



Ilmub alates
1989. aastast
VIII aastakäik

MEREMEES

Nr. 4 (132)

Kolmapäev, 28. veebruar 1996

Hind 4 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Jäised lood lk. 2, 4, 5
- ☛ Seaduspärasus või vedamine? lk. 3
- ☛ Mõnel laeval on nagu needus peal lk. 3
- ☛ Meeste maailm lk. 5
- ☛ Meremehed piirivalves lk. 6
- ☛ Vabaduse hind III lk. 7



Telefoni- jutt

19. veebruar, keskpäev.

Tere, "Tarmo", kus te olete?

Osmussaare ja Tahkuna vahel. Jääpiir on Ristna paralleelil. Kapten Mart Suls: Tänavu oleme 19 päevaga teinud sama palju tööd, kui ülemöödunud aastal terve talvega. Siis oli meil 153 laeva. Praeguseks on 147, peale lõunat tuleb veel 6, ja ongi õhtuks 153 täis. Kaks kuud on veel tööd, hullem aeg on ees. Eile õhtul hakkasime tulema, vähemalt 2 tundi läheme veel. Üks ots võtab 15 tundi.

Kas vahel kai äärde ka saate?

Homme tuleme. On vaja võtta kütust, vett ja toitu ning teha veidi remonti — ahtrivendrid on juba katki.

20. veebruar, keskpäev.

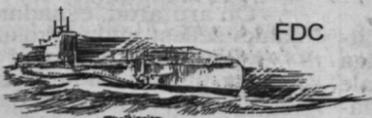
Tere, "Tarmo", kas olete juba kai äärde jõudmas?

Me oleme praegu Ristnas.

Helistas Madli Vitismann

"Lembitu" vettelaskmise aastapäevaks

Postmargi, templi ja ümbriku
kujunduse autor
Roman Matkiewicz



ALLVEELAEVADE "KALEV" JA "LEMBIT"
VETTELASKMISE 60. AASTAPÄEV

29. veebruaril esitletakse Tallinna Postimajas uut postmargi, millel on allveelaeva "Lembit" kujutis ja aastarvud 1936—1996. Müügil tuleb ka samateemaline ümbrik ning esimesel päeval võib saada "Lembitu" vapiga eritempli. Komplekti kujundas Eesti Meremuuseumi kunstnik Roman Matkiewicz.

Valge laevaga koduranda

Eeloleval suvel toimuv ESTO algab Stockholmis ja lõpeb Tallinnas. Ent tähelepanu on äratanud väliseestlaste kodumaale saabumise sõiduk.

15. jaanuari "Õhtulehes" juhib Boris Merilain tähelepanu Rahvusraamatukogu ees asuvale okupatsiooni-sümbolile — punasõduri kujule. Ent ta on tsiteerinud eelnevalt USA-s ilmutavat ajalehte "Vaba Eesti Sõna":

"7. augustil kell 17.30 algab teekond Tallinna. Esto-96 ühine laevasõit Stockholmist Tallinna toimub Läänemere kõige suurema ja luksuslikuma "Silja" laevaliini valge laevaga, mis viib meie ühise pere tagasi koju, kus meid jällegi ootab Kalevite kants. Kas see polegi ajalooline Valge laev, mida meie esivanemad Lasnamäe järsakul ootasid juba

möödunud sajandil — vabaduse laev läänest? Aga sellel laeval sõidame meie ise — pagulased, vabadusvõitlejad, tagasipöördjad."

See lugejakiri "Õhtulehes" on põhjustanud Eesti meremeeste organisatsioonide terava protesti. Aga kas on üldse Eesti laevaliine sõiduvõimalusi uuritud?

E-Liini AS-i peadirektor Johannes Johanson:

Meie käest konkreetselt küsitud ei ole, aga üks igaüks või sõita, millega tahab. Meie firmas see emotsioone ei teki — meil on sel ajal laev niigi täis. Võib karta, et meie laev ei võta nii suurt reisijate hulka peale. See rahvas tekpiletiga ei sõida. Aga kui me liini-reisijaid sellisele reisile ei võtakski, saaksime pakkuda 850 kajutikohta. Kui keegi tahab üksik kajutis sõita, ja tavaliselt on neidki, siis jääb kohti veelgi vähemaks. Hel-

sinkist võiksid nad siiski Eesti lipu all valge laevaga sõita, laulu ja muusika saatel — see oleks ilus. Pean silmas "Vana Tallinna", millel on piisavalt reisijakohti.

AS-i Hansatee tegevdirectori asetäitja Andres Eesmaa:

Meie opereerida olevaid laevu pole küsitud. Kuigi oleksime tarbe korral võinud erireisi teha — kui Helsingist, siis "Vana Tallinn" mahutab 1500 reisijat, kajutikohti on küll vaid 900. Aga rahal pole rahvust.

Kui küsiti laevakompaniide pakkumisi, siis võis "Silja" laeva suure allahindlusega või kasvõi tasuta anda, sest see annab sedavõrd palju tasuta reklaami. See on võimas marketinginipp, me ei mõtleks niisugust marketingi-üritust mistahes raha eest välja.

Madli Vitismann

Eesti meremeeste avaldus

Rootsi-Soome laevafirma "Silja Line" alus on renditud vedamaks Esto-96 osavõtjaid Stockholmist Tallinna ("Õhtuleht" 15. 01. 1996. a. viitega ajalehele "Vaba Eesti Sõna"). Leping tuli Eesti meremeestele üllatusena.

Seoses sellega peavad Eesti meremehed vajalikuks avaldada järgmist:

Reisilaevafirmade konkurents Läänemerele on viimastel aastatel järsult teravnenud just Tallinnast väljuvatel Soome ja Rootsi liinidel. Tuues olulist tulu Eesti riigile ja pakkudes tööd Eesti meremeestele, püüab väikese Eesti reisilaevandus selles konkurents püsima jääda. Kuid tulevikuväljavaated paistavad üsnagi murelikena. Erielse agressiivsusega teiste laevafirmadega võrreldes tungib Eesti turule just "Silja Line". Laevafirma juhid on korduvalt rõhutanud, et nad ei kavatse teha mingit koostööd eestlastega, nõuavad endale üksnes eesõigusi Eestimaal. Tallinn-Helsingi liini laevadel ei tunnustata eesti keelt, puuduvad eestikeelsed päästejuhendid, mis sellistel liinidel on hädavajalikud. Kogu "Silja Line'i" reisijatevedu on selliselt planeeritud, et see Eesti majandusele peale sadamamaksude praktiliselt mingit kasu ei too.

Eesti meremeeste teadvuses seostub "Silja Line" ka 1994. a. "Estonia" katastroofiga. Laev osteti "Silja Line'i" tütarfirmalt ebaadekvaatsete dokumentidega. Need kinnitasid aluse piiranguteta merekõlblikkust, tegelikult kehtisid aga piirangud. Samasuguseid tehnilisi rikked, mis "Estonia" põhja viisid, oli "Silja Line'i" laevadel varem korduvalt juhtunud, mida aga üldsusele ei osavalt varjati.

Me mõistame, et turumajanduses saab tellimuse see, kes pakub odavamalt, mõistame samuti Esto celarveraskusi. Teisalt näeme, millist määratud reklaami annab laevafirmale estolaste tellimus. Pärast seda pole Eesti reisilaevadel Stockholmli liinil enam midagi teha. Kordub sama, mis kolmekümne aastal, mil eestlaste rajatud reisilaevaliiniid läksid üksteise järel välismaalaste kätte. Me ei mõista aga seda, miks estolastel ei kõlba sõita sinimustvalge lipu all.

Eesti Meremeeste Liit A. Pärna
Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing J. Lember
Eesti Kaptenite Klubi R. Raudsalu

Enne, merel

Väljavõtteid "Tarmo" logiraamatust:

Esmaspäev, 12. veebruar
14.20 Saabusime "Tallinki" juurde.

15.20 Lõpetasime "Tallinkiga", liigume "Viirelaiu" poole.
15.30 Liigume "Donata" juurde.

16.00 Manööverdame "Viirelaiu" juurde.

Neljapäev, 15. veebruar
24.00 Lõpetasime töö "Tallinki" ja "Georg Otsaga", suundume appi "Nord Nep-tunusele".

Samal päeval on jõutud läbi jää vedada veel Ukraina "Viktor Hara", Vene "Arnold Ikkonen" ja 6 Vene jõelaeva.

- No kas siis hakkame rääkima? Ma olen täna vihane!
- Vihane võid olla, ma pean enne helistama.

- Kuulasime proua hüdroloogi ära, asi on enam-vähem selge.

- Alles me otsustasime: jääolud on sellised, et karavani vaevalt rohkem kui neli laeva võtta saab. Täna hommikul kuulen, et "Tarmol" on järel kaheksa laeva.

- Kaheksa on palju jah.

- Esiteks ei ole mul selge, kes niisuguseid otsuseid vastu võtab, kui me oleme kollektiivselt otsustanud, et üle nelja laeva ei võta. Ja teiseks. Igaüks, kes vähegi on jääga tegemist teinud, teab, et kui karavani kiirus on vähem kui 4 sõlme, siis tuleb karavan pooleks teha, ja kiirus kasvab 1,5 korda. See on praktikas aastatega selgeks tehtud ja valemitega ära tõestatud. Aga näe, teeme niisugust asja nagu sihilikult. Eelmise nädal ju saime nina punaseks, kui see tuuline-tormine ilm oli ja ühtki laeva sisse ei toonud — jäämurdja vaevalt liikus. Ja nüüd teeme sama vea. Raudteel seisab 120 vagunit, ootavad seda Kopalniat ("Kopalnia Halemba"), mille peaksi-me sisse tooma. Ma saan aru, kui kaks päeva ootavad, aga kolm ja neli...

- Laevaomanikud nõuavad terve ootamise aja eest tasu ja teatavad, et mingisugust laeva siia enam ei saada.

- Me teeme siin isenda otsustega ennast lolliks. Oleks mingisugune avari, aga ei ole ju. Täna hommikul oli asi juba selge. Hea küll, ma saan aru, et siia võib-olla informatsioon ei jõudnud, aga soomlased teadsid juba eile öhtul, et neil on seal rüüsiää piiri ääres kerge jää — et on kergesti läbitav. "Mare Balticum" kasutas seda juhust. Tuli 15 sõlmega. Aga "Tarmo" püksib kusagil all, püüab alt lõunast läbi tulla, olgu küll, et seal on risti lahvanded juba sees, mille kaudu suurde lahvandusse on lihtne välja jõuda. Kui tal endal ei ole ülevaadet, siis peaks ju siit seda asja keegi juhtima.

- Talle see sai öeldud ka.
- Aga tuleb ikka 8 laevaga, kiirus vaevalt 2,5 sõlme.

- Praegu tuleb juba 6 sõlmega, jõudis lahvandusse välja.

- Isegi Baltiiskid pidid praegu ilma probleemideta järele tulema.

- Baltiiskitel oli käsk sinna jääda, aga need hakkasid ise järgi tulema.

- Siis ei saa öelda, et "Tarmol" on 8 laeva: temal on 4 laeva karavanis ja 4 hakkas ise tulema.

- Aga nad jäävad maha, kui nad kinni jäävad. Hommikul oli käsk jätta kõik maha ja tulla kahe laevaga — "Virtsu" ja "Mehaanik Krulliga" — läbi. Ja veel Kopalnia järgi võtta.

- 8.50 andsime korralduse.

Jäised lood

Valitud lauseid jäästaabi 20. veebruari koosolekult

- 12.13 rääkis "Tarmoga". Küsisin: kes sulle selle karavani andis. Tema: keskusest tuli korraldus.

- Miks see Kopalnia ise tuli siia? Sest olla jäämurdjaga rääkinud.

- Ärgu valetagu, tõestan dokumentaalselt.

- Kopalnia on ööpäeva jooksul 8 miili tagasi triivitud — 0,3 miili tunnis, varsti on jälle juba Glotovis väljas. Suur balker, tuli lahvanduse kaudu, läks pimedaks ja jäi jäässe kinni.

- Kopalnia teadis küll, kus on karavaniks kogunemise koht, aga oli seal juba üle.

- Mitte kedagi ei olnud seal kogunemispunktis reede öhtul ja laupäeva hommikul.

- No kui ei ole, tulevad järgmised.

tov", "Vilsandi", "Nefferdovoz 45", "Asari", "Volgo-Balt 237", "Volgo-Balt 208".

5.00 Kinni jäi "Nefferdovoz 45". Karavanile stopp.

6.00 Alustame "Nefferdovoz 45" pukseerimist. Võtame suuna karavani algusse.

8.00 Jäässe jäi kinni "Volgo-Balt 208". Karavanile stopp. Lasime "Nefferdovoz 45" puksiirist lahti.

8.20 Võtsime "Volgo-Balt 208" puksiiri.

8.30 Puksiir ära antud. Muutsime karavani koosseisu (uus järjekord). Karavan alustas liikumist ilma meieta. Läk-sime appi "Rand-3-le".

8.50 Jõudsime "Rand-3" juurde.

9.30 Lõpetasime. Suundusime tagasi karavani juurde.



Räägib riigi sadamakapten Kaarli Noor, vastu vaidlevad riigiettevõtte sadamakaptenid Rein Raudsalu ja Eduard Hunt.

Logiraamatust:

Laupäev, 17. veebruar
Vahi jooksul iga tunni tagant üritasime saada sidet 5 laevaga, kes pidid meie saatel Tallinna jõrgnema. Sidesse nad meiega ei tulnud.

"Tarmo" kapten Mart Suls:
Laevad ei arvesta soovitusi karavanide kogunemise kohta. Kui nad on merd mööda laiali, tuleb palju tühisõite — osa on Roots, osa Eesti rannas. Altab ühest "Maria M-ist" või "Annast", kui korralik laev jääb selle järele seisma. "Volgo-Balte" tuleb ühekaupa vedada. Need oodaku kevadeni või vähemalt lõunatuult.

- Mind ikka huvitab see, kes andis käsu võtta 6 või 7 või 8 laeva karavani, mitte 4.

- Kui koordinaator andis, siis karistame.

- Kui sul on kedagi vaja, siis võta — võta mind. Mina ütlesin.

- Kui ütlesid, siis tegid vea. Mis meie tööst üldse kasu on, kui oma otsusi ei täida. Nullime need ära, teeme taktikalisi vigu. Ma tahaksin teada, kes need 8 laeva ikka võtta käskis...

Logiraamatust:

Esmaspäev, 19. veebruar
13.15 Keskuse korraldus: karavani kuuluvad "Nefferdovoz 45", "Volga 4001" ja "Mehaanik Krull". Ülejäänud laevu võib võtta, kui on võimalust.

19.45 Alustasime tööd karavaniga (6 laeva).

Teisipäev, 20. veebruar
00.00 Jääolud väga rasked.

00.10 Jäässe jäid kinni "Vilsandi" ja "Asari".

00.25 Võtame puksiiri "Volgo-Balt 237".

1.10 Puksiir ära antud.

2.30 Võtame puksiiri "Volgo-Balt 208".

2.45 Puksiir ära antud.

4.00 Liigume karavanis: "Volga 4001", "Mehaanik Krull", "Aleksander Pankra-

- Kui "Tarmo" tuleb sisse punkrit võtma, siis kogume nad kokku — kapteni ja vanemad tüürimehed — ja teeme asjad selgeks.

- Praegu on jääolukord väga raske ja läheb veel raskemaks. Sellepärast peab organisatsioon olema väga täpne ja võib-olla isegi jäik.

- Kogu selle olukorra tõttu "Tarmo" ei jõudnud tänaseks kohale — pidi hommikul juba olema punkri all. Koht on talle olemas, ja hoiame.

Igaühele on ju selge, et kui ei anna vett ja punkrit, jääb töö seisma.

- Vaadake, siin on pretensioonid, mida pole veel lugenud. Läheb aeg mööda, ja aasta lõpu poole hakkavad tulema igasugused kirjad. Et mina tuln sel ja sel ajal sinna ja mind ei võetud karavani; seisin viis päeva — miks? Ja meil tuleb kohtule esitada öiend. Aga kui teil ei ole aruandlust selle kohta, kes millal tuli, kes millal karavani läks ja missuguses järjekorras, siis lautame ainult käsi, ja kõik.

- Paberid peavad hakkama käima väga raudselt.

- Meil on siin ristikesega märgitud, missuguse laeva võtab. Aga kas "Tarmo" ka teab?

- "Tarmo" ütleb, et ta ei tea seda. Ütleb, et temale on antud kaheksa, ja nendega ta tuleb.

- Veel ja veel kord: kõik paberid peavad olema täidetud, ja meie poolt peab olema ette määratud, missugused laevad tulevad.

- Kopalnia kapten ütleb: ma saan aru, teil on jää, teil on raske. Aga mingisugune kord peab ju ikka olema. Ööpäeva jooksul te ju oskate ütelda, millal ma võin karavani sattuda. Tõesti, peaks ju oskama — karavani üks ots võtab 13—14 tundi, edasi-tagasi siis umbes 30. Aga ahnitses endale 8 tükki!

Oleks tulnud 3—4 laevaga, siis oleks enam-vähem jõudnud.

- Oleks see Kopalnia oodanud jää piiril, poleks keegi teda maha jätnud, oleks järele võetud.

- Ega ta kõrvale ei läinud, tuli ainult ettepoole.

- Oleks ta seal hulgas olnud, oleksid nad ka 8 laevaga väga ilusasti tulnud, sest ta on tugev laev, ja see oleks aidanud.

- Kapten ütleb, et kolm päeva on talle öeldud eri aegu. Nende kiri tuleb sulle. Mul on temaga juba häbi rääkida.

- Tahan jäämurdja sidest rääkida. Täna tuli "Mare Balticum". Küsige, mitu korda ta jäämurdjat välja kutsus ja mitu korda see talle vastas. Mitte kordagi ei vastanud, ometi oli seal lähedal.

- Peab korra "Tarmole" peale minema. Võib-olla tehakse kõik õigesti, aga pretensioonid on.

- Muidugi on. Aga tuleb aru saada, et kõiki me ei suuda rahuldada, ja sellepärast me peame oskama inimestele tõestada, et teistmoodi ei saa seda asja teha — et nii, nagu teeme, on ainuke õige lahendus. Kui meil ei ole korda oma sisemises töös, siis ei saa me ka väljapoole hakkama.

- Vanasadamas töötab jäämurdja ainult kaks tundi päevas, lõhub jääd puruks. Aga mida ta selle ajaga jõuab. "Tallink" ütleb: ma rohin sadamavärvast sisse, ja jää ei pragune ka — nii kõva.

- See jutt ei pea paika. Hommikul kell 8 tuleb sisse "Silja Festival", ja see keerab sadamas oh-ho-hoo kuidas jää segamini. "Tallink" tuleb kella 2 paiku. Aga just enne, kell 1 läheb see sama "Silja Festival" välja. Ma räägin, kuidas on tegelik olukord.

- Tegelik olukord on see, et nii sadam kui laht on jääd täis, ja nende külmakraadidega tõmbab üpris kiiresti kinni. Kui jää kasvab isegi 2 cm ööpäeva jooksul, siis 4 tunniga kasvab 4 mm.

- Laevad pressivad jääd sadamasse sisse, kui välja lähevad. Sadamas on jääsupp võrdlemisi paks. Sellepärast laev ei ole võimeline seal sees manööverdama. Selles on asi, mitte selles, et jääd ei ole lõhutud. Neid kerased ei saa keegi lõhkuda.

- Märtsi alguses tekivad niisugused 1—1,5-meetrised pallid, et neid ei löhu millegagi. Võta buldooser ja lükka sadamavärvast välja.

- Me oleme neid kraanadega välja tõstnud.

- Siin ei ole midagi teha, see on loodus.

Logiraamatust

16.40 Jäime kinni. Karavanile antud hoiatus. Käsk "stopp".

16.43 Saime liikuma.

- Laevatee peal on ka alati raskem liikuda kui laevatee kõrval.

- Kes on praamiga sõitnud, teab, et praam teeb iga kahe nädala tagant endale uue tee — kanal kuhjub jääsuppi nõnda täis, et laev ei ole võimeline seal läbi minema.

- Jäämurdjad teevad täpselt sama moodi.

- Kuidas sul Muugal lood on?

- Väga kehvad lood.

- Palju seal jää ääres laevu on ootamas?

- "Tarmo" nihutas kaks tükki ligemale, ja "Vilsandi" on seal taga. Jää ääres on ootamas 11, ma ei tea, palju neid jää sisse on tulnud. 5 laeva on merd mööda laiali, mis välja tahavad minna, ja 7, mis sadamast tahavad välja. Viimase ööpäeva jooksul on sisse toodud 2 laeva. Telegrammid lendavad kogu aeg, üks kapten süüdistab, et tahame teha spetsiaalselt avariilokorda raha välja-pressimiseks.

- On sul ikka kõik kirjas — kes millal tuli jne. — Muugal tuleb hiljem õigustamist rohkemgi kui mujal.

- 8 laaditud laeva on Euroopast teel ja 5 ootavad laadimist, ei pääse välja. Meid ähvardab sadama seisma panek. Kui need laevad läbi ei tule, teisi ei ole ju.

- 12 laeva on ju sisse tulemas, ja kõik laadungis.

- Meile pakutakse Kanada jäämurdjat, 5000 krooni tunnis pluss kütus ja õli. See teeks Muuga sadama paari päevaga tühjaks — üle 14 000 jõudu, süvis 8 m, laius 17 m.

- Kesse maksab?!

Eesti rendib Kanadast jäämurdja

Valitsus otsustas 22. veebruaril rentida Kanadast jäämurdja "Canmar Miscarro", et tagada laevaliiklus Tallinna lahel ja selle ümbruses.

Leping jäämurdja rentimiseks sõlmitakse veebruaril lõpuks, seejärel jõuab jäämurdja 4—5 päevaga Tallinna. Valitsuse pressiesindaja sõnul peab "Canmar Miscarro" rentimise eest maksma Tallinna Sadam, tehes seda oma omanikutule arvelt.

Teede- ja sideministriumi andmeil läheb jäämurdja üheks kuuks rentimise maksma 5,5 miljonit krooni. Valitsuse pressiesindaja väitel polnud lähemal kui Kanadas ühtki vaba jäämurdjat, mida saanuks rentida.

Teede- ja sideministriumi hinnangul vajab lisa- raha ka jäämurdja "Tarmo", millele riigietelarvest eraldatud 3,25 miljonit krooni on ainult 1,5 kuu kütusekulu. Seoses karmi talvega oleks vaja täiendavat 3,25 miljonit.

Valitsus tegi teede- ja sideministriumi ka ettepaneku vaadata läbi jäämurdjatasu kehtestamise periood ning pikendada seda ühe kuu võrra.

Rein Kuusik, BNS

- Me oleme nüüd juttu ajanud küll, aga kas ei peaks ettepoole hakkama mõtlema. Mis nende väikeste laevadega üldse teha? Volgo-Baltid veel kuidagi lähevad, aga muud hoopiski mitte.

- Väiksed lähevad paremini kui Volgo-Baltid.

- Meil on see õigus olemas — mitte võtta, aga Muugal ei ole — see ju lahtine sadam, vabasadam.

- Kui me Volgo-Balte ei võta, siis jääb Eesti riik viljast ilma ja Muuga sadam teenistusest ilma. Võib-olla on siis tõesti kasulikum kellegi see 5000 tunnis pluss kütus ära maksta?

- On arutatud, et sadam ei saaks sellest midagi kasu.

- Pärnakad lendasid alda sellega, et kui oli odavalt saada inglise-Vene kompanii pukser, siis ei olnud neil raha. Ja kui raha oli, polnud enam pukserit. Mitte keegi ei ütles, et see kanadalane ka mõne päeva pärast kadunud ei ole.

- Ega meil üksi ei ole rasked jääolud, lätlastel on samasugune mure, ja need on ka Volgo-Baltidega hädas. Ja Peterburg on ka mures.

(Järg lk. 5)

Ainaži sadamast

Ainažis ollakse ametis suurte plaanide täideviimisega: tahetakse taastada sadamat ja muuta see linna ja regiooniga jaoks sama oluliseks nagu kunagi ammu. Jaanuaris peeti Ainaži kultuurimajas seminar sadama tulevikuks. Osavõtjaid oli üle saja: erinevate ministriumide, ettevõtete, organisatsioonide, Läti mereakadeemia esindajad ning 13 külalist Eestist.

Lätlased väljendasid oma eesmärki nii: "Käib Ainaži sadama taastamine ning seoses sellega on üha suurema aktuaalsuse omandanud küsimus sadama edaspidise kasutamise optimeerimisest, sadama ja selle lähiterritoriumile uute ettevõtete rajamisest, vabakaubandustsooni loomisest sadama territooriumil ning tööstuslikest tagamaadest nii Läti kui ka Eesti pool."

Kohaliku omavalitsuse esindajana toonitas Liliya Taurin ja sadama soodsat asukohta ning arvas, et kuna Pärnu sadamas puuduvad vajalikud võimsused, on ka Eesti ettevõtjad huvitatud eriti metsamaterjalide väljaveost sealtsaude. Eelkõige loodetakse Seimile, et see võtaks vastu seaduse vabamajandustsooni loomise kohta.

Ainaži sadama juhataja Edgard Murds leiab, et paik sobib sadamale hästi, 1995/96. aasta jooksul loodetakse ette valmistada nn. stardiakvatoorium ja ajutine laarvaater (60 m lai ja 5 m sügav) ning püstitada 90-meetrine kai. 1999. aastaks on aga kavas valmis ehitada 230-meetrine kai ning 10-hektarilise laadimisplatsi. Arvestatakse, et kuus jõuaks teenindada 18–20 laeva. Kui 2004. aastaks sadam päris valmis saab, peaks see arv tõusma 40-ni. Äriplaani koostamisel lubatakse arvesse võtta Eesti ettevõtjate soovi saata läbi selle sadama aastaks 200–230 tuhat kuupmeetrit kaupa.

Eesti poolt esindanud pärnakad leidsid, et kuna Pärnu sadam pole piisavalt sügav ja lätlased loodavad vabamajandustsooni luua, saaks sedakaudu soodsamalt tegutseda. (Üks omapärane soodustegur on ka: eestlased ei peaks maksma jäälohkumise eest.) Ärimehed väljendasid muu hulgas arvamusi, et Eesti merenduspoliitika pole veel piisavalt stabiilne ning Pärnu sadama omanikud suhtuvad Ainaži projekti "täiesti skeptiliselt". Märgitakse ka infrastruktuuri arendamise vajadust, sest ainult sadama ehitamine ei suuda majanduslikku efekti tagada.

Läti Merenduse Liidu esimees Mikelis Elsbergs võttis kokku diskussiooni konkurentsist Salacgriva ja Ainaži vahel nii: ma ei arva, et Lätis saaks kunagi olla sadamaid liiga palju.

On ka muid arvamusi. On soovitatud lasta sõltumatutel ekspertidel plaanide reaalsus üle kontrollida.

Ajalehe "Juras Vestis" materjalide põhjal Reet Naber

Seaduspärasus või vedamine?

Veebruari teisel nädalal, kui jää polnud veel nii paks kui praegu, juhtus ühel kaubalaeval üks meremees haigestuma. Ta pääses eluga arsti juurde ja paraneb. Polekski mõtet sellest rääkida, kui juhtunud ei saaks pidada õnneasjaks.

Neljapäeval,

8. veebruaril kell 17.05 — "Angvalfjöldi" kapten, kes oli võtnud veeteede ameti koordinaatsioonikeskusega ühendust, et jäämurdjaja abi paluda, mainis muu hulgas, et tal on üks tüürimees haige.

Kell 18... — Kapten oli teatanud, et tüürimees vajab hädasti abi. Laev oli Väike-Pakri traaversil rahvusvahelisel laevateel. Jäämurdjaja oleks saanud tulla alles hommikul.

RAS-i Eesti Merelaevandus dispetscher oli abipalve edastanud nii merevalvekeskusele kui ka veeteede ameti koordinaatsioonikeskusele.

Kell 18.50 — Merevalvekeskus otsustas välja saata "Kõue".

Kell 19.25 — "Kõue" väljus. Seni otsiti arsti, aga telefonikonsultatsioonil leiti, et see haige kiirabibrigaadi ei vaja.

Reedel,

9. veebruaril kell 00.30 — "Kõue" jõudis "Angvalfjöldi" juurde.

Kell 00.32 — Haige tüürimees tuli omal jalal "Kõue" pardale.

Kell 5.52 — "Kõue" jõudis piirivalvesadamasse, kuhu oli kutsutud kiirabi.

Kell 6.25 — Kiirabiauto sõitis haigega ära.

25 miili kauguselt arsti juurde pääsemiseks kulus 11 tundi.

Seegi õnnestus tänu "Kõue" meeskonna jõupingutustele, sest jääst läbi pressides kujunes laeva keskmiseks kiiruseks 4,5 sõlme. Vanemtüürimehe hinnangul ei pressiks ka "Kõue" enam läbi, kui jää läheb veelgi kõvemaks. Ongi läinud.

Arsti igaks juhuks öisele jääretkele saata polnuks otsustarbekas, aga mees, kellel "seesmine viga", tegi "Kõue" meeskonnale muret — mine tea, kuidas vastu peab.

Esmaspäeval

oli paras aeg juhtumile tagantjärele hinnanguid anda.

Tüürimehel vedas, sest — "Angvalfjöld" oli Tallinna ligidal.

— "Kõue" oli Tallinas, — jää ei osutunud liiga kõvaks,

— meremehe tervis kannatas nii kaua oodata.

Tal poleks vedanud, kui — tema laev olnuks näiteks Ristna kandis,

— "Kõue" aga näiteks Roomassaares,

— jää olnuks juba kõvem, — tervis halvenenuks järskult.

Vedamist ei saa seaduspärasuseks lugeda. Seepärast kasutatakse naaberriikide merepäästes vajaduse korral koptereid. Meil mitte.

Riikliku Lennusalga ülem Arvo Palumäe ütles, et kuigi kopterid on olemas ja pinnapäästjad välja õpetatud, on kopteril puudu kõik see, mis neist merepäästemasinad teeks. Pole vintse, projektoreid ega otsimislokaatoreid. Miks neid pole siis tellitud?

Pole raha. Mullu kevadel, kui oli õige aeg teha omapoolsed ettepanekud riigieelarve koostamiseks, tegi Arvo Palumäe ettepaneku eraldada kahele kopterile eelmainitud päästevahendite muretsemiseks 8,5 miljonit

krooni. Üks vints maksab ca 120 000 \$, projekt 25 000—35 000 \$. Kusjuures sedalaadi varustus peab olema korralik ning see tuleb aegsasti tellida.

Ent kevadel koptereid veel ei olnud ja rahajagajad leidsid, et see summa kulub mujale ära. Sügisel tulid kopterid, samaks ajaks valmistati Soome Vabariigi kulul ja abil ette kaks pinnapäästjat, ent nad ei saa hädaliste juurde laskuda. Ometi võiksid kopterid kuni 25 m/s tuulega päästeoperatsioonidega toimida.

"Kingitud hobuseid on tore keset eelarveaastat vastu võtta, aga katsu neid ülal pidada," arvas Arvo Palumäe. Muide, kopter on neli korda lenukist kallim: kui lennuki lennutund maksab 1500 krooni, siis kopteri oma 6000.

Jääb oodata kevadet, kui jäälahmakad hasartsete kaluritega hakkavad mere poole ujuma: kopter on, päästja on, aga aidata ei saa. Nii etenägelikuks on meie riik osutunud turvalisuse tagamiseks oma territoriaalmeres. Seega tuleb edaspidigi rohkem vedamisele loota.

Madli Vitismann

Mõnel laeval on nagu needus peal

20. veebruaril avalikustati Helsingis m/1 "Sally Albatross" avarii uurimisega seotud materjalid.

Meeldetuletuseks siinkohal uurimiskomisjoni töö kokkuvõttes avaldatud üldülevaade toimunust.

4. märtsil 1994. aastal kell 11.04 väljus "Sally AB-le" kuuluv ning "Oy Silja Line" poolt opereeritav mootorlaev "Sally Albatross" Tallinnast Helsingisse. Alus oli 24-tunnisel merematkel, ta pardal oli 1101 reisijat ning 159 meeskonnaliiget.

Kell 12.30 sai laeva kapten teate, et jäätingimused laevade poolt tavaliselt kasutataval, Harmaja kaudu kulgeval laevateel on eriti rasked ning sellepärast otsustas kapten minna Porkkala kaudu.

"Sally Albatross" jäi jäässe kinni keset Soome lahte kella 13.20 ajal, kuid pääses pärast kella kahte omal jõul jälle liikuma. Vahepeal teatas kapten Helsingisse "Silja Line'i" kontorisse, et laev

jääb tund aega hiljaks ning võimalik saabumisaeg Katajanokka sadamasse on kell 17.00.

Pärast kella 14.30 lähenes "Sally Albatross" Savini madalale. Eesmärgiks oli mööduda madalast lõuna poolt, et sel kombel pääseda sellest läänepool kulgevale, avamerelt saarestikku viivasse Sommarö väina. Saamaks kindlust selles osas, et madala ning laeva vahele oleks jäänud piisavalt turvalist veeala, palus laeva juhtinud loots-tüürimees radari ümberlülitamist pärast jääst pääsemist tema kasutatavale seadmele.

Loots-tüürimehel läks radari ümberlülitamiseks vaja vanemtüürimehe ning kapteni abi, kuna ta oli "Sally Albatrossil" töötanud vaid ajutiselt, kolm nädalat. Tema püsiv töökoht oli "Silja Euroopal", kus süsteemid olid hoopis teistsugused.

Enne Savini madalale jõudmist läks radaripilt loots-tüürimehe kasutuses

kaks korda paigast ära, aga kapteni abiga saadi süsteem jälle paika. Pärast seda, kui laev oli põhjas kinni olnud, täheldati järjekordset viga.

Kell 14.44 sõitis "Sally Albatross" 19-sõlmelise kiirusega Savini madala lähedal 4,8 meetri sügavusel olevast karist ning 6,2 m sügavusel olnud madaliku üle. Kari tekitas aluse põhja kiilust paremale poole peaaegu kogu laeva pikkuses 5,7 meetri laiuse ja 0,8–1,0 m sügavuse mölgi. Kari tipp tekitas rebendeid peaaegu kogu laeva pikkuses. Osa neist ulatusid läbi laeva tolpelpõhja.

"Sally Albatross" ei jäänud seisma, vaid liikus edasi. Siiski märgati varsti pärast põhjapuutumist kreeni paremale paar kraadi. Kiirus hakkas vähenema ning varsti jäid seisma parempoolsed peamasinad. Laev jäi seisma kell 15.19, kui viimane käigus olnud peamasin seisma jäi.

Ahtri masinaruum ja osa

muid ruume hakkasid veega täituma. Kasvas kalle ning alus hakkas vajuma.

Kell 15.13 otsustas kapten evakueerida reisijaid 1. ja 2. tekilt ülemistele tekkidele, kell 16.08 võeti vastu otsus reisijate evakueerimiseks laevalt. Osa reisijatest läks kohaletulnud jäämurdjaja "Urho" pardale, osa väiksematele kohaletulnud alustele. Viimasena lahkus laevalt kell 18.00 kapten.

Selline on sissejuhatus ühe (vist?) õnnetu laeva avarii kirjeldusele.

NB!

Soome väljaandjad on ametliku aruande väljaandes teatanud, et **kui kellelgi on huvi materjalide vastu, on võimalik nendega tutvuda Keskkriminaalpolitsei arhiivis, Jokiniemenkatu 4, 01370 Vantaa. Seal on võimalik saada nii aruande kui ka muude materjalide kopeid.**

Reet Naber

Ainult 1 küsimus

E-Läni AS-i peadirektor Johannes Johanson, tulite just Moskvas idapoolsele reisijaile teed sillutamast. Kuidas läks?

Saime peakonsulaadiga kõik asjad kokku lepitud, et reisijaile Eesti õiguskorda kahjustamata transiitviisade saamist kergendada. Nägime, et isegi meie Peterburi seminar annab Moskvas tulemusi: Peterburi turismifirmad hõivavad Moskvas turgu ja loovad seal tütarfirmasid, et meie kaudu inimesi läände saata.

"Eesti Ohk" viis meid "Jak 40-ga", olen sellisega seni ainult Kärklasse sõitnud. Aga "Aeroflotti" kasutan ma edaspidi ainult suurimas hädas — korralagedus on seal nii suur. Viivitus oli tund ja 45 minutit, kord meeskond kadunud, siis kapten, aga reisijad ootasid sel ajal muust terminaal. Kuigi sõitsime tagasi "TU-ga", on see firma ettearvamatu.

Madli Vitismann

Läti sadamad 1995. aastal

Võrreldes 1994. aastaga kasvas Läti sadamate käive 11% ja moodustas 38 815 500 tonni.

Sellest:	1994	1995
Riia sadamad kokku	5950,2	7410
Ventspils sadam	27 718,9	29 623,1
Liepaja sadam	1099,7	1439,7
Salacgriva	175,5	211,1
Väikesadamad	31,6	131,6

Mitme Riia sadama (Riia Kaubasadam, riikliku stividorikompanii Rinuzi, Voleri sadam) käibe kasvu põhjuseks peab Läti Merendusameti sadamate osakond edukat privatiseerimisprotsesside jätkumist.

Riia sadamate kogukäibest (7410 tuhat tonni) moodustas eksport 5468 tuhat tonni, import 1942 tuhat tonni. Kõige rohkem on Riia sadamates laaditud metsamaterjali, millest eksporti läks 2001 tuhat tonni ja imporditi 4 tuhat tonni. Puistkaupa viidi välja 1380 tuhat tonni, sealhulgas 63 tuhat tonni teravilja; sissevedu oli 204 tuhat tonni (teravilja sealhulgas 80 tuhat tonni). Eriti edukas oli

detsembrikuu, kui töödeldi 351,6 tuhat tonni kaupa, see on 2–3 korda rohkem kui ükskõik millise eelmise aasta kuu jooksul. Kasv oli saavutatud konteinerveoste mahu ning autotreilerite arvu suurenemisega. Baltikumi suurimas sadamas, Ventspilsis, töödeldi möödunud aastal 29 623 tuhat tonni kaupa, see on peaaegu kaks miljonit tonni rohkem kui 1994. aastal ja üle 7 miljoni tonni rohkem kui 1993. aastal. Põhiosa moodustab sellest nafta ja naftasaadused (21 miljonit t), kaalisool (4,3 miljonit), metall (1654 tuhat t ja metsamaterjal (475 000 t). Sealjuures on import suurenenud võrreldes 1994. aastaga peaaegu 2 korda. Ventspilsis põhikaup on nafta ja naftasaadused, sadama töö edukus sõltub nende saamise regulaarsusest. Möödunud aastal ei saanud Venemaa naftasaadete regulaarsusega rahul olla.

Liepaja sadama edukus sõltub metsamaterjali, metalli ja konteinerite hulgast.

Väikesadamate käive on võrreldes suurtega muidugi väike, kuid suurenes möödunud aastal seoses Salacgriva, Roja ja Mersragi sadamate rekonstrueerimisega.

Ajalehest "Juras Vestis" Reet Naber

Ei läinud kolme päevagi

Et Helsingis ära käia, kulus koguni kaks ja pool tundi vähem kui kolm ööpäeva. "Mere värk," ütlevad meremed. "Mis sa seal nii kaua tegid," küsivad maarotid. Sõit-sime, mis muud.

Parvlaev "Donata" sõidab Helsingisse aasta ringi kuus korda nädalas. Seitsmendal päeval peetakse hingamis-päeva. Veebruari teisel nädalal arvas kapten, et hilineetakse vahest tunni võrra. Veebruari kolmandal nädalal Soome lahes enam vaba vett ei olnud ja hommikul-Muugalt-õhtul-tagasi-sõiduplaan enam ei toiminud.

Esmaspäev, kell 12.15 — väljasõit.

Kell 23 — "Hallo, "Donata", kas olete Muuga sadamavärvas?" — "Ei, me pole veel Helsingissegi jõudnud. Lähe-me "Urho" järel, loots ka peal."

Teisipäev, kell 1.25 — Helsingis. Sõiduaeg 13 tundi 10 minutit. Ohtuks pidi laev Muugale jõudma. Ei jõudnud.

Kell 21.05 — väljasõit.

Kolmapäev, kell 7.30 — Muugale. Sõiduaeg 10 tundi 25 minutit.

Kell 12 — ärasõit peaks olema kell 15.

Kell 16.30 — ärasõit. Rebenenud ja määrdunud lipuga "Symeru" korrastab akvatoomiumi, s.t. lõhub jää. Omaenda hommikust kanalit otsides sõidetakse läbi jää. Pimenedes läheb raskemaks, aga radar ja prožektorid peavad aitama kinnikülmunud kanalite rägastikus õiget kätte leida. Kanalid on jupikau-pa paigast nihkunud — teots lõpeb ühtäkki ära ja järgmine paistab paarsada meetrit vasakul. Kostab när-

vilisevõitu raadiokõnelusi. Keegi nõuab peaaegu hüsteeriliselt poola aktsendiga vene keeles, et jäämurdja ometi tuleks ja aitaks. Kella üheksaks tellitakse Porkkala loots.

Kell 21 — Porkkala. Lootsi ootab ka "Muuga". Korraks jääb lootsikaater jõesse kinni, aga rabeleb välja.

Kell 21.25 — Loots tuleb laeva ja käsib oodata, kuni "Silja Festival" Tallinna poole möödub.

Kell 21.40 — "Silja Festival" sai mööda, võib Helsinki poole sõita.

Neljapäev, kell 00.20 — Läänesadama suus. On näha kaimadruste kaht vilkuritega autot ootamas. "Muuga" on just vastaskai äärde pandud.



Kinni: ees on tihe jää, ei saa edasi ega tagasi.

Kell 1.25 — Otsad on antud. Sõiduaeg 8 tundi 55 minutit.

Kell 12 — "Tallink Oy" teatel on väljasõit kell 16. Kahtluse korral võib tund enne täpsustada.

Kell 15 — "Hallo, "Donata", kas lähete kell neli välja?" — "Oi ei, enne kella viit kindlasti mitte."

Kell 17 — On tõusnud tuisk, tuule kiirus on 18 m/s. Enne kella kaheksat välja ei sõideta, aga võib-olla alles hommikul.

Kell 18 — Väljasõit otsustatakse kell 22. "Muuga" on lahkunud ja tuisus näeb sadam välja, nagu polekski see merel — tuisulume all on konarlik kokkukülmunud jääsupp. "Muuga" aset pole enam näha.

Saabub salkkond väsinud ja näljaseid autojuhte, nad on kojusõitu oodanud juba kaks päeva. Nõuavad süüa ja baari. Kumbagi ei saa.

Kell 19.15 — autojuhid



Laevajuhid tüüpasendis: kumb kanal on parem?

Sadamajärelevalve riidleb kellegagi, kes püüdis Aksist ida poolt mööduda, et sinna on kategooriliselt keelatud sõita: sealt läheb läbi Prangli jäätee.

Kell 13.30 — Muuga sadama värvas tuleb pukserilt loots. "Sõmeru" lipp on endiselt määrdunud ja narmendab. Seevastu "Vladimir Iljitšil" kai ääres säravad erksalt Vene lipu puhtad värvid.

Kell 14 — Kohal. Sõiduaeg 9 tundi 45 minutit. Täna enam kuhugi ei sõideta.

Vale puha. Kell 19.30 — Ärasõit.

Laupäev, kell 5.30 — Helsingis. Sõiduaeg 10 tundi.

Kell 13.55 — Otsad ära antud, suund Harmajale — hoiti kokku lootsi ja sadamapukseri pealt.

Kell 14.20 — Loots ära antud.

Kell 18 — Muuga sadamavärava ees jääs kinni, laev pääses lahti omal jõul.

Jäi uuesti kinni. "Karu" sõitis ühelt poolt mööda, teisel pool oli nii paks jää, et sinna ei pääsenud temagi. Lisaks on sadamavärava taga jääs jõelaevu parves seisimas, nende vahel pole ruumi hoogu võtta.

Tuli oodata, et "Cinderella" läbi lasta.

Jõelaevad merejääs iseseisvalt ei sõida.



Lootsid on talveks pukseritele üle kolunud.



"Eesti Veeteede Ameti Teataja"

Tänavuses 1.—2. numbris on hulk veeteede ameti käsk- ja ringkirju. Kaks käskkirja on lootsinduse kohta: "Muudatus- test Tallinna lootsimispiirkonna töökorralduses" ja "Muudatus- tuste sisseviimine Eesti Vabariigi riiklike merelootside põhi- määrusse". Ara on toodud laevaseltside auditeerimise juhend ja käskkirja selle kinnitamise kohta.

Käskkirjal "Ohutusmeetmed balkeritel ja teistel puistelas- ti vedavatel laevadel" on kolm lisa: kakskeelne "Laeva/kalda ohutuse kontroll-leht" ja juhend selle täitmiseks, "Ohutus- nõuded balkeritel" ning ingliskeelne "Nautical Institute Cargo Operations Control Form".

Veel on ära toodud käskkirjad "Isoleeritud ballasttankide mootimisest naftatankeritel ning nende arvestamisest riiklike navigatsioonitasude ja kohustuslike sadamatasude määra- misel" ja "Veeteede Ameti 17. novembri 1992. a. käskkirjaga nr. 58—op "Eesti sadamate, rannasadamate ja iseseisvate sadamakaide ning nendega piirnevate veeteede jaotumise koh- ta sadamakaptenite tööpiirkondadeks" osaline muutumine".

On ka üks käskkirja kutse ajutise äravõtmise kohta. Ringkirju on kolm: üks laevaseltsidele ISM-koodeksi rak- endamise kohta, teine signaali "Olen juhtimisvõimetu" kas-utamise kohta ja kolmas nõutud laevadokumentide loetelu kohta.

Rubriik "Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) teated" sisaldab informatsiooni IMO 19. Assambleest ja SOLAS-i 1995. a. konverentsist, lühidalt tutvustatakse mõningaid res- olutsioone ja lühikokkuvõttes tuuakse ära SOLAS-i kon- ventsiooni parandused.

Viimasel leheküljel on kirjas andmed Eesti Vabariigis töö- tavate kaldaradiojaamade kohta, mis kindlustavad ohutu meresõidu.

kutsutakse sööma. Küsivad, millal ära sõidetakse ja miks juba ei sõideta.

Kell 20 — autojuhid nõua- vad õige tungivalt baari. Ei saa.

Kell 22 — õhtul välja ei sõi- deta, hommikul otsustatak- se.

Autojuhid istuvad ringis ja kiruvad. Aja edenedes järjest valjemini, kuni neis tekib ki- bedus: miks meeskond mag- gab ega sõida. Akna taga on tuisk vaibunud.

Reede, kell 3 — Viimased autojuhid lähevad magama.

Kell 4.15 — väljasõit Hel- sinkist.

Kell 7 — Loots lahkus.

Merel on üksikuid lahvan- dusi, aga peamiselt sõidetak- se mööda "Muuga" kanalit. Oige lähedalt möödub vastu- tulev "Transestonia".

Kell 12.25 — Naissaare taga jäi "Donata" kinni. Lähe- duses paistab "Karu", läheb välja aitama üht paljudest jõelaevadest, mida saarte taga jääs võis seisimas näha. Natuke pingutamist, ja "Do- nata" saab omal jõul lahti.

Piraatlus ja narkootikumide vedu hoogustuvad

Möödunud aastal sagene- sid maailma merendusalas- tes ajalehtedes ja ajakirjades teated piraatlusest. Tradit- siooniliselt ohtlike Kagu- Aasia rajoonide kõrvale on il- munud Somaalia rannik ja isegi Brasiilia. Seoses sage- nevate piraatlusjuhtumitega palus BIMCO Brasiilia vali- sust esitada üksikasjalik in- formatsioon 1995. aastal toi- mepandud kallaletungidest laevadele Brasiilia rannikul. 1994. aastal registreeriti So- maalia ranniku lähedal 18 kallaletungi laevadele. Asja- tundjate arvates oli neid roh- kem. Piraatluse vastu võitle- mise rahvusvahelise keskuse (Kuala-Lumpuris) andmetel oli 1994. aastal registreeri- tud 87 kallaletungi laevade- le. 1995. aasta 1. ju- nist kuni 30. septembrini täheldati 42 intsidenti, sama aasta 9 kuuga oli piraat- like kallaletunge tublisti üle saja.

Kagu-Aasia regioonis on

täheldatud selmeseid juhtu- meid, kui piraatide röövitud ja meeskonnata laev on lei- tud mõne kuu pärast saarte vahel triivimas muudetud ni- mega ning ilma laadungita. Võib järeldada, et laadung on kuskil lossitud ja ära müü- dud, meeskonnata laev aga jäetud saatuse hoolde. Re- gistreeritud on juhtum, kui mitu kuud tagaotsitud laev on leitud meeskonnata, kuid laadung (suhkur) on puutu- mata. Oletatakse, et piraati- del ei õnnestunud laadungit maha müüa ja nad jätsid lae- va saatuse hoolde. Meeskond on kas tapetud või laiali jooksnud.

Somaalia ranniku piraadid on mitmel korral kallale tun- ginud jahtidele, mis purjeta- vad Austraaliast Euroopasse või vastupidi, nõudes mees- konnalt ja reisijatelt raha ning kallihinnalisi ehteid.

Piraatluse vastu võitlemi- ne on kulukas ja raske ette- võtmine. Kiirkaatrid, info-

Kell 19.10 — Suund sada- ma poole.

Kell 21.50 — Kai ääres. **Sõiduaeg 7 tundi 55 minu- tit.** Kapten Arne Rillo: "Meie kaikoht oli pukseril läbi käi- mata, seetõttu sai sildumisel ahter esimese korraga küll paika, aga võõr jäi kaist 10 meetri kaugusele. Nii viisi nurga all ei tahtnud laeva seisma jätta, proovisime uuesti. Teisel katsel jäi ahter kaugemale kui enne, aga laev seisis kaiga paralleel- selt."

Pühapäev — hingamis- päev.

Esmaspäev — Kapten Arne Rillo: "Kell 12 hakkame jumala abiga minema. Agent saatis jäämurdjale faksi, et hoiaks meil silma peal. Kui ei oleks tuult, saaksime igalt poolt läbi. Kui mõni laev on ees läinud, leiame ikka sobi- va kanali. Aga jää paksus on juba pool meetrit ja kihistu- nud kohtades üle meetri. Pii- sab sellest, kui pool meetrit kanalit kõrvale minna — võib nii kinni jääda, et kui- dagi välja ei rabele."

Sõiduplaan on nüüd nii- sugune, et kaup peale ja mi- nema. Eks pärast näe, millal päralt jõuame."

Küll on Helsinki ikka kau- gele jäänud.

Madli Vitismann

Jõelaevad merejääs iseseisvalt ei sõida.



süsteemid ja personali ta- sustamine nõuavad palju raha, seepärast on eelmaini- tud keskus finantsilistes ras- kustes.

Teine probleem, millega merendusringkonnad kokku puutuvad, on järjest hoogus- tuv narkootikumide vedu laevadel. Takistamiseks sada- mate muutumist "narkooti- listeks", on Hollandi kahe suurema sadama, Rotterda- mi ja Amsterdami sadama- võimud sõlminud kokkulep- pe, takistamiseks narkootiku- mide sissevedu. Samuti on asjaomased asutused (poli- tsei, tolliamet, narkokurite- gude vastu võitlemise keskus jne.) ühendanud oma jõud võitluseks narkoõri vastu. Esialgsete andmete kohaselt on möödunud 1995. aastal Hollandisse sisse veetud üle 100 tonni narkootilisi aineid. Mõtlemapanev kogus!

Ajalehti ja ajakirju sirvis
Eduard Hunt

9.—18. veebruarini toimus Helsingi Messikeskuses paadimess "Vene '96". Võib arvata, et kaks nädalalõppu töid värskemaid tehnikalmesid vaatama hulga perekondi. Seevastu tööpäeval töö ajal võis külastajate hulgas kohata võib-olla vaid viit naist. Ent seda põhjalikumad paa-

dihuvilised olid mehed. Ei jätnud midagi vaatamata ja kui võimalik, ka katsumata. Seetarvis olid suurematele paatidele trepid juurde ehita-

tud. Kiirustav ajakirjanik jättis need paraku tähele panemata ega tea seetõttu, millisel paadil on ilusam pliiit või sametisem voodi. Mõnest

muust seekordse messi küljest tuleb ajaleheruumi puudusel juttu loodetavasti edaspidi.

Madli Vitismann



Meeste maailm

Ainult üks küsimus

Meremuuseumi ametiühingukomitee esinaine **Katrin Sepalaan**, kuidas teie asutuses kultuuritöötajate streik läks?

Muuseum ja mõlemad selle filiaalid — "Suur Tõll" ning "Lembit" olid suletud.

Käisime ka piketil Toompea lossi ees. Meie teadusdirektor Jaak Sammet oli nende viie streikijate esindaja hulgas, kelle riigikogu esimees Toomas Savi vastu võttis. Et valitsus platsi peale ei ilmunud, tuli kultuuritöötajate pöördumisele kogutud allkirjad ja kaasaõetud loosungid ise lossi viia.

Täna oleme jälle tööl ja loodame, et streigi tõttu vähemalt märgati, et kultuuritöötajad kõigi oma palga- ja muude probleemidega olemas on.

23. veebruar
Küsis **Mari Vamba**

Jäised lood

(Algus lk. 2)

— Karjuma ikka peab, muidu ei ole lõbus.
— Asi ei ole karjumises, asi on põhimõtetes. Kui me iseenda otsuseid sööme...

— "Karu" tahab 26.—27. profülaktikat.

— Tuleb siis kirja panna, et sel ajal "Karu" ei ole.

— Tegijad alles profülaktikat, kui Pärnust tuli, neli päeva.

— Ta ju keerab eelmine kord selle kraani uuesti kinni, mille tahtis ära vahetada.

— "Tarmo" tuleb ka praegu kolme masinaga, neljas on katki.

— Jäämurdjatel on kogu aeg palav, ja seal ei saa midagi teha — ühtegi polti peale tõmmata. Sellepärast on vaja see aeg anda.

— Ma seda asja nii traagiliselt ei võta. Järjekord tekib, see on selge. Nii laevaomanikud kui prahtijad saavad sellest ka aru, kuid igauks tahab saada paremat positsiooni.

— Aga meie peame suutma näidata, et oleme — jah, meie siin, sina seal hulgas — teinud kõik õigesti. Ja mis üle jääb, see on force majeure.

— Peame Volgo-Baltide asja otsustama.

"Tarmo" kapten Mart Suls:

Alustasime tööd 1. veebruarist. 5. veebruarini ootasim, millal hakkavad tulema jäätaablilt konkreetsed korraldused. Saatsin palve: "Palun lõpetada püksilõikude vedu Tallinna sadamast. Ootame fakte vastavalt käskkirjale."

9. veebruaril palusin: "Ootame fakte vastavalt veeteede ameti käskkirjale."

10. veebruaril: "Palun lõpetada laevade jääklassiga L3 sissesõidu luba."

14. veebruaril: "Väga tihe jää tõttu palun lõpetada laevade, mille jääklass on L3 ja jõelaevade sissesõidu luba."

(Dokumentidest: 20. veebruar kulus selleks, et aidata kolme Eesti laeva: 2 RAS-i Eesti Merelaevanduse oma ja 1,5 tundi "Rand 3", 7 tundi "Kopalnia Halemba" (Poola) ja terve ööpäeva küprose "Asari" ning 5 Vene jõelaeva.)

— Otsustame, ja siis kedagi ei süüdistata, sest ülejäänud on force majeure. Muidu on lõpuks niimoodi, et läheme kõik omavahel tülli ja hakkame üksteist süüdistama.

— Olen alati selle poolt olnud, et jäästaabi otsused peavad olema kolleegiaalsed.

— Ja ärme jätame jäämurdja kapteni ka vaeslapse ossa. Tema otsustab, millised laevad järele võtab, millist viia saab.

— Oot-oot, nüüd sa paned täitsa mööda. Vähemalt

— Kas karavani moodustamise koht jääb paika?

— Randevuukoht ühesõnaga.

— Kas randevuukoht on eestikeelne sõna?

— Nooruses küll oli, nüüd ma ei ole enam hästi kursis.

need, mis tulevad Tallinnasse, paneb jäästaap paika.

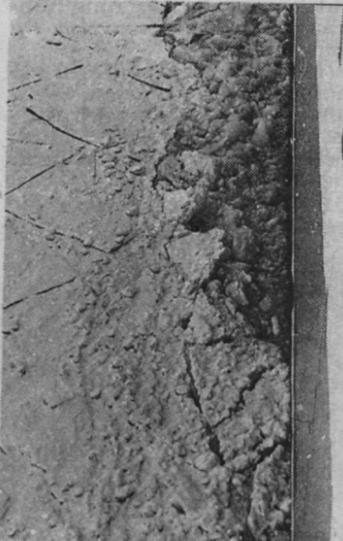
— Kui me ei ole kompetentsed, siis ei ole meid mõtet siin hoida.

Kapten:

Kui oleksin kogu karavani kätte saanud vabas vees, oleks võinud kaaluda, kas mitte sõita Soome ranna äärest kergemast jääst läbi ja siis keerata lõunasse. Aga kui laevad on paarikümne milimeetri vahedega pikki Eesti rannikut, siis ei saa ju iga laeva pärast üle lahe lõunasse tulla — kogu aeg läbi rüütsid. Lääne poolt tulles oli Eesti rannikul sile, päris hästi läbitav jää. Kui keskuse annab mulle 3 konkreetset laeva, mis tuleb kohale tuua, siis need ma toon. Vaadaku ainult, et oleksid ühesugused laevad. Aga öelda, et ma pean sõitma Soome või Eesti ranna kaudu, ei maksa. Kahe nädala pärast võib Soome laht meie jaoks võib-olla üldse kinni jääda — jääme seekord kahel korral, hoolimata oma neljast masinast, ise jõesse kinni. Jõudu ei jätku. Masina võimsus on 14 000 hj, aga näiteks märksa kitsama kerega "Tal-linkil" 17 000.

— Selleks oligi seda talve siia vaja, et tõestada: niimoodi nagu me siin 8 aastat mõtlesime, ei ole... viisakas mõelda.

Jäästaabi koosolekul olid Vello Muru, Rein Einberg, Tõnu Hinno, Kaarli Noor, Eduard Hunt, Rein Raudsalu ja Meteoroloogia Instituudi hüdroloog Tiit-Linda Mar-mor.



Liinilaevad tulid seni ise jääga toime.

Merel, pärast

Logiraamatust:

18.00 Korraldus võtta karavani "Kopalnia Halemba" ja tuua ta Tallinna.

23.00 Liigume endiselt vaevalliselt. Jääolud väga rasked. Karavani liisandub veel üks laev "Kopalnia Halemba".

Kapten:

Päeval saadetakse meid sadamaid lahti ajama, aga öösel, kui midagi pole näha, veame karavane. Mis viiga oleks päeval paremat jääd otsida, prožektoriga näeme ju kõigest paari kaabeltau võrra ette.

Logiraamatust:

läbisõit 20. veebruaril

kell 00—4 14,2 miili

4—8 12,0

8—12 28,0

12—16 27,0

16—20 16,0

Kolmapäev, 21. veebruar

00.30 "Volga 4001" jäi jõesse kinni. Karavan stopp.

3.00 "Asari" jäi jõesse kinni. Karavan stopp.

4.00 Karavanis 9 laeva. Jääolud väga rasked —

press. Laevad jäävad kordamööda jõesse kinni, edasiliikumist ei toimu.

5.40 "Volga 4001" teatas, et tal on katki parem roolimasin ning ta ei ole võimeline manööverdama. Anti käsk "Volga 4001" maha jätta.

8.00 Läheme karavaniga (8 laeva). Liikumine väga vaevuline, laevad jäävad kogu aeg kinni ja neid tuleb pidevalt jääst lahti sõita. Jääolud väga rasked, palju esineb rüütsid. Keskuse korraldus abistada "Ledasterni". Samas on korraldus tuua Tallinna laevad "Kopalnia Halemba", "Mehaanik Krull", "Aleksandr Pankratov". Teised laevad maha jätta. Läheme "Ledasterni" juurde.

9.30 Jõudsime "Ledasterni" juurde. Viime ta karavani teele ettepoole. Jätsime "Ledasterni" omal jõul tulema. Läheme tagasi karavani juurde.

10.35 Lasime "Kopalnia Halemba" ja "Mehaanik Krull" iseseisvalt tulema. "Aleksandr Pankratov" jäi kinni.

12.00 Oleme tagasi kara-

Teisipäev, 20. veebruar, kell 15. Jäästaap kogunes koosolekule, eelmine koosolek oli olnud reedel. Eestile ülemöödunud talvel jäämurdja muretsemise (ja jää tekkimise) järel loodud organ käis toona koos igal tööpäeval. Selleks, et kohapeal kokku leppida, missugused laevad jäämurdja järele karavani võtta. Siis oli see uus asi.

Tänavu, kui jäämurdja juhtimine pidanuks läbi harjutatud olema, võiks staap töötada harvemini ja teisel tasemel. Veeteede Ameti käskkirjale ütleb, et jäästaap on loodud: "Jäämurdetööde korraldamiseks, jäämurdjate operatiivseks juhtimiseks ja Eesti vetes ohutu meresõidu tagamiseks jää tingimustes." Kui jäämurdja(te) operatiivse juhtimisega tuleb toime veeteede ameti koordinatsioonikeskus, siis peakski staabile jääma "korraldamine" ja "tagamine". 20. veebruaril, kui oli viimane aeg otsustada, kas ka 1. märtsil vedada ükshaaval läbi jää selleks mittesobivaid jõelaevu ("Mäletate, omal ajal käisid nad ainult Kaliningradini"), kulus osa koosolekuajast siiski operatiivjuhtimisele. Kulgi staap ei teadnud siis, et just koosoleku ajal jäi "Tarmo" ise jõesse kinni.

Lugened kokku karavani vedamiseks kuluva aja ja korrutanud selle laevade hul-

gaga, sai staap aru, et järjekord pikeneb üha. Kaalunud võimalust teise jäämurdja rentimiseks, jõuti ootuspärase "ei"-ni. Ning rehkendati, et seni peamiselt iseseisvalt jääd läbinud 3 reitsilaeva ja 8 RAS-i Eesti Merelaevandus kaubaveo liinilaeva võivad hakata samuti jäämurdja abi vajama. Sel juhul tegeleks "Tarmo" üksnes nendega ja muuks ei jääks enam võimalusi. Ning vormistati karm otsus:

Võttes arvesse rasked jääolusid ja -prognoose, lõpetab Eesti riiklik jäämurdeteenistus alates 1. märtsist kuni jäästaabi erikorralduseni jääolude paranemisel "jõgi-meri"-tüüpi laevade jäämurdeteeninduse Tallinna ja Kopli lahe sadamates nende laevade vähese masinavõimsuse ja nõrga jääläbimisvõime pärast.

Otsus võeti vastu 20. veebruaril kell 17. Järgmise päeva lõuna paiku ilmus see otsus mitmekümnetuhandelises traažis "Õhtulehes", "Tarmo" oli aga sel ajal veel merel.

"Tarmo" kaptenile, kes ootas säärast otsust juba alates 10. veebruarist, ei olnud sellest teatatud veel 22. veebruaril kella 21.30-ks, ehkki laev oli juba peaaegu terve ööpäeva sadamas olnud.

Selleks kellaajaks oli valitsus juba otsustanud rentida Kanada jäämurdja. See paikneb Euroopas, renditingimustes on saamise ja tagastamise kohaks Põhjameri.

Väärbit tähelepanu, et Riigitelevõtte Tallinna Sadam omanikutulu on samasugune riigi raha kui maksudest kogutu, ainult see pole veel riigikassasse jõudnud. Niisamuti kui vähene ettenägelikkus "Tarmo" kulude planeerimisel näitab see, et talv on jälle ootamatult tulnud. Loodetavasti ei panda Kanada laeva kaptenile vastutust jääklassita jõelaevade läbi jää vedamise eest. Kahjuks on praegune jää osutunud liiga raskeks Veeteede Ameti 2000 hj-lisele "EVA 316-le" (ex "Lonna"), mis rüütsiäga hakkama ei saa.

25. veebruar. "Tarmo" kapten: Praegu on siin nii kena, et täna tulln pikki Eesti rannikut 6 tunniga mööda vaba vett. Laevad said kõik ise hakkama. Kui normaalselt tööd organiseerida, tuleksime praegu üksigi toime.

Üldine vastutus on laevaomanikul, kui ta saadab jääklassita laeva jõesse. Aga moraalne vastutus on muidugi jäämurdja kaptenil.

Jääb liisada, et kui midagi peaks juhtuma, jääb maailma teadeteagentuuride uudistest inimestele kõrvu ainult riigi nimi "Estonia".

Madli Vitismann

Otsuse süünd

Selleks kellaajaks oli valitsus juba otsustanud rentida Kanada jäämurdja. See paikneb Euroopas, renditingimustes on saamise ja tagastamise kohaks Põhjameri.

Väärbit tähelepanu, et Riigitelevõtte Tallinna Sadam omanikutulu on samasugune riigi raha kui maksudest kogutu, ainult see pole veel riigikassasse jõudnud. Niisamuti kui vähene ettenägelikkus "Tarmo" kulude planeerimisel näitab see, et talv on jälle ootamatult tulnud. Loodetavasti ei panda Kanada laeva kaptenile vastutust jääklassita jõelaevade läbi jää vedamise eest. Kahjuks on praegune jää osutunud liiga raskeks Veeteede Ameti 2000 hj-lisele "EVA 316-le" (ex "Lonna"), mis rüütsiäga hakkama ei saa.

25. veebruar. "Tarmo" kapten: Praegu on siin nii kena, et täna tulln pikki Eesti rannikut 6 tunniga mööda vaba vett. Laevad said kõik ise hakkama. Kui normaalselt tööd organiseerida, tuleksime praegu üksigi toime.

Üldine vastutus on laevaomanikul, kui ta saadab jääklassita laeva jõesse. Aga moraalne vastutus on muidugi jäämurdja kaptenil.

Jääb liisada, et kui midagi peaks juhtuma, jääb maailma teadeteagentuuride uudistest inimestele kõrvu ainult riigi nimi "Estonia".

Madli Vitismann

Üldine vastutus on laevaomanikul, kui ta saadab jääklassita laeva jõesse. Aga moraalne vastutus on muidugi jäämurdja kaptenil.

Jääb liisada, et kui midagi peaks juhtuma, jääb maailma teadeteagentuuride uudistest inimestele kõrvu ainult riigi nimi "Estonia".

Madli Vitismann

(Algus eelmises "Meremehe")

Leitnant Aare Pildre: Laevas tööjaotus ei erine eriti. Ainult et kui tavaline meremees vaatab enamjaolt laeva ette, siis piirivalve oma igale poole. Jälgimine on oluline. Ühesõnaga, ülesanded on siiski teised.

Kui kaubalaev saab sadamast välja, siis jääb üles vahitüürimees ja rohkem suurt ei kedagi. Aga meil on silmad igal pool, ka vaatleja ülemisel tekil. Kaubalaev teab, kuhu läheb, aga meil on palju lihtsalt merel olemist. Olen muidugi ülesandest ja palju ka ilmast.

Kas siis piirivalvur ei ole Eesti meremees?

Piirivalves ei ole igal laevamehel veel meremehe passi. Aga peaks. Kardetakse, et kui selle saavad, siis jooksevad laiali. Ja tõesti, osa seda teeb, ma ei kahtlegi.

Mul endal on seesama Vene diplom, ja ei näe ka põhjust, miks peaksin ümber vahetama, kuni kehtib.

Meremeestest piirivalves

Kuigi õige ju oleks. Mul on tsensus täis, selle pärast võiksin saada. Aga kes alles tulevad, peaksid vahepeal kaugsõitu minema. Ent kui tüürimees hakkab niimoodi karjääri peale mõtlema, mõtlen jälle mina, et piirivalve on talle vaid mingi vaheetapp. Ta hakkaks ju ka piirivalvelaevast ülespoole tõusma. Meil on siin ikkagi muud probleemeid kui kaugsõidu oskus.

Kõik algab palgast

— see on nii väike. Aga selle vastu olen, et meremeesteks piirivalvesse võtta vanu, andke andeks, joodikuid. Olen nendega nii palju sõdinud ja kavatsen edasi sõida. Nad on kui peavalu laevas, mõttetu asi. Mina olen käre, pole mingi kuldsüdamete seltsi president, just teatud küsimustes. Jah, ta on tööle võetud. Aga mina pean temaga merele mine-

ma. Ja ma lõõn ta minema. Lõpuks hakati mu komandöriks olles juba vaatama, et mis sul viga on.

Ja kui mees piirivalvele ei sobi, jääb veel merevägi. Neil on hoopis kaadripuudus. Tausta uurimiseks jääb tihipeale vähe aega. Õlekõrrest haaravad. Inimesele paku-

ega WC-d. Aga kaldabaas ikka oli. Nüüd nad hakkavad elama kordonis.

Argu õelgu, et töötingimusi pole olnud. Olen ikka ka, kes nende kaatrite peal on. Kui ühel on 2 meetrit süvist ja teine võib sõita lausa mööda kastemärga rohtu, aga ometi pannakse sellega

Kehva tunne oli

Leitnant Pildre: Sõitsime peadirektori ja ministriga Ruhnu. Pildime merel andma näitlikud valangud. Ja juhtus nii, et ülemine toru lasti, aga alumine ei lasknud, ehkki mõlemad olid laetud. Kehva tunne oli, kui suured ülemused vaatasid pika pilguga minu peale, et milles asi. Pärast tuli välja, et kahuris endas. Ja laskur oli ka hooletu, ei osanud relva õigesti ära laadida.

Mis teha? Inimesed pardal, relv laetud — mürsk rauas. Vastavalt eeskirjadele peangi jätma kahuri sellesse asendisse. Tühjaks laadida tohib siis, kui enam pardal inimesi ei ole. Aga laetud relvadega ei tohi ühtegi sadamasse minna.

Nii et kuni ülemused Ruhnu viibisid, oli kogu meeskond, mina kaasa arvatud, peadpildi kahuris.

Ei ole see midagi Eesti piirivalve häbi, et pauk ei tule välja, kui laskma läheb — kaks toru on, ja üks laseb ikka!

takse veel võimalust, aga kui ta sellest ka kinni ei võta, siis pole tõesti midagi parata.

Kahjuks ei ole me veel nii valmis, nii kõrge moraali ja tasemega, et altpoolt mingit piiri inimest ei võta: et peab olema nii ja nii pikk, nii- ja niisuguse näoga, igati eetilise. Kust me nad võtame? Meilt ju nõutakse: piir vaja valvata. Kui me lööme ukse kinni: ei, teie meile ei kõlba, teil nägu punetab, siis me piiri kolme-neljakesi valvama jääme.

Ei ütleks siiski, et riik oma meremehest lugu ei pea — ta peab selle lugupidamise ära teenima. Ei saa öelda, et ei hoolitseta. Vastupidi, vahel poputatakse liiga kaua.

Jah, õige, algul elati väikesel kaatril nädal aega, ei vett

kividesse, vint puruks, siis ma viin mehe selle väikese peale — kahjud on väikesemad.

Ja kaldabaasis olemisega, näiteks Pirital, on ka nii, et inimene tahab olla seal, kus teda ei torgita — kaugema kai ääres. Aga siin — vaatad aknast välja, ja kohe on selge pilt. Meie Tallinna piirkonnalgi on selles mõttes raskem, et oleme siin silma all. Aga üks plussid-miinused kaaluvad vastastikku üksteist üles: kui midagi on vaja kiiresti lahendada, saame meie siin lähedal olemise tõttu asja poole tunniga korda.

Distsipliini on sõjaväes ikkagi vaja

— mitte hirmu otseses mõttes, aga... Teatud mõttes

on piirivalvelaeva komandöri tsiviillaeva kaptenist suurem võim. Kui ma olen saanud meeskonda valida, mitte ei ole seda mulle kaldalt kaela surutud, siis ei tule distsipliiniga enam probleeme, ma ei pea tegelema enda maksimaalse panemisega. Aga tean komandöri, kel seda võimalust ei olnud, ja temal tuli messis rusikaga vastu lauda lüüa, nii et supitirin lendas. Olen ka palju, kus inimene on enne töötanud, mis puudused seal kaasa toonud. Kui mees on 10 aastat kalalaevas olnud ja end põhja joonud või kusagil valvur olnud, ning nüüd paneme ta piirivalvelaeva peale, siis ütleks Karl Marx ka: I am sorry!

Tulin piirivalvesse tööle

puht-ideelistel kaalutlustel.

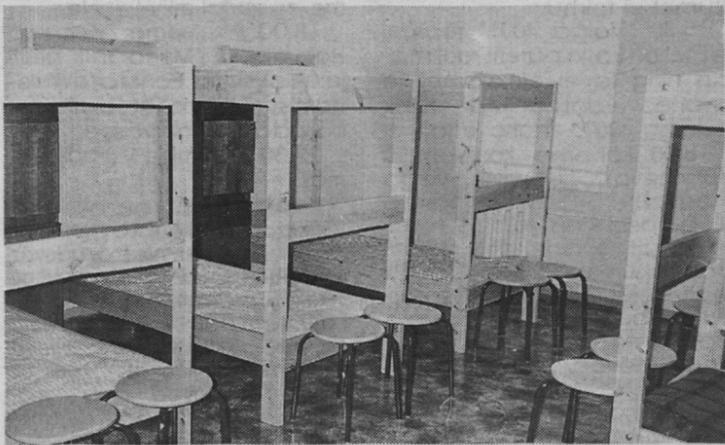
Ema suguvõsas on kõik olnud kas piirivalvurid või politseinikud. Kahetsen ainult, et olen liiga vana, 10 aastat peaks noorem olema.

Abikaasa palk paraamatupidajana on teadagi mis-sugune, ja kui sinna kõrvale minu ohvitseripalk panna, hakkame me kõik naerma — milleks mind üldse vaja. Muidugi, paljud on entusiastlikult tulnud, aga kui palk ei tõuse ega tõuse, lähevad lihtsalt tagasi.

Kui 91. aastal lõpetasin tüürimehena teenistuse välislaevade peal, sain 9,5 tuhat FIM-i. Kui nüüd tuleb meelde piirivalve palka, mille peale tulin, siis on asi nutune küll. Aga tänu sellele olengi sõltumatu, et mul on kõik olemas.

Naabrimees on politseinik, temal on asi veel nutusem.

Mari Vamba
Madli Vitismann



Ajalehe ilmutuspäeval peaksid sõdurpoised juba uutelt puitnaridel magama.

10 küsimust

Rootsi sõdurilemale

Stockholmi Eesti Kooli õpetaja Tiitu, kui kaua kestab Rootsis sõjaväeteenistus?

Meie Jühan käis sõjaväes kaks aastat tagasi, oli 14 kuud mereväes. Kuulas saarestikus allveelaevu.

Kui vanalt võetakse sõjaväkke?

Kohe peale gümnaasiumi, üldiselt 19-aastasena. Kes ei õpi, läheb varem. Tavaliselt algab sõjaväeteenistus 18–20-aastaselt. Aga oli ka noormehi, kes olid oma järke mitu aastat oodanud, sest rahapuudusel ei saanud nii palju noori korraga sõjaväkke võtta. Varem oli igas linnas oma sõjavägi, aga nüüd on mitmes linnas garnison maha võetud, sest riigil ei jätku raha.

Võib ka sõjaväkke minekust keelduda ja midagi ei juhtu. Aga seda ei peeta heaks tooniks.

Kas väeliki saab valida?

Kutsealuseks registreeritakse enne 18-aastaseks saamist. Siis saab ka oma soovidega esineda. Mõni tahab näiteks põhja, aga seal on raskem ja igauht ei võeta — peab läbi tegema vastavad testid.

Kul tihti saab koju?

Oleneb teenistusest, aga tavaliselt igal nädalalõpul. Samas linnas võib igal õhtul koju saada. Juhani olid ka öösiti ja nädalalõppudel vahid, ja tal oli pikk tee sõita, aga ta käis paar korda kuus kindlasti kodus.

Missugused olid elamistingimused?

Käisime poega seal vaatamas. Nad elasid neljakesi toas, aga oli ka väiksemaid tube. Mõned poisid elasid seal ka kahekaupa tubades.

Kuidas jätte rahule sõdurpoisi riietusega?

See oli hea. Saapad olid korralikud, riided soojad. Ühed sokid meeldisid talle nii väga, et tahtis sõjaväest tules kaasa võtta.

Kas koristada ja kartuleid koorida oli vaja?

Oma tuba koristasid nad küll ise, aga muudest toimetustest pole kuulda olnud. Ent Jühan kiitis väga sealset toitu, olevat olnud imehea kokk.

Kas sõjaväes karistatakse?

Ei oska öelda. Võib-olla siis, kui pole määratud ajaks tagasi tulnud — esmaspäeva hommikul kell 7 pidi Jühan olema kohal. Ei, ma ei kujuta ette, mis peaks olema tehtud, et kartsa pandaks, kui seal üldse pannakse. Midagi päris hullu — kas keegi tuleb väeossa purjus peaga või kui peaks juhutama mõni loomingu.

Kas sõduri tööpäeva pikkus on reglementeeritud?

Juhani olid vahid 4 või 6 tunni kaupa. Muidu on sõduri päev kindla pikkusega, aga manöövril võib see pikemaks venida.

Kas te oma poja pärast hirmu ei tundnud, kui ta sõjaväes aega teenis?

Ei, seda hirmu küll ei olnud. Vahel võib siin ajalehtedest lugeda, et on õnnetusi juhtunud. Aga ma ei kartnud küll tema pärast.

Jühan ise jäi ka rahule: süüa anti, riided olid seljas ja päevarahaga, olgugi väikest, maksti ka. Talle meeldis ja ta leidis seal mitu head sõpra, kellega praegugi läbi käib.

Madli Vitismann

"Linda" mobiliseeriti

Merehariduskeskuse õppelaev "Linda" on nüüd piirivalve tegevteenistuses, meeskond samuti.

Merehariduskeskuse rektor Toomas Murašev, "Linda" läks teile sõjaväkke.

Kuidas võtta. Mitte päriselt, meil on piirivalvega koostatud ühise kasutamise leping. Laev on kaitseministeeriumi oma, meil on ta