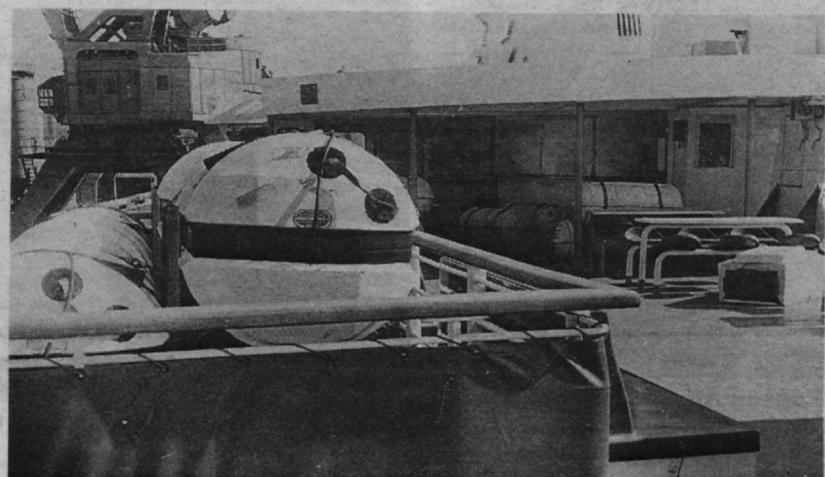
Navigatsioonivarustus "Regula" roolikambris on nii hea, et kõike lühikesel Virtsu-Kuivastu liinil tarviski ei lähe. "Oh seda õnne, kui ükskord laeva näed! Ja kolme päeva pärast läheb sama laev tagasi - säärase liiklustiheduse jaoks on kolm radarit kindlasti liigne luksus," arvab Otto Ojamaa. Ent kaamerad-monitorid ja isegi kompuutri abil kontrollitavad konditsioneerid teevad töö kindlasti mugavamaks.

Ülesõiduks plaanitakse 25-30 minutit, keskmiseks kiiruseks 10 sõlme - nii on kütusekulu optimaalseim. Restoranbaar-söökla renditakse välja, mis laseb ennustada, et järjekordadeta toimimine ja mõistlikud hinnad võivad tagada piisava käibe. Ent kuulnud, et need renditi AS-ile Goldberg (tõlkes: kuldmägi), võib teistel laevadel nähtud sama firma tegutsemise põhjal soovitada väledamaid

käsi ja kõrgmäestikuhindadest loobumist.

Siiski võib arvata, et need, kes mugavusest hoolivad, hakkavad Saaremaale sõiduks eelistama "Regulat". Miks peakski reisi juht turistirühmale harjunult skandinaaviapärase asemel tankistieksootikat pakkuma? Liinile jõudmist kavandatakse mai teisil poolel.

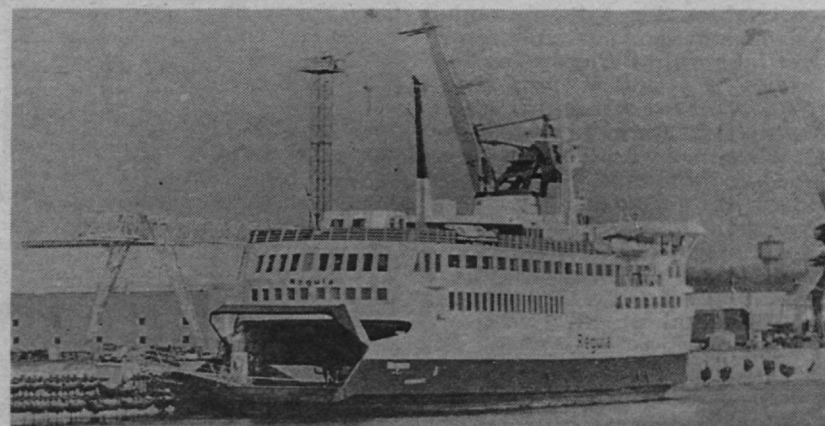
Madli Vitismann



Päikeseteki õllebaari asemele tulevad päästeparved.



baaris ja kohvikus hakkab aga toimetama AS Goldberg.



Peale keelusildi valvas avatud ahtrirampi ka kaamera.

Hiigelsuur ja punase korstnaga

17. aprillil sõitis Vanasadama väravast sisse suur üleni punase korstnaga valge "Normandy".

Kaht ootasiid juba AS-i Hansatee tehnika- ja eksploatatsioonidirektor **Ulo Kollo** ja laeva tulevane kapten **Alfred Verilaskja**, mõlemad näisid ka äärde tuleva laeva suurust oma silmaga nähes veidi hämmelduvat. Kuigi tulemine ise paistis neile meeltmööda olevat. Siiski arvasid, et purjepind on sel laeval nii suur, et tugeva tuulega ei pea seda ka küljes mingidki otsad.

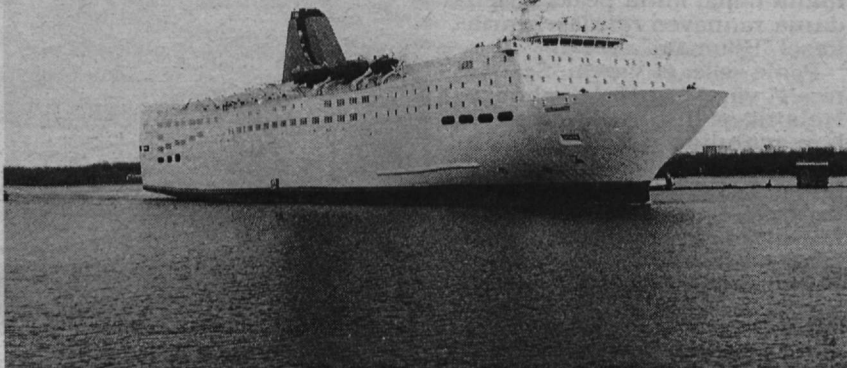
"Estoniast" 8 m lühemal, aga 2 m laiemal laeval on 11 tekki. Kogumahutavus 24 850 BRT on tublisti suurem kui meie teistel suurtel reisilaevadel. "Estonia" omast (15 598 BRT) on see suurem tervelt kolmandiku võrra ning märksa enam kui "Melodiaal" (17 955 BRT) või "Regina Baltica" (18 345 BRT). Neljale autokile mahub terve kilomeeter autosid.

"Normandy" sildumise ajaks jõudis kohale laevastiku tehnohooldebaasi veoauto ajutise puutrepiga. Pärast selle paikasobitamist astus esimesena välja rahulolev laevafirma juht, peale läksid aga vastsed laevapereliikmed. Uha ülespoole pürginud uudistajad jõudsid roolikambrisse parasjagu selleks ajaks, et tiivalt alla sadamast väljasõitvate "Apollo" ja "Georg Otsa" korstnaisse vaadata. On ikka suur küll, imestas üks ja teine: veepiirilt sillatekni tervelt 23 meetrit.

Välismaise rolli kohal oli juba



Kapten Alfred Verilaskja takserib "Normandy" kai äärde tulekut.



Vanasadamasse saabuv "Normandy" näis tõesti hiigelsuur.



Paika sobitati ajutine trepp.



Seistes 23 meetri kõrgusel on teistele üsna uhke alla vaadata.



Täpselt nädal hiljem — laev liinil.



Küljele on maaltud "Tallink".



Esimesena astus trepile "Hansatee" juhatusesimees Enn Pant.

kodumaine häirenimistu - Eesti lipp oli heisatud Hortenis püüpäeval, 13. aprillil kell 14. Varem Cherbourg-Southamptoni liinil sõitnud laeva nimi oli olnud "Stena Normandy".

Oslofjordist tuldi koju kapten Rein Erlachi käe all kahe ööpäeva ja nelja tunniga, et seeläbi vähem kui nädala pärast, 23. aprillil Helsinki-liinil alustada. Vahepeal pidid muude tööde hulgas laeva sajad päästevestid siinsete nõuete kohaselt tuled külge saama, laevaküljele maaliti kiri TALLINK.

Madli Vitismann

XXII Soome laevanduspäev

22. aprillil oli Helsinkis 22. Soome laevanduspäev. Selle organiseerisid Soome Laevaomanike Liit ja Ahvenamaa Laevaomanike Liit. Lisaks Soome laevandustegelastele võtsid laevanduspäevast osa Saksa, Rootsi, Poola, Venemaa ja Eesti laevaomanike esindajad.

Hotellis "Palace" arutati laevanduspoliitika aktuaalseid probleeme. Osa võttis ligi 100 inimest, esindatud olid nii laevafirmad kui ka ametiühingud ja mereadministraatsioon. Sõnavõtuga esines ka Eesti Laevaomanike Liidu peasekretär.

Olev Leino

Norra taas konkurents

Norra laevaomanike liidu esimees Per R. Saevik on arvamusel, et 1996. aastal suudeti tema riigis ette võtta samme, mis peaksid tagama Norra laevaomanike konkurentsipüüsimise järgnevat aastate jooksul. Seda tänu valitsuse tegevusele. Nimelt on seal jõuliselt aetud radikaalset merenduspoliitikat.

1996. aasta juulis hakkas kehtima uus laevaomanike tulumaksuseadus. See on kaasa toonud Norra laevastiku kiire kasvu. Tulumaksu arvestamise aluseks võetakse tonnaaž. See on toonud 1996. aasta jooksul Norra lipu alla 60 laeva ja kokku sai neid 14 124. Laevastiku juurdekasv oli 50,5 miljonit dedveittonni, kokku oli Norra laevastik 125 miljardit Norra krooni väärt.

Samasugust maksustamissüsteemi plaanivad nüüd sisse viia Hollandi, Saksamaa ja Taani.

Kuna ka uute laevade tellimusi on piisavalt palju juurde tulnud (69 alust on praegu tellimismärkekirjades, 4, 9 miljonit dwt), loodetakse Norramaal, et merenduse areng on kannu tagant lahti pääsenud.

Reet Naber

Tülipott

Mullu novembris-detsembris ärilehtede esikülgi vallutanud AS-i Hansatee ja Inreko Laeva AS-i suhted pälvisid mai algul jälle ajalehtede tähelepanu. Mitu kuud teineteise tegemisi kõõritanud konkurentide vastuolud lahvasid taas tülis. Ellu äratati ka varjusurmas olnud AS Eminre.

Inreko Laeva AS

Juhatusesimehe abi Alar Mikenberg selgitas, et novembri lõpus sõlmitud kokkulepe, mille kohaselt loobuti vastastikustest nõuetest, pidi võimaldama loobuda AS-i Hansatee laenude käendamisest Ühis pangas. Et aga käendus jäi jõusse, pidas "Inreko" õigeks leping katkestada, kui teine lepingupool seda ei täida. Nii saadeti "Hansateele" aprillis pankrotihoiatus, milles tuletati meelde muudki vanu asju: saamatajäänud prahitasusid ning AS-i Hansatee aktsiaid - "Inreko" asus seiskohale, et on taastunud lepingueelne olukord.

Seepeale tuletanud "Hansatee" meelde, et "Vanal Tallinnal" kasutatakse "Hansatee" vara. Seda väidet nimetas Alar Mikenberg bluffi kõrgeimaks pilootaaziks. Tegemised AS-i Eminre varaga, mis juhatuses otsusega anti üle "Hansateele". Vara, mis kujutab endast mitme miljoni eest potte-panne, nõusid, kúpsetusahje jms., üleandmise on "Inreko" vaidlustanud ja see vaidlus tuleb mai lõpus Tallinna Linnakohtus arutusele.

AS Hansatee

Arengudirektor Ingrid Preeks selgitas, et "Inreko" käendusest on 30. detsembril loobunud, kuid Inreko Laeva AS-i väide, et selle kohta pole Ühis pangast nendeni jõudnud originaaldokumente, peab nähtavasti paika. Ta mõnitas, et pankrotihoiatuse ajendiks võib tõesti olla korrektse asjaajamise puudumine. Ent praegu ei näe "Hansatee" põhjust vaidluseks, sest "Eminre" varade saatust "Hansateed" ei puudutavat.

Kogu vaidluse ajendanud siiski see, et vastavalt 27. novembri kokkuleppele pidanuks "Inreko" sõlmima "Vanal Tallinnal" asuva vara kasutamiseks rendilepingu või ostma vara välja. Jaanuris ja veebruaris on "Hansatee" selle kohta meeldetuletusi saatnud ning see olevatki ajendanud pankrotihoiatuse saatmist.

AS Eminre

"Eminre" juhatusesimees Heiki Lindpere selgitas, et formaalsused tuleb ju täita, kuigi firma on majandustegevuse lõpetanud. Siiski on näiteks Londonis poolelt arbitraaziprotsess "Ambassador II" asjus ja veel üht-teist asju ajada jäänud.

"Eminre" juhatusesimees Heiki Lindpere selgitas, et formaalsused tuleb ju täita, kuigi firma on majandustegevuse lõpetanud. Siiski on näiteks Londonis poolelt arbitraaziprotsess "Ambassador II" asjus ja veel üht-teist asju ajada jäänud.

"Eminre" juhatusesimees Heiki Lindpere selgitas, et formaalsused tuleb ju täita, kuigi firma on majandustegevuse lõpetanud. Siiski on näiteks Londonis poolelt arbitraaziprotsess "Ambassador II" asjus ja veel üht-teist asju ajada jäänud.

"Eminre" juhatusesimees Heiki Lindpere selgitas, et formaalsused tuleb ju täita, kuigi firma on majandustegevuse lõpetanud. Siiski on näiteks Londonis poolelt arbitraaziprotsess "Ambassador II" asjus ja veel üht-teist asju ajada jäänud.

"Inreko" - "Eminre" - "Hansatee"

suhteid selgitas Heiki Lindpere: 1994. aasta märtsis müüs AS Eminre Tallinna-Helsinki liini varalised õigused ja kohustused AS-ile Hansatee - viimane maksis kinni ca 45 miljonit krooni "Eminre" võlgnevusi veeteede ametile, kaupluste varustajale ja muile. "Eminre" juhatusesimees Heiki Lindpere selgitas, et formaalsused tuleb ju täita, kuigi firma on majandustegevuse lõpetanud. Siiski on näiteks Londonis poolelt arbitraaziprotsess "Ambassador II" asjus ja veel üht-teist asju ajada jäänud.

"Eminre" juhatusesimees Heiki Lindpere selgitas, et formaalsused tuleb ju täita, kuigi firma on majandustegevuse lõpetanud. Siiski on näiteks Londonis poolelt arbitraaziprotsess "Ambassador II" asjus ja veel üht-teist asju ajada jäänud.

"Vanal Tallinnal" on "Eesti Merelaevanduse" varasid, mis on "Hansateele" renditud, ja "Hansatee" on teinud sinna investeringuid. Olles olnud üle aasta "Hansatee" juhatusesimees, leiab Heiki Lindpere, et Inreko Laeva AS osutus kahjuks suurfirmale ebavõrdseks partneriks, et arendada ja pidada soliidset laevafirmat - reisi-laevanduses peab olema võhma ja reserve, et üle elada ka kriisilukorrad ja turu madalseis. Kriisilukord aga tuli, kui seoses alkoholimaaletoomise püüetega Soomes kadusid ühepäevareisijad ning tuli teha pikemaid kruise.

Madli Vitismann

M E R E P Ä Ä S T J A

Nr. 2 (7)

«Meremeh» lisaväljaanne

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Eri ametkondade koostöö-
õppusest lk. 7-8
- «Kõu» meremeeste muljeist
rahvusvaheliselt õppuselt lk. 9
- Hea merepraktika
unustamisest lk. 10
- «Silja Symphony» seiklusest
tulepoiga lk. 10



29. aprillil toimus Tallinna lähel mitme ametkonna ühine päästeõppus.

Tänavu teisiti kui mullu või tunnamullu

Juba kolmandat korda korraldati aprillis Tallinna lähel reisilaeva päästeõppus tavapärasest suuremas mahus. Tunamullu demonstreeriti "Mare Balticumil" siinmail varem nägemata liurada. Mullu prooviti seda ka alt üles, parvelt laevale päästmiseks kasutada. Tänavugi oli õppus samal laeval.

Mida tehti

29. aprilli hommikul andis "Meloodia" vanemtüürimees Jaan Atspol merevalvekeskusele teate, et autoteki vööriosast on leitud pommitaoline ese. Reidile sõitnud laeva juurde lendas lennusalga kopter. Laevateki kohal 8-10 m kõrgusel rippuvalt kopterilt laskusid demineerijad varustusekotiga ning läksid pärast "pommi" kahjutusktegemist sama teed tagasi.

Paarkümmend minutit hiljem anti teada tulekahjust alateki saunas ja reieluumurruga "vigastatust". Kopter saabus uuesti. Laskus päästja, seejärel lasti alla kanderaam, vabatahtlik "hädaline" pakiti sellele, kinnitati rihmadega ja tõsteti kopterile.

Vahepeal otsiti 1. ja 4. teki kajuteist üles "reisijad" ja õppuse teisel tunnil kuulutati välja üldevakuatsioon. Kolmest paaditüüpi evakueerituist toodi kaks paati merehariduskeskuse kadettidega laevale tagasi, mereväeohvitseride kursusel õppivad piirivalvurid viidi aga piirivalvelaevale "Kõu".

vaatleja kõikjale ei jõua. Ent meremeestele endile pidi enim muljet avaldama laeva juurde lennanud kopter. Rippus täpselt teki kohal ja vints tõi alla kõik, mis vaja. Ning viis "haige" horisontaalasendis üles. Seda oma silmaga näinud peaksid nüüd võima loota, et siis, kui abi tõesti tarvis, seda ka Eestist saab.

Mereväekursuslased, kõige professionaalsemad õppuses osalejad, täitsid eriti püüdliselt saamatute reisijate osa - ootasid, et keegi neid kantseldaks. Õpetaks, päästevestid kätte annaks, paati juhataks. Paraku arvati vist, et mereväevormis mehed saavad ise hakkama, need "abitud" aga jälgisid teraselt laevaperet ja arvustasid

seada, mida ise kiiremini oleksid teinud.

Võhiku mulje on kaksipidine. Võis näha imetlusväärset täpsust ja otstarbekat tegutsemist, aga ka mõningat ebakindlust. Sest kuigi laev ise ja päästepaadid on samad - "Meloodia" on teatavasti ex "Mare Balticum" -, on laevapere teine. Või õigemini kolmas, sest nädal varem läksid paljud üle "Normandyle". Niisiis oli kokkumängu harjutamiseks vähe aega olnud.

Miks tehti

29. aprilli õppus kavandati koostöö harjutamiseks eri ametkondade vahel. Laeva abistasid piirivalveameti lennusaalk ja laev ning päästeameti demineerijad. Paraku olid koos-

tööpakkumisest ära öelnud päästeameti tuletorjused - nende ettevalmistus ei hõlma kopterist laskumist. Seepeale meenutati, et omal ajal olid "Estonial" suitsu täis kajuteist "reisijaid" otsinud just kopteriga saabunud Rootsi tuletorjused. Professionaalid tõstsid "kannatanud" kajuteist välja laeva esmaabirühma hoole alla. Ning veelgi varem, kümnekond aastat tagasi oli "Georg Otsa" tuletorjeõppusele kai ääres sadamasse kihutanud kümnekond tuletorjeautot...

Eesti Veeteede Ameti 3. juuni 1996. a. ringkiri kohustab sadalaadi ühisõppusteks kõiki reisilaevu. "Meloodia" oli suurtest reisilaevadest esimene. Nii on võimalik üksteise võimetest

ja võimalustest ülevaade saada, et ei peaks abi otsima kaugelt, kui see siinsamaski olemas on.

Mida arvati

Arutelul pärast õppust osalesid vaatlejad "Eesti Merelaevandusest", "Hansateest", veeteede ametist ja piirivalveametist.

Kapten Tarmo Ojamets pidas kasulikuks, et laevapere ei evakueeritud üksteist nagu tavapõppustel, vaid et reisijatena esinesid merehariduskeskuse kadetid.

Vanemmehaanik Harli Moosar ei jäänud päris rahule tuletorjerühmaga ja lubas nendega lisaharjutusi teha.

Märkusi leidis "Eesti Merelaevanduse" peatüürimehel Tõnu Hinnol, ent osa neist küsimusis, mis puudutavad laevaomaniku soove, resp. raha - side, eraldusvestid ja -kaesidemed.

Veeteede ameti laevakontrolli osakonna juhataja Aarne Valgma tegi märkusi kopterimeeskonna töö kohta. Ka "Eesti Merelaevanduse" turvateenistuse juhataja Arno Kelnik pidas kopterilt laskumist liiga aeglaseks, eriti võrreldes K-komando laskumisega "Regina Balticale".

Kapten Rein Onnis nimetas harjutamist piirava tingimusena õppuste sobitamist sõiduplaani vahele - kord peaks teema ka tõesti põhjaliku, tervet tööpäeva hõlmava päästeõppuse. Ning pani ette, et päästeamet koguks kõigi reisilaevade plaanid ning et tuletorjuseid õpetataks nende järgi laevades orienteeruma. Kui Eesti lipu all



Vanemtüürimees Jaan Atspol edastab häireteadet.



Purser Riina Orav asub reisijate otsimist dirigeerima roolikambris.



Lipp eest - kopter tuleb!

Kuidas tehti
Reisilaev on nii suur, et ükski

(Järg lk. 8)



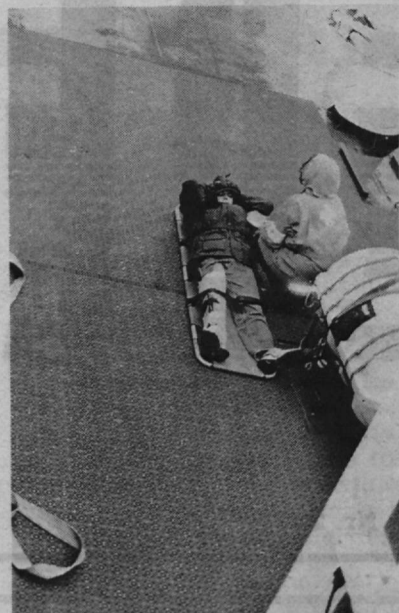
Kopter jõuab laeva kohale.



Kohe tuleb abi!



Demineerijad saabuavad.



"Vigastatu" ootab kopterit, on teadvusel —



muutub juba kannatamatuks.



Esmalt tuli alla kandraam.



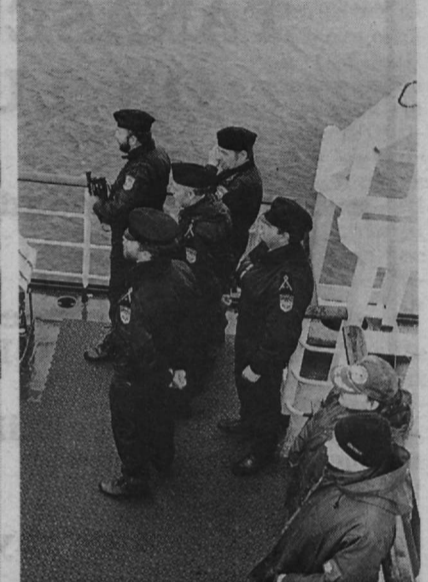
"Haavatu" viidi kopteritekkile,



kinnitati kandraamile ja



tõsteti kopterile.



Toimunut jälgivad huviga kutselistest merepäästjatest "reisijad".

Tänavu teisiti kui mullu või tunamullu

(Algus lk. 8)

sõitvatel laevadel kai ääreski harjutada, ei jäädaks hätta, kui abi vajab näiteks kord-kaks suve jooksul Tallinna sattuv kruisilaev.

Piirivalveameti merepäästespetsialist Aleksandr Ustjužaninov toonitas, et tööjaotus

merepäästes peab võimaldama laeval tegelda oma probleemide ja inimestega ning kõik ülejäänud jätta maksumaksja raha eest loodud teenistuste mureks. Tegelikult ohu korral peaks abistamise muutma kiiremaks ja paindlikumaks suve hakul merevalvekeskuses rakendatav kriisikeskus.

Üsna üksmeelselt hinnati õppus rahuldavaks, kusjuures koostöö kohta öeldi laeval üksnes häid sõnu. Veeteede ameti ühisõppusteks kohustav ringkiri puudutab aga kõiki Eesti reisilaevu.

Madli Vitismann

Põnevust tekitas vaid see, kas ühe paadi mootor saadakse käima või tuleb oma paat vette lasta, et hädalised enda poordi pukseerida – omad ikkagi. Piirivalvekoolis mereväeohvitseride väljaõpet saavad kolleegid olid seekord merehädaliste rolli proovimas.

Lõpuks nad päästepaadiga "Kõu" poordi said, kui ots ka anti, mehed pardale võeti ja üle loeti, oli jäänud veel õnnelikult tagasi jõuda. Nii ka sündis. "Meloodia" kapten tänas abi eest.

Reet Naber



Röömsalt lehvitavad "päästetud" on merehariduskeskusest.

Udutaguseid päästmas

29. aprilli merepäästeõppuse üheks osaliseks oli piirivalve alus PVL 107 "Kõu", mis pidi valmis olema "Meloodialt" merehädalisi päästma.

Piirivalve sadamas Süsta tänavas oldi valmis ning kui merevalvekeskus oli hädasignaali vastu võtnud, sai ka "Kõu" oma ülesande kätte.

Ebatüüpiliselt oli seekordse päästeõppuse ajal merel tihe udu, nii et kohati oli nähtavust vaid paar kaabeltaud. See nõudis meeskonnalt erilist tähelepanu ning pinget. Teadagi, sealsamas nukas on madalikul järjekordselt navigeerimisvea teinud alus, seekord "Leiger", mis lahtipäästmist või kindlustusseltsi otsust ootab. Tähelepanelik tuli olla ka paari radarilt nähtava aluse suhtes, mis edasi-tagasi triikisid. "Küllap kalamehed," arvas komandör Peeter Vesselov. Aga just kala-laevade-paatidega on tänavu mitu õnnetust olnud, sestap on nende suhtes vaja ettevaatlikust. Teab, kas neil on kõik riistad korras või ei.

Õnneks seekord sujus laevaliiklus udus just nii nagu peab, ja "Kõu" oli kohtumispaigas veidi enne õiget aegagi. Kuna "Meloodia" ümbert oli udu haju- nud, sai laeval toimuvaid ettevalmistusi paatide vettelaskmiseks rahulikult pealt vaadata.



"Kõu" on madala pardaga, seetõttu päästetute vastuvõtmiseks mugav,



"Vestid seljast, oleme päästetud!"



aga siiski on parem, kui keegi laevale aitab.

"Silja Europa"

Jaauaril esitati Turku ringkonnakohtus "Silja Europa" kaptenile, vanemtüürimehele, turvaülemale ning liinilootsile süüdistus hea merepraktika eiramises, kui laev sõitis kahe aasta eest Stockholmi saarestikus karle. Süüdistuse alusel ei suutnud "Silja Europa" vahimeeskond hallata laeva häiresüsteeme.

"Silja Euroopa" sõitis karle Furusundis 1995. a. 13. jaanuari varahommikul. Laevas oli sel ajal üle 2500 reisija, kuid õnneks olid vigastused väikesed ja alus sai karilt oma jõududega lahti.

Uurimise tulemusena on teada, et õnnetustejada algas sellest, kui laeva Speedpilot-kiirusüsteemil oli viga. Seejärel ei suutnud vahimeeskond toime tulla häiresüsteemidega, sest nad lihtsalt ei osanud neid kasutada.

Teisalt ei olnud laeva kapten ja vanemtüürimees kandnud hoolt ega tundnud muret selle eest, et igas vahis oleks keegi, kes oleks olnud võimeline laeva juhtima vastavalt hea merepraktika nõuetele.

Hea merepraktika eiramise eest võidakse Soomes karistada trahviga või kuni aastase vangistusega.

"Silja Europa" laevaohvitserid olid firma usaldusalused, kuid kui neli inimest juhtkonnast on

Hea merepraktika unustuses

korraga kohtu all, näitab see, et kõik ei ole korras, on arvanud Soome advokaadid. Firma esindaja rõhus sellele, et "Silja Line" on eriti tõhustanud meresõidu ohutusalaaseid meetmeid ja püüdnud tõsta koolitustaset, seega on kohtuprotsess negatiivne nähtus.

Kohus lükati edasi, mais lähed kohtukoosseis teiste asjaosalistega laeva silda juhtimis- ja häiresüsteemidega tutvuma.

"Silja Europaga" on seotud veel teinegi kohtuasi. Nimelt süüdistatakse kaptenit möödunud aasta oktoobris hea merepraktika eiramises. Siis kukkus laevalt Stockholmi lähedal vette üks naisterahvas. Sellest teatas üks reisija, aga laeva kapten vaid teatas Rootsi merepäästekeskusele ning ei võtnud ise midagi ette selleks, et vettekukkunud leida. Rootsi merepäästjad leidsid merrekukkunu umbes tunni aja pärast, kuid too oli nii tugevasti külmetanud ning vigastatud, et suri hiljem Stockholmi haiglas.

Kapteni seletus oli, et laev oli sel hetkel just möödumas kahe pukseri poolt veetavast laevast ning aluse peatamine sellises kitsas ja ohtlikus kohas oleks olnud võimatu. Tema arvates oli

ohtlik ning mõttetu seal ka päästepaadi vettelaskmine.

"Natura"

1993. aastal sai "Masa-Yardsi" Turku laevatehases valmis Soome üks suuremaid laevu, 240 meetri pikkune, 40 m laiune, 14,5 m süvisega 95 000-tonnine tanker "Natura", mis kuulub Nestele. Laeval on jääklass ning ta veab toornafta

Põhjamerelt Naantalisse või Porvoosse. See on Soome esimene poiltlastitavana ehitatud tanker.

Esmaspäeva, 4. veebruari varahommikul põrkasid Kieli lähel kokku Naantali suunduv "Natura" ja Saksa allveelaev.

Tanker õnneks vigastusi ei saanud ja jätkas oma teekonda. Allveelaeval sai viga torniosa, tänu millele ta enam sukelduda



"Silja Line'i" administratiivhoone Stockholmis — ka seal tuleb klaarida Silja kaptenite eksimusi.

ei tohtinud, ning see pukseeriti Kieli baasi.

"Natura" tuli Suurest Beldist Langelandi kaudu Kieli lahte, kui selle sillalt märgati vasakult lähenevaid aluseid. Kuna laeval oli lasti 80 000 tonni ja oma 13-meetrise süvisega ei saanud ta laevateelt kõrvale minna, anti olusituatsioonist märku nii heli- kui ka valgussignaalidega ning püüti ühendust võtta raadio teel. Üks alustest tormas ikkagi "Natura" peale ning põrkas temaga kokku kell 1.26. See oli pinnal sõitnud allveelaev, mis reeglite kohaselt oleks pidanud pealveelaevale teed andma.

Hea merepraktika, good seamanship, on midagi, mis kogunenud meresõidu aastatega ning mida ikka veel aus peetakse. Mereleksikon annab seletuseks: **"Hea merepraktika on aastasadade jooksul kogunenud meremeeste (peamiselt laevajuhtide) meresõidukogemused. Hea merepraktika on mõjutanud mereõiguse arengut ja sellel põhineb enamik meresõidueskirju jt. normatiivakte. Heal meresõidupraktikal põhineb laevahukude, laevakokkupõrgete jt. mereõnnetuste arutamise kohtutes ja arbitraazides, kui asjakohased normatiivaktid on puudulikud."**

Reet Naber

"Silja Symphony" lohistas tulepoid koos keti ja ankruga läbi terve saarestiku Sõidukeeld "Silja" kaptenile

"Silja Symphony" vedas 24. jaanuari hommikul Kryckani tulepoi läbi terve Stockholmi saarestiku põhjaosa. Mõni tund pärast intsidenti anti navigatsiooniteadetes hoiatus kõigile laevadele: "Kryckani tulepoi puudub."

Kella viie ajal hommikul oli aeglasem "Finn Sailor" teel Kapellkäri, hoidudes laevate kesktele, et vältida 9,6 meetrist madalikkude põhja pool. Kryckani tulepoi juures mõõdus temast vasakult "Silja Symphony", mis sõitis seejuures poist meetri kauguselt mööda. Pakpoordi stabilisaator rebis kaasa poi (3,5 t), ankrurukti (55 m, lüli läbimõõt 40 mm) ja ühe kolmest 2-tonnisest ankrust.

Tugevat ketti pidi vedas "Silja Symphony" kahetonnise ankruga Stockholmi Värthamni, riskides välja rebida kogu saarestiku põhjaosa elektri- ja telekaablid (neid on ca 50) ning isegi miiniliinid.

Stockholmi merepolitsei ja prokuratuur otsustasid esmaspäeval (28. aprillil) algatada eeluurimise, kas keegi on toime pannud kuriteo, kui Soome-liini parvlaev "Silja Symphony" vedas suure tulepoi läbi kogu saarestiku Stockholmi. Lootsid, merepolitsei ja meresõiduinspeksioon kritiseerisid karmilt "Silja Symphony" kaptenit Sven Hartzelli. Vedades kahe tonni raskuse ankruga tulepoid läbi terve Furusundi laevateele oli Hartzell riskinud välja rebida elektri- ja telekaablid ning isegi miiniliinid kogu saarestiku põhjaosas.

"Igaüks võib juhtuda poi otsa sõitma, aga kui kuulsin, et Hartzell oli poi läbi kogu saarestiku kaasa vedanud, otsustasin minna ta laevateelitsentsi kallale," ütles Bo Araskog, Stockholmi laevaliikluspiirkonna ja lootsijaama ülem.

Laevateelitsents annab Soome-liinil kaptenile õiguse läbida saarestikku ilma lootsita. Hartzell oli 24. jaanuari juhtumist peale kõrvaldatud — kuna "Siljal" oleks väga kallis lootsi kasutada, kui Hartzelli laev üle päeva läbi saarestiku sõidaks.

Stockholmi merepolitsei ülem Stig Winkler nõudis meresõiduinspeksiooni juurdlust. Hiljem otsustas ta koos kammerprokuröri Göran Lindiga algatada eeluurimine võimaliku kuriteo asjus.



Saarestikutuled võivad üsna väikesed olla.

Kapten Sven Hartzell sõitis ka sama laevaga ühel talveõöl aasta tagasi Värmdö juures karile. Pärast seda vallandati laeva tüürimees ja loots, aga mitte Hartzell. Allikas meresõiduametist ütleb, et nüüd Hartzell arvatavasti oma meeskonna juurde tagasi ei pöördu.

24. jaanuari varahommikul oli "Silja Symphony" teel Helsingist Stockholmi. Oli tugev põhjatuul, 20 m/s, ja üle 200 meetri pikkune "Symphony" sõitis tugeva tuule tõttu Söderarmi juurest Furusundi laevateele. Söderarmi tuletornist tubli 3,5 miili kaugusel sõitis "Symphony" võidu väiksema kaubalaevaga "Finn Sailor", mis oli samuti teel Stockholmi. "Finn Sailori" kapten on mere-

sõiduinspeksioonile selgitanud, et ta ei võinud laevateel rohkem põhja poole hoiduda, sest seal on 9-meetrine madalik.

"Symphony" lüüsi masinale ekstrapöördeid ja sõitis 20 sõlme "Finn Sailorist" vasakult mööda. Kuid hiigellaev läks liiga lähedale Kryckani tulepoile:

"Ta sõitis vaevalt meetri kauguselt, ja kuna stabilisaatorid, mis peavad avamerel rullumist vähendama, ulatuvad neli meetrit laeva küljest välja, on

nul oli ta lootsidega ühel meelel, et "Symphony" võib jätkata teed Stockholmi ja võtta poi kaasa.

"Vale. Mingit sellist kokkulepet minu personaliga ilalgi teha ei saa," ütles laevaliikluspiirkonna ülem Bo Araskog.

Nii Hartzell kui ka teised sillad olnud meeskonnaliikmed arvasid, et oleks olnud väga raske jätta suur laev nii tugeva tuulega seisma ja vabaneda poist.

"Ei mingit probleemi — kui ta ei saanud jääda Granhamsfjärdi, ei pidanud ta säärase laevaga saarestikku sõitma," ütles Araskog.

"Silja Line'is" ütles Håkan Stenberg, et reeder on teinud simulatsiooni ning arvestanud laeva kiirust, kursist kõrvalekallet ja võrrelnud samasügevusjoonte ning keti pikkusega: "Mingil moel jäi ankur põhja, aga seal pole mingeid kaableid, mida oleks võinud välja tirida," ütles Stenberg.

"Muidugi, aga seda ei võinud Hartzell teada," ütles Christian Lindqvist, meresõiduinspeksiooni üleminspektor Stockholmis. "Minu arvamus on, et täiesti selgelt oluks parem, kui

"Symphony" oleks püüdnud poist vabaneda. Pealegi on poi meie omand."

Sten Andersson, kes tegi meresõiduameti juurdluse, konstateeris, et Hartzell mingil hetkel teadis, et poi on laeva külge jäänud, kuid siiski otsustas sõita sellega läbi kogu saarestiku.

Fakte Soome-liinilt

* Furusundi laevateel on liiklemiseks raskeim laevateel Stockholmist saarestikus. Sealtsa kaudu sõidetakse Ahvenamaale, Turkusse ja vahel tugeva tuulega ka Helsingisse. Peale selle käib sealtsa kogu kaubavedu Stockholmist põhja poole.

* Suured valgustusega terasest jääpoid on saanud viimastel aastail üha tavalisemaks. Neid ei pea talveks välja võtma ja need võivad täita osa tulede aset.

* Normaalselt ei sõida suured laevad kitsal Furusundi laevateel üksteisest mööda.

Anders Hellberg

"Dagens Nyheter", 29. aprill
Tõlkinud Madli Vitismann

Päästavad juba mitu kuud



Jaauaril uppunud söepaami kallal oli aprilli lõpus korraga viis laeva — kolm pukserit, tuukrilaev ja ujukraana — ümber pöörasid.

Madli Vitismanni foto

Hüdrograafilised mõõdistustööd – milleks ja mismoodi

Vabariigi Presidendi 6. novembri 1996. a. otsusega nr. 14 kuulutati välja 23. oktoobril 1996 Riigikogus vastu võetud "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" muutmise seadus". Lühidalt on seda dokumenti kommenteerinud R. Kuusik k.a. 4. märtsi "Meremehes". Muudatuste mõte on teede- ja sidemisteeriumi ning veeteede ameti volituste ja kohustuste konkretiseerimises. Võrreldes 1991. aastal vastu võetud koodeksiga on tunduvalt suuremad kohustused, samuti ka vastutus pandud just ministeeriumile. Veeteede Ameti peamine kohustus on vastavalt muutmise seadusele riiklik järelevalve meresõidu ohutuse korraldamisel ja tagamisel.

Turvalise meresõidu tagamine on paljutahuline tegevusvaldkond, mis eeldab paljude ametiteeste ja asjatundjate head koostööd ja üksuste mõistmist. Üks väga olulisi komponente ohutu meresõidu tagamisel on kahtlemata hüdrograafilised tööd, sh. ka meresügavuse mõõtmine. Sellest, kui hea ja täpne on teave meie merealadest, sõltub kõigi kasutatavate merekaartide kvaliteet. See on aga omakorda üks turvalise laevaliikluse põhieeldusi.

Tulles veelkord tagasi koodeksimuudatuste juurde, on oluline silmas pida, et võrreldes varasemaga on § 78 lisatud 6. lõige, mille kohaselt hüdrograafilised mõõdistustööd on sadama üks funktsioone. Seega on sadamavaldajad edaspidi kohustatud hoolitsema nii sadamaaavatooriumis kui ka kogu sadama vastuspiirkonnas veesügavuste mõõtmise ja laevaliiklusele ohtlike objektide avastamise eest. Samas tuleb märkida, et need piirkonnad ei ole veel kõigi sadamate jaoks täpselt kindlaks määratud, teilsalt ei kujuta sadamavalda jagatagi sageli selgelt ette, mislaadi töid ja millise kvaliteediga on vaja teha. Kuna Eesti Veeteede Ameti põhiülesanne on tagada meresõidu ohutus, või vähemalt teha kõik selleks, et vähendada ohtlike olukordade tõenäosust, on allakirjutanu arvatavasti kõigi selle ametikonna ametnike kohus selgitada nii sadamavalda jaile, laevaomanikele kui ka kõigile teistele meresõiduga otseselt või kaudselt seotutele, milks on vaja teha nii- või naasuguseid töid, milline peab olema nende tööde kvaliteet, kes peaks neid töid tegema või nende tege- mist korraldama.

Veesügavuse mõõtmine võib esmapilgul tunduda küllaltki lihtsa toiminguna: sõida aga kajaloodiga üle või torka latt vette ja andmed ongi käes. Tegelikult see laias laastus nii ongi, kuid ... samas on kogu saadava teabe kvaliteet rahvusvaheliste või mõnes riigis ka rahvuslike normidega üsna selgelt kindlaks määratud. Kogu hüdrograafiliste mõõdistustööde tegemiseks on Rahvusvaheline Hüdrograafiaorganisatsioon IHO (*International Hydrographic Organization*) kehtestanud teatavad nõuded - *IHO Standards For Hydrographic Surveys (Special Publication No 44)*, milles on kindlaks määratud, millise täpsusega on vaja mõõta ühel või teisel juhul meresügavusi; kui täpselt on vaja leida sügavuspunktid, laevaliiklusele ohtlike objektide (vrakkide, karide, veecaluste kivide jmt.), poide- toodrite, tuletornide ja -paaki-

de, samuti rannajoone ja kaide asukohad; kui sageli ja millise täpsusega on vaja registreerida veetaset ja palju muud.

Eesti on käesolevast aastast IHO täieõiguslik liikmesriik ja seega on lausa loomulik, et vastavaid rahvusvahelisi norme meie vetes tehtavate mõõdistuste puhul arvestatakse. Samas võib vajaduse korral norme karmistada, kui konkreetne olukord seda nõuab. Nimetatud normdokument on hüdrograafide hulgas tuntud lühendatult kui S-44 ja seda käsitatakse kui "hüdrograafiipilti". Praegu on Eesti Veeteede Ameti hüdrograafiaosakonnas kättesaadav inglise- või prantsuskeelne S-44 1987. a. redaktsioon.

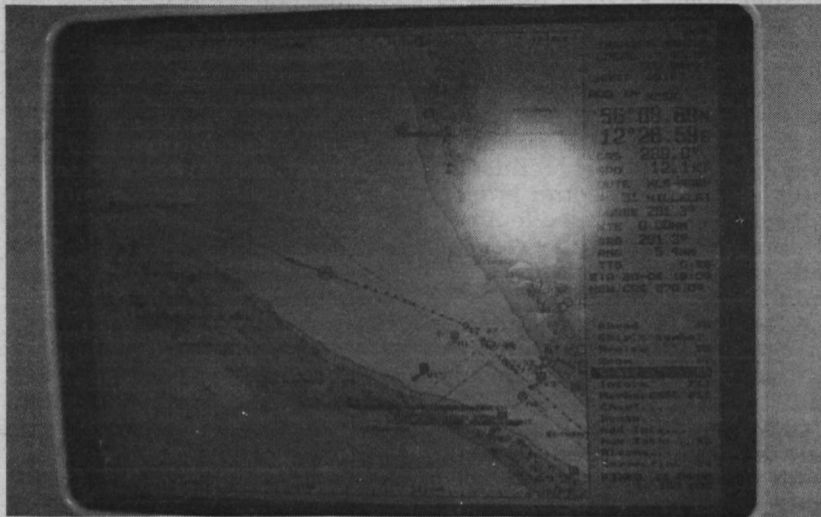
Alltoodust selgub, et seda dokumenti on lähiajal kavas põhjalikult revideerida ning seetõttu ei pea me otstarbekaks vana versiooni eesti keelde tõlkida või sellel põhinevat, Eesti vajadusi arvestavat normdokumenti kehtestada. Samas on olemas ka revideerimisel oleva S-44 variandid, millega asjast huvitatud saavad soovi korral tutvuda. Oluline on siinkohal lisada, et hüdrograafilise mõõdistamine ei ole Eestis litsenseeritav tegevusvaldkond - seega võib igaüks, kel tahtmist, selliseid töid teha. Iseküsimus on muudugi, kas ja mil määral neid töid riiklikult aktsepteeritakse.

IHO normdokumente on siiani põhjalikult revideeritud kolmel korral. Viimane redaktsioon pärineb 1987. aastast ja on praeguseks, arvestades digitaaltehnikat kiiret arengut, ajast maha jäänud. XIV Rahvusvahelise Hüdrograafiakongressi otsusega nr. 15 moodustati riikidevaheline töörühm, mille ülesanne oli mõõdistusnormide (standardite) põhjalik revisjon, arvestades mõõdistamistehnoloogiat ja kohamääramisüsteemide kiiret arengut ühest poolt ning laienenud tarbijateringi ja kvaliteedinõuete karmistumist teiselt poolt. Intensiivsete mitmepoolsete arutluste tulemusel toimus septembris 1994 Monacos nõupidamine, kus formuleeriti uute normide alused. Siinjuures on oluline märkida, et uued normid ei muuda mingil määral juba olemasolevate andmete kasutusvaldkonda ega piira nende kasutamist - sellekohase otsuse teeb igal konkreetsel juhul andmete kasutaja ise, lähtudes loomulikult vajadustest ja andmete eeldatavast kvaliteedist. Seega on uued normid suunatud tulevikku, et kasutajate vajadusi paremini rahuldada. Praeguseks ei ole uued normid küll veel ametlikult kehtestatud, kuid viimaste liikmesriikidele tutvumiseks ning täienduste tegemiseks saadatud redaktsioonivariantide analüüs näitab, et nende ametlikuks tunnistamine ei ole enam kaugel.

Eesti Veeteede Ameti hüdrograafiaosakond on eksisteerinud ligi 4 aastat. Oleks aga vale arvata, et kõik need aastad on olnud võimalik väga intensiivselt uusi andmeid koguda. Endise Nõukogude Liidu hüdrograafia- teenistuse likvideerimine ja uue, Eesti huve silmaspidava samaväärse organisatsiooni ülesehitamine on aega ja, mis peamine, väga palju raha nõudev ettevõtmine.

Sisuliselt on Eesti veecalade ulatuslikumad mõõdistused teinud Leningradis või Kaliningradis baseerunud hüdrogra-

fiatöökonnad. Need olid üsna suured ekspeditsioonid, mille koosseisus oli hulgaliselt laevu, mõõdistustehnikat ja inimesi. Eestis paiknev väeosa mõõdistas enamasti sadamaid ja süvendatud alasid. Nii laevad kui ka tehnika olid suhteliselt vanad, palju oli käsitsitööd, ja kõik andmed olid salajased. 1993. aasta sügisel, kui nõukogude hüdrograafia oli lahku-



Euroopas, aga ka Eesti vetes sõidavad Eesti meremehed Peterburi "Tranzas Marini" kaartide järgi. Madli Vitismanni foto

nud, sai hakata analüüsima olemasolevat olukorda, selgitamaks välja tegelikke vajadusi. Samas tekkis mitmeid vajadusi, mis olid valmis vajaduse korral sadamais mõõdistustöid tegema. Kahjuks on nende firmade tehnilised vahendid siiani valdavalt 1960-ndate aastate tasemel, tööde maksumus enamasti põhjendamatult kõrge ning kvaliteet sageli kaheldav. Niisugune turul valitsev olukord on tingitud mitmest põhjustest, millest olulisemad on moodsa täppistehnoloogia kõrge hind, vananenud uurimis- meetoodika, sh. suur käsitsitöö osakaal, ja rahvusvaheliste normatiivide mittetundmine.

On täiesti ilmne, et paljusid sadamaid ja nende juurdepääse tuleb perioodiliselt uuesti mõõdistada, veendumaks, et sügavused ei ole muutunud ega laevaliikluse tingimused halvenenud. Samuti on täpsed sügavusandmeid vaja sadamate ning laevateede rekonstrueerimiseks. Samas suurenevad laevade mõõtmed ja süvis, laevu on vaja lastida täielikult kai ääres - seega on väga tähtis kasutada võimalikult ratsionaalselt olemasolevaid laevateede ja sadamabasseinide sügavusi. Selleks on vaja mõõta sügavusi ja leida sügavuspunktide asukohti väga suure täpsusega, sest ainult täpsete andmete põhjal koostatud kaardid või plaanid tagavad laevade ohutuse.

Uued, täppistehnoloogial põhinevad mõõdistusnormid on põhioluliselt senikehtivaist täiesti erinevad. Kui varasemate mõõdistuseeskirjade üks kandvaid komponente oli mõõdistusmõõtkava, kuna see määras ka koostatavate kaartide või plaanide mõõtkava, ja loomulikult ka andmete täpsuse, siis uued normid lähtuvad eelkõige mõõdistatava ala laevaliikluse intensiivsusest ja tähtsusest; kasutatavate laevade suurusest ja süvisest ning merepõhja sügavusest ja pinnamoe keerukusest. Kogu andmetöötlus on soovitav teha digitaalkujul, et vältida subjektiivselt vigu. Neist põhiseisukohtadest läh-

tudes eristatakse nelja täpsus- klassi ehk nelja erineva kvaliteeditasemega mõõdistusandmeid.

Intensiivse laevaliiklusega laevateede, sadamabasseinide või ankrupaikade puhul, samuti süvendustööde järel on nõutav merepõhja täielik mõõdistamine või traalimine. Sadamabasseinid, tiheda liiklusega laevateed, kus kasutatavate laeva-

konnad jne. Sellele täpsusklassile vastavate tööde puhul võib kasutada praktiliselt kõiki tuntud asukohamääramise meetodeid, mis tagavad vähemalt 20 m täpsuse. Sügavusandmeid kogutakse enamasti 1-kanaliliste kajaloodidega, kusjuures kajaloodi sondeeriva kiire laiust ei reglementeerita, mõõdistusliinide vahekaugus on võrdne kolmekordse sügavusega, kuid mitte rohkem kui 200 m. Väga soovitatav on siiski külvaatesonari kasutamine, et koguda teavet mõõdistusliinide vahele jäävate alade kohta.

IV klassi kuuluvad rekonostseerivad või ülevaatemõõdistamised. Sisuliselt on need avamere mõõdistustööd ja nende puhul ei ole tehnilised vahendid reglementeeritud. Soovitatakse kavandada mõõtelinide vahekauguseks mitte rohkem kui neljakordne sügavus ja asukohamääramise täpsus peaks olema parem kui 150 m.

Üldjuhul on IHO normid muudugi soovituslikud ja igal riigil on täielik õigus ise otsustada, kuid võrd neid arvestada. Loomulikult määrab see riiklik ametikond (Eestis veeteede amet), mis vastutab laevaliikluse ohutuse eest, need reeglid ja normid, mida ühel või teisel juhul tuleb täita. Seetõttu on kõigil firmadel või üksikurijail, kes soovivad Eesti vetes hüdrograafilisi mõõdistusi teha niisuguse arvestusega, et tehtu oleks kasutatav näiteks sadamapasside vormistamiseks või laevaliikluse tarbeks, vaja eelnevalt konsulteerida Eesti Veeteede Ameti hüdrograafiaosakonnaga, kooskõlastada tööde meetoodika ja töötegemise piirkond ning määrata kindlaks, millistele kvaliteedinõuetele peavad saadavad andmed vastama.

Lõpetuseks on tarvis lühidalt peatuda veel ühel asukohamääramisega seotud probleemil. See on horisontaaldataumi ehk teisisõnu koordinaatsüsteemi valik. Kõigi Eestis tehtavate hüdrograafiliste mõõdistuste andmed on vaja esitada Eestis ametlikuks tunnustatud rahvusvahelises WGS-84 koordinaatsüsteemis (selles süsteemis on kõik Eesti merekaardid, seda süsteemi kasutavad GPS-vastuvõtjad). Siinjuures ei ole ette määratud, millist koordinaatsüsteemi kasutatakse mõõdistustöödel - kas mingit kohalikku, suvaliselt valitud või mõnel teisel ellipsoidil põhinevat. Tähtis on lõppandmed teistendata riiklikku süsteemi, näidates samas ära, missuguseid transformatsiooniparameetreid ja -valemeid seejuures kasutati, et saaks otsustada, milline on kasutusse minevate andmete tegelik kvaliteet.

Käesoleva kirjutise eesmärk on jagada teavet meremeestele, sadamavalda jaile ning otseselt mõõdistuste tellijatele ja tegijatele. Samuti pöörata neis valdkondades tegutsevate tähelepanu järgmistele küsimustele - kust saada vajadusel lisateavet ja abi, et vältida arusaamatusi ning juba tehtu ümbertegemist; millist aparatuuri vajaduse korral murteseda; milliseid meetoodilisi võtteid ühe või teise ülesande lahendamiseks kasutada jne.

Eesti Veeteede Ameti mereuuringute talituse juhataja,
geoloogidoktor
Jaan Lutt

Laevamudelite ehitajameister Woldemar Konga

Pea kõik Eesti rannaelanikud on ühel või teisel viisil olnud seotud kalanduse, rannasõitjate või kaubalaevandusega – Heinaste linnakesest lõunas kuni uhke Narva kaubanduslinnani idas. Üks Narva kandi silmapaistvamaid merendusega tegelnud perekondi on Kongad.

Esiisade jutu järgi olevat nad Rootsi päritolu, millest ajalooallikad küll midagi ei räägi. Kindel aga, et nende põline kodupaik oli Narva alal juba Rootsi valitsuse aegu. Nad olid lootsid, kaptenid jäämurdjatel ning reisi- ja kaubaalustel, laevamehaanikud, jahtklubitülemad – nii et ikka merel või mere ääres.

Loots-kapten **Jakob Konga** olnud esimesi (?) põlise-lanikke Narva-Jõesuus ja Vaivara (Sievershofti) parun pärandanud talle oma testamendiga seal hulga maad – terve pärastise Poska uulitsa.

Kui alevisse hakkas üha rohkem supelkülalisi tulema, elas tema majas kaks silmapaistvat venelast, keegi kindral ja üks tuntud kunstnik. Nelle meeldisid maja ruumikad toad, sealsed kirvega tahatud põrandad ja puhtaist saetud puuplankudest seinad. Seal veetsid nad palju aastaid ilusaid rahulikku suvepäevi. Kord lahkumisel lubanud Jakob kindralile: "Järgmine aasta panen sulle tapeedid seinale!" Aga kindral vastas: "Seda ära tee! Siis ei tule ma tagasi." Kindralil polnud tarvis oma ähvardust täita, kõik jäi mõnusa lihtsuse juurde.

Ka kunstnik armastanud Narva-Jõesuu randa ja merd. Ta tegi Jakobist sõepiitsiga portree ja maalilis selle järgi ka õlimaali. See kujutab suure habemega südvestris kalurit istumas Narva-Jõesuu sadamakail. Maal oli väljas Peterburis, Ermitaažis.

Jakobil oli poeg **Mart Konga**, samuti laevajuht ja loots. Kui ehitati Narva-Jõesuu õigeusu kirik ja seda 1893. aastal pühitseti, tuli kohale ka tsaar oma kaaskonnaga. Mart Konga õlule pandi vastutus keisri laeva kohalelootsimise eest. Noormees täitis ülesande eeskujulikult ja selle mälestuseks annetas keiser talle hõbedast taskukella. Ka ta isa oli omal ajal keisrilt kella, kuldkella, saanud vist samuti tänuväärse lootsimise eest.

Jõelaeva kapteni Mart Konga surmasid punakaartlased 1918. aastal.

Woldemar Konga kuulus kolmandasse põlvkonda. Aastaid töötas ta Stockholmis Rootsi Meremuuseumis, kus olime töökaaslased. Ta jutustas mulle Narva kandi merendusest ja oma esivanematest. **Olgu need read mälestuseks temast ja tema tööst. WOLDEMAR KONGA suri Stockholmis 6. veebruaril 1997.**

Ta oli sündinud 22. juulil 1913 Narva-Jõesuus. Tööelu alustas viteaastase karjapoisina oma sugulaste talus. Nagu arvata võis, valis ta aga isa ja vanaisa eeskujul samuti meremehe elukutse. Juba noorelt sõitis ta purjekatel. Sõjaväeteenistuse tegi läbi hävitajal "Vambola". Aastail 1939-1940 õppis Kuressaare ja aastail 1942-1943 Tallinna merekoolis. Õiendas tüürimehe ligi- ja kaugõidu eksamid. Sõitis Käsmu laevaomanike laevadel, käis muuhulgas Põhja-Ameerikas. Sõitis ka kuulsal neljamastilisel "Tormilinnul".

Teise Maailmasõja ajal sõitis Woldemar Konga Soome Punase Risti laeval "Ariadne", millega viidi Rootsi umbes 8000 sõjapõgenikku. Pärast viimast reisi jäi ta ka ise Rootsi. Aastail 1944-1945 oli ta "sadamakapteniks" Vikingshilli põgenikelaagris. Laagri töös torkasid silma tema praktilised oskused, mis olid avaldunud juba "Tormilinnu" purjede õmblemisel ja igasuguste laeva puutööde juures.

Legendaarne kaugsõidukapten Sam Svensson, Rootsi Meremuuseumi konservaator ja laevamudelite ehitamistöökoja juhataja, tõi tema meremuuseumi, kus Konga algul sai tööd arhiivis. Woldemar õppis visalt, nii puumudelite ehitajalt Oscar Wahlströmit kui kapten Svenssonilt. Viimasel olid suured kogemused purjelaevaldelt, ta oli olnud kuulsal neljamastilise parklaeva "Beatrice" tüürimees. Ka kirjutas ta entsüklopeediaartikleid ning esines raadios. Wahlströmi pensionile minemisel sai Woldemar *modellbyggare* ametinime. Ta jäi muuseumisse tööle 33 aastaks. 1962. aastal sai ta Svenssoni järglaseks, konservaatoriks.

Woldemar valitses muuseumi mudelite valmistamise

töökoja üle ja oli ühtlasi puutöökoja juhataja. Ta ehitas ja parandas muuseumi laeva- ning muud mudeleid, ka andis ta eraisikuile ja asutustele laevamudelite asjus nõu. Samuti hoolitses ta töökoja masinate ja tööriistade eest ning hoidis neid korras.

Peale tema oli töökojas veel üks tisler-mudeliehitaja, vajaduse korral ka teine tisler. Kui oli palju tööd ja kiire mudelid valmis saada, töötas ajutiselt korraga neli meest.

Woldemar Konga esimene aastakümme muuseumis oli üsna tööderikas. Tuli ehitada hulk väikesi sõjalaevade mudeleid, mis pidid muuseumi ekspositsioonis näitama erinevate ajastute laevatüüpe. Töö võttis aega; mudelid ehitati kaarte ja erinevate võõrtävidega. Mudelitehitajaid oli mõnikord koguni viis. Töötati *jooksua lindi* põhimõttel: töö jaotati tislerte vahel ära ja lõpuks monteeriti osad ühiselt kokku. Torpeedopaadi mudeleid ehitati hiljem samal viisil.

Vanade laevamudelite restaureerimisel tekkis erilisi probleeme, nii ajaloolisi kui tehnilisi, mis nõudsid läbimõeldud ja seisukohavõtte. Siinkohal võiks nimetada nn. votivlaevu, mida meremehed vanasti kinkisid kirikutele tänuväärseks pääsemise eest merehukust. Mõned neist on mitusada aastat vanad ja suure kunstiajaloolise väärtusega.

Vabal ajal restaureeris Woldemar oma kodus Klubbackenil Mälärhöjdenis paar suurt sõjalaeva mudelit, 18. sajandist pärit "Gustaf den Store" ja sõjaväe õppefregati "Eugenie", mis aastail 1851-1853 oli teinud mere-reisi ümber maailma.

Woldemar Konga suuremaid ja aeganõudvamaid töid oli vägeva Ida-India sõitja "Neptuni" mudeli valmistamine. Ta ehitas selle kuulsal rootsi laevakonstruktori admiral Fredrik Henrik af Chapmani jooniste järgi. Taglas



Woldemar Konga koos kapten Anton Silberbergiga põgenikelaagri trepil. Vikingshill 1945.



Paremal Woldemar Konga purjesid õmblemas. "Tormilind" 1937. a. Soomes.

Harry Pahlbergi foto



on aga rekonstruktsioon. Ta alustas seda tööd 70-ndate aastate keskel (andmed muuseumivitriniis on ebatäpsed) ning ehitas mudelit kodus oma vabal ajal. See nõudis 12 000 töötundi. Ehitamisel kasutas ta erinevaid puuliike: laevakereks punast pööki, detailideks pruuni pirnipuud, mastideks kadakat, plokkideks sirelit. Tõuvärk on korrutatud linasest niidist. Meremuuseum omandas "Neptuni" mudeli ja seda Woldemari suurtööd on võimalik põhiväljapanekus imetleda.

Woldemar oli õppinud sepatööd, ja nii sepiastas ta rautised Wasa laeva kahuritele, suurtükialustele ning ankrurinnidele.

Oma tööriistade eest hoolitses ta väga. Need olid tal endanikerdatud vaheseinaga kapis, igal riistal oma paik. Tihti valmistas ta mõne tööriista omaenda nõu ning jõuga, vajadusel kasutades freespinku onupoegade Aleksander ja Karl Konga peenmehaanika töökojas Nackas. Tihti vahetas ta tööriistade varred omanikerdatud ja ilusasti poleeritud pirnipuust varte vastu. Ka konstrueeris ta mõnegi uue tööriista, näiteks millimeetrite vaskneetide neetimiseks-vajutamiseks laevamudeli kerese ja plankudes.

1978. aastal jõudis Woldemar Konga pensioniikka. Ta oli aga ikka veel täies tööjõus ja tervisel polnud viga. Nii sai ta omal soovil aasta pikendust. Kui ta 1979. aasta juuni lõpus pensionile läks, võis ta rahuldustundega oma töökohalt lahkuda. Ta oli laevamudeli ehitaja töö põhjalikult ära õppinud ning tuntud ja hinnatud merenduse asjatundjate seas üle kogu Rootsi. Ta oli ka endale välja õpetanud järglase, Göran Forssi, kes oli muuseumisse tulnud 1956. aastal ja jätkab nüüd konservaatorina tema tööd. Ka Forssil on laevamudelite ehitamise kunsti alal oma õpilane. Niiviisi kandub see väljaoõpet ja vilumust nõudev elukutse edasi põlvest põlve. Forssi kaudu on ka Rootsi-Eesti kontaktid laienenud.

Woldemaril oli rõõm kaasa elada, et Eesti jälle iseseisvaks sai. Ta külastas kodumaad ja Eesti Meremuuseumi.

Woldemar Konga teine suurem vabaaja harrastus laevamudelite ehitamise järel oli tema purjelaev "Nalle". Sellega veetis ta kevade, suve ja sügise vabad hetked. "Nalle" oli klassikaline puust väiksem purjekas 1920-ndatest aastatest, mille ta oli ise parandanud ja ümber ehitanud. Kõik, mis polnud laitmatult korras, oli ta välja vahetanud. Et talle meeldis puud lõigata, nikerdas ta ornamentidega roolipuu, lipuvarda aluse ja igasuguseid pealistsusi. Purjeka sisustus oli samuti kõik üks vaatamisväärsus, roosi- ja muude ornamentidega kaunistatud. Ventilid olid lõigatud pirnipuust, sohvad varustatud käetugedega, padjad kaetud plüüšiga. Ruhviliik oli poleeritud, nii et läikis nagu peegel.

Woldemar oli Stockholmi eesti paadiklubi "Nautic" liige, samuti Alviki ja Mälärhöjdeni kohalikes paadiklubides tegev. Kui ilm oli ilus, käisid töökaaslaed ja eesti sõbrad tööpäeva lõppedes teda vaatamas. Woldemar töötas siis oma paadi juures. See seisis paadisadamal, otse tema kodunt Klubbackenil alla Mälari rannale kõndida. Siin istus ta pingil, enamasti piip suus, villane kootud kulunud ja ära pleekinud rumm-müts peas. Arutati mõnusalt ilma, elu ja olu, joodi kohvi ja sõideti unustamatule purjereketele kaunile Mälari järvel.

Lõpetuseks üks väike elupilt, mille Woldemar kord jutustas. Tal oli kombeks iga argipäeva varahommikul 7. trammiga tööle sõita. Djurgårdsbron' peatuses maha astunud, kõndis ta läbi inimitühja Nobelparkeni oma töökohta. Tihti kohtas ta sel teel üht tagasihoidlikku daami kahe väikese sülekoeraga kõndimas. Varsti tuli juba hakata tervitama, ja võõras vastas sõbraliku noogutusega. Kord aga juhtus, et Woldemari tulekuks oli daami hommikune jalutuskäik juba lõppenud, ja ta istus parajasti puude taha pargitud limusiini, mille juures teda ja koeri abistas livreesse riietatud autojuht. Varahommikune jalutaja oli kuninganna Louise, Gustav VI Adolphi abikaasa.

David Papp

Kasutatud Göran Forssi, Aleksander Konga, Woldemar Konga, Ervin Koolmeisteri, Argo Kõvamehe, Anton Silberbergi ja autori enese andmeid.

Woldemar Konga põrm sängitatakse 14. mail Rahu-mäe kalmistule.

Talv 1997

Bussiga merele

Lollidemaal!

hüüataks eestlane, kui näeks, kuidas Taanis Tartu-suurus linnas bussijaama peetakse. Õigemini, ei peetagi. Sagedasel sõitjal on tarviliku bussiliini sõiduplaan kodus, turist võtab selle riulist bussijaamaks nimetatud välkkeses majas. Hoonet üksnes nimetatakse bussijaamaks, tegelikult on selles kohvik, juuksur, kiosk ja meeter letti, mille tagant müüakse kuupileteid, ning võreriiulid.

Riiuleil on kõigi liinide sõiduplaanide pakid, serval kiri: võta koju kaasa! Sõiduplaani värvilisel lehekesel on peale plaani täis- ja soodushinnad ning esiküljel suurelt telefoninumber märkega: koha reserveerimine tasuta. Telefoninumber ei anna kinnitoni. Sõbralik naishääl küsib, millal soovite sõita ja teatab, et sõitke pealegi, koht on reserveeritud. Ei ta küsi nime ega ütle vastuseks kohunumbrit või muud parooli.

Küllap tõmbas sõbralik daam mingile kohale bussiplaanil ristikesse või tegi märke arvutis, aga ka bussijuht ei küsi kelleltki parooli. Pool tundi enne väljasõitu on bussiuksed lahkelt avali ja igaüks valib endale meeldiva aknaaluse. Bussijuht tegeleb sel ajal allkorrusel reisijate pakkidega.

Kui kell on kukkunud, ei kontrolligi bussijuht reisijate raha olemasolu ega õigust sõita, vaid istub rooli taha ja sõidab. Pileteid müüb ta alles järgmises peatuses 50 kilomeetrit eemal.

Ka liini teises otsas suurlinnas pole bussijaama. Pole üldse midagi. Buss peatub kõnniteeservas ja ongi kogu bussijaam. Ka ärasõit läheb samast kõnniteeservast. Kui on kõle põhjatuul ja vihmagi sajab, külmetab üksnes pagasiruumi kõrval seisv bussijuht. Reisijad saavad bussi sooja juba pool tundi enne väljasõitu ja kui nad selle pooltunni jooksul järgemööda saabuvad, pole kellelgi vaja peatuspostist juures külmetada või trügida.

Võib arvata, et kõik on endale telefoni teel koha reserveerinud, aga bussijuht seda kuidagi ei kontrolli. Müüb vaid pileteid ja hakkab sõitma.

Võib arvata, et kõik olid oma sõidusoovist sõbralikule telefonihäälele teada andnud - kasvatus ei lubaks teisiti. Kui aga polekski - buss polnud niikuinii täis. Ent pühade-eelseil või muidu tipp-päevil mõistab arvatavasti igaüks, et süsteem töötab ta enda huvides. Ei tea, miks küll Tallinnas nii suurt bussijaama vaja on? Ja pileti-järjekordi?

Bussiga merele

Liinil Århus-Kopenhaagen sõitev buss peab paratamatult merele minema. Ent mitte otse Århusis, vaid seal, kus mereteel lühim, suvitussuunas Ebeltoftis. Et sealkandis alailma tuuline on, võib järeldada muulile reastatud 16 elektriveskist. Bensiinijaama katusel on märksa suurem tiivik ja mõnel õuel on neid veelgi.

Pärast linnakese ootepaviljoni

esist buss enam ei peatu. Sõidab tänavalt otse sadamasse ja peatub alles parvlaeva ülatekil. Uksed avanevad, reisijad astuvad trepist üles ja satuvad ... reisilaeva vaippõrandate ning klaasuste ja -seintega maailma. Restorani, kohviku, poe, pallimerega lastenurga ning tugitoole ja televiisoritega salongide



Otsi "Mette Molsilt" keegi ei visanud, pidi olema muu kinnitussüsteem.

vahele. Üles päikesetekile aprillitalv kedagi ei meelita. Samuti pole laevaletulijaid näha reisijateki kõrgusele ühendatud sadamakoridoris - on sõitjate ilm, matkajaid pole.

Hoolimata sellest, et hinnad kohvikus pole kallimad kui mujal, seavad mitmed end oma kohvitermoste ja koduste võllebadega istumissalongis einetama. Võib umbes poolteist tundi bussisõidu vahel jalgu sirutada ja end mõnusalt tunda - ruumi jätkub kõigile.

Kui sõidetud on juba küllalt kaua, vaatavad reisijad kella ja lähevad bussi oma kohale tagasi. Buss võtab paigalt, veereb allamäge maapinnale ja jätkab teekonda Kopenhaagenisse.

Tagasiteel on buss tuulises kalurikülas Havnby Sjælland neemetipus enne laeva, ent parkimiplatsil on tuulevarjuks kõrge plank. Sadam on aga muulide taga tuulevarjus nagu Ebeltoftiski.

Kui laev saabub, kulub 15 minutit autode mahasõiduks, teist samapalju ootajate pealesõiduks kahelt korruselt - ühtaegu ala- ja ülatekile. Firmajopis paigutaja vaid viipas, sõidukid läksid liikvele ja terve rida sõitis sujuvalt oma kohale laevatekil. Reisijatekil oli selle ajaga nõud koristatud, tuhatoosid puhtaks pestud ja naeratav teenindajapere uusi sõõnjaid-ostjaid ootamas.



Perekond Mols

Laev, millest jutt, on sealtkandi uusim ja suurim saarestiku parvlaev "Mette Mols", liin Ebeltoftist Sjælland Oddenisse aga "Molslinje". Kella 6.30-st kuni 1-ni öösel sõidavad "Mette Mols" ja "Maren Mols" iga kahe tunni tagant, kohtudes keset merd, nende vahel aga sõeluvad nooremad ja väledamad - iga tunni tagant väljuvad "Molslinje" kiirilaevad. Neil kulub sõiduks poole vähem aega ning võtavad peale ka sõiduaautosid.

Fredrikshavnis ehitatud "Mette Mols" tuli liinile mullu 1. juulil. On 136,4 m pikk, 24,6 m lai, süvis ca 4,5 m, kiirus on 20 sõlme. Võtab peale 600 reisijat.

Avaras roolikambris on pisisajadeni läbimõeldud laevajuhtide töökohad ja moodsaim navigatsiooniparatuur. GPS annab koha täpsusega 1 m, elektronkaardi kombinatsioon radariga aga näitab, mitu meetrit ollakse kursijoonest kõrvale kaldunud. Kaamerad on 12 punktis, aga peamiselt vaadatakse värvimonitorist siiski võõrivisiiri. Eriti oleks põhjust kadest tunda mehaanikuil, sest "Mette Molsi" omad istuvad, valge pagunitega sark seljas, kohvikruus käes, roolikambri tugitooles kompuutrite taga - masinaruumis vahti pole.

Heltermaa kaudu Kuressaarde

Bussisõit Århusist Kopenhaagenisse katab mööda maad umbes sama pika tee kui on Tallinnast Kuressaarde, aga merd mööda sõideti sama kaua kui Rohukülast Heltermaale. Ja kõik see kokku võttis aega 4 1/2 tundi.

Tõsi, teed on siledad. Ent täpsus laevale jõudmisel ja kiirus sealt lahkumisel olid tähelepanuväärsed. Muidugi avanes äsjaehitatud "Mette Molsi" visiid kahes jaos ja kaldalt laskus ülatekile hüdraulikaga seatav sõidutee. Piir laeva ja kai vahel polnud bussisõitjale üldse tajutatav.

Ent see oli ka reisilaev. 600 reisijakohta ei tähendanud üksnes kohti päästeparvedes ja jalatäit seisuplatsi trepil, vaid reaalseid toole avaras kohvikus ja restoranis ning tugitoole veel avaramates salongides.

Nüüd, kui ka Eestis on üks "Regula", on peatselt võimalus näha, kas edusamm on üksnes konstruktsiooniline või on selleks vaja ka midagi muud. Vahet lugupidamist inimeste vastu? Muidugi, tolle Lollidemaal (ühe Taani saare nimi on Lolland, mis sugugi seda ei tähenda), kust "Regula" tuli, ei leidu nutikaid, kes pistaksid taskusse tassi või klaasi või ... tuletõrjevooliku otsa, sest see on pronksist.

21. aprill

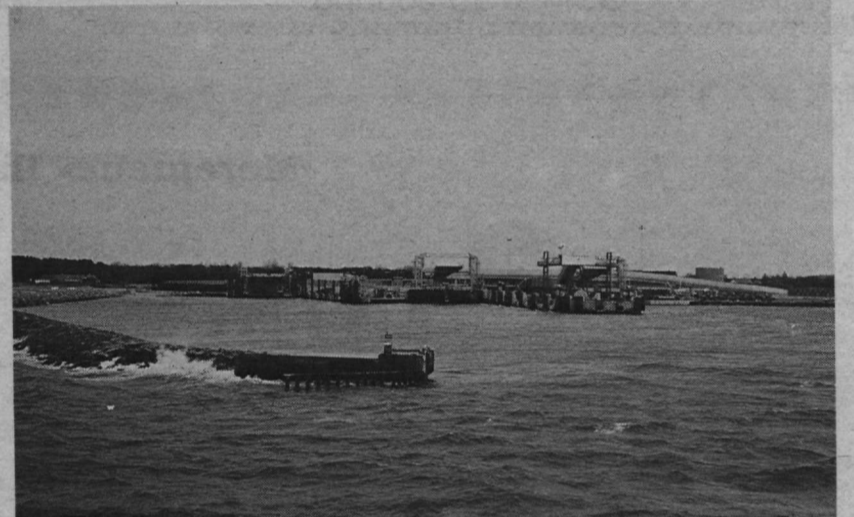
Madli Vitismann



Saarestikusadam on keeruline rajatis,



milles on eri kõrgustel mitmekorruselised pealesõiduteed ning parajas kõrguses käigukoridorid.



mis on muulidega varjatud.



muul aga sobib ka tuulegeneraatorite aluseks.



Suurlinna bussijaam - kõrvaltänava kõnniteeäär.



Perekond Mols vedab terve päeva merel: emake Maren tuleb Mettele sõidu jooksul ühe korra vastu, väledad katamaraanid aga mitu korda.

1	E	2	N	3	S	4	A	5	R	6	A	7	P	8	A	9	P	10	A	11	S
12	D	I	A	F	O	O	N	A	L	L	A										
14	E	N	V	I	15	K	16	O	E	R	T	E	R								
17	L	A	I	N	E	M	U	R	18	D	J	A									
19	A	20	E	G	21	K	U	L	L	A	M	A	A								
22	A	I	A	S	23	L	A	24	A	S	I	A	T								
25	A	S	T	26	M	A	27	S	N	O	T	D	O								
29	F	30	I	S	31	R	32	E	E	D	E	R	33	A	V						
34	R	I	I	L	L	D	36	E	S	I	C	A									
39	I	L	O	40	L	A	P	T	E	V	C	L									
44	K	45	L	O	O	G	A	L	46	L	I	R	U								
47	A	I	N	48	S	U	E	49	A	A	S										

Eelmises "Meremehe" ilmunud ristsõna vastused

PAREMALE: 1. Enn Sarap. 9. Aps. 12. Diafoon. 13. Aula. 14. En vik. 16. Oerter. 17. Lainemurd- ja. 19. Aeg. 21. Kullamaa. 22. Aias. 23. I.a. 24. Asiat. 25. Astma. 27. SN. 28. Ot ... do. 29. FIS. 31. Reeder. 33. Av. 34. Riitul. 36. De Sica. 39. Ilo. 40. Laptev. 43. cl. 44. "Kloogal". 46. Liru. 47. Ain. 48. Suue. 49. Aas.

ALLA: 1. Edela-Aafrika. 2. Nina. 3. Navigatsioon. 4. Sfinks. 5. a.o. 6. Roomlased. 7. A. Neuland. 8. Parras. 9. Aut. 10. Plejaad. 11. Saraatov. 15. Keula. 18. Dmitri. 20. Eis. 26. Mr. 28. Oesel. 30. Iil. 32. Elagu! 33. Accra. 35. Ulos. 37. Etle! 38. Alus. 41. Pau. 42. Via. 45. LI.



Eesti Meremeeste
Sõltumatu Ametiühing
TEATAB

Alates 15. maist pakub Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing meremeestele ja nende peredele psühholoog-nõustaja konsultatsioone. EMSA liikmetele on konsultatsioon tasuta.

Sobiva aja saab kokku leppida mobiiltelefonil 250 40 712 Tiina Käsi või jättes sõnumi EMSA automaatvastajale 6 466 240.



ADMIRAL
KLUBI
AURULAEV • STEAMSHIP

*Ainulaadne restoran
vanal aurulaeval*

AVATUD 12-24
Lootsi tn. 15 kõrval, kai ääres
Admiraliteedi basseini
Tel 6411155
GSM 8 25 060066

12. mail seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas
"Zigmund August" (Poola) - lossib kakaoube

Muuga sadamas
"Alim" (Malta) - laadib naftaprojekte
"Fridrich Sanders" (Läti) - laadib naftaprojekte
"Diana 3" (Honduuras) - lossib kala
"Indian" (Norra) - laadib turvast
"Okolsitša" (Bulgaaria) - laadib naftaprojekte
"Sormovski 3052" (Vene) - lossib vilja
"Sormovski 3051" (Vene) - lossib vilja
"Mac Kinley" (Panama) - lossib liha

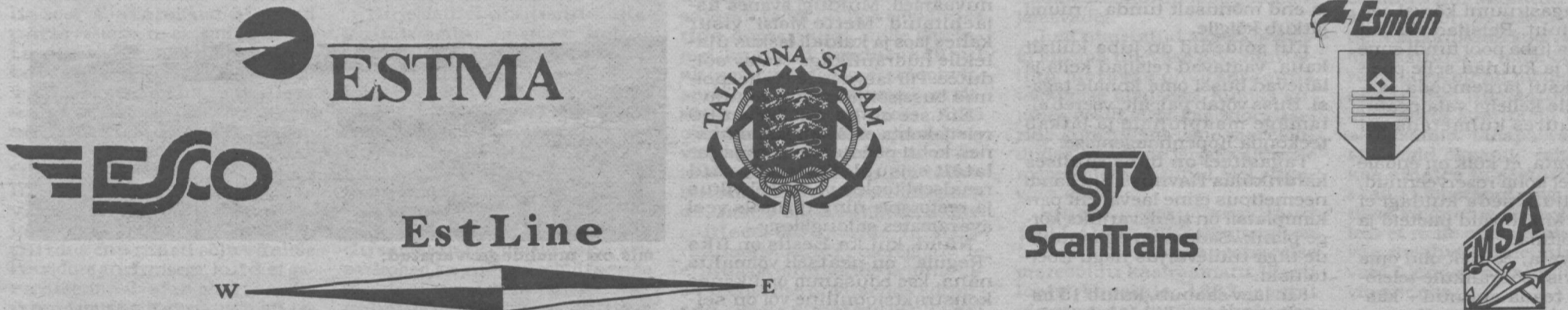
Kes meil käivad

"Ihshan" (Türgi) - lossib kakaoube
"Inženeris Netsiporenko" - laadib ja lossib tehnikat
"Viirelaid" (Eesti) - lossib ja laadib konteinerid

Kopli sadamas
"Lindemariokke" (Soome) - lossib jahu
"Ida" (Eesti) - laadib vanametalli
"Lago" (Leedu) - laadib palke
"Bonito" (Rootsi) - laadib naftat

Paldiski sadamas
"Volgo-Balt" (Vene) - laadib metsamaterjali
"Ob" (Vene) - laadib ümarpuitu

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 13. mail

"ELMAR KIVISTIK" - teel Tarragonast Gibraltarisse
"ALEKSANDER ABERG" - Binqasimis
"PAUL KERES" - teel Ijitsjevskist Singapuril
"KRISTJAN PALUSALU" - Portlandis
"GUSTAV SULE" - Rouenis
"ALEKSANDER KOLMPERE" - La Goulette'is
"HAAPSALU" - Kaliningradis
"VILJANDI" - teel Houstonist Peterburi
"RAKVERE" - Helsingis
"NARVA" - teel Puerto Platast New Orleansi
"VALGA" - teel Camdenist Peterburi
"SAKALA" - Barranquillas
"SOMPA" - Antwerpenis

"KEHRA" - La Pallice'is
"KUIVASTU" - teel Antwerpenist Dakari
"KUUSALU" - Doualas
"RAKKE" - Dunkerque'is
"VALKLA" - teel Las Palmasest Villagarciasse
"PIHTLA" - remondis Vene-Balti sadamas
"NAISSAAR" - La Pallice'is
"VAINDLO" - teel Klaipedast Alžiiri
"KASSARI" - Aviles'is
"MUHU" - Oslos
"ABRUKA" - teel Kundast Ripostosse
"VILSANDI" - teel Antwerpenist Euroopasse
"MUUGA" - teel Antwerpenist Stockholmi
"VIRTUSU" - teel Helsingist Felixstowes'se

"KALANA" - teel Bremerhavenist Vanasadamasse
"DIRHAMI" - teel Rotterdamist Vanasadamasse
"KAPTEN KONGA" - teel Stockholmist Antwerpenisse
"KAPTEN VOOLENS" - teel Tallinnast Rotterdami
"MEHAANIK KRULL" - Corkis
"VIIRELAID" - Muuga sadamas
"SUURLAID" - remondis Vene-Balti sadamas
"MOHNI" - teel Casablanca Hollandisse
"SOODLA" - teel Safist Calais'sse
"KLOOGA" - Patrases
"TRANSESTONIA" - Århusis
"DONATA" - Muuga sadamas

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

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number
ilmub
mais

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

Toimetuse asukoht:
Tatari 64

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

«Printal»
Tellimuse nr. 1565

Toimetaja
MADLI VITISMANN

EESTI
RAHVUSRAAMATUKOGU
AR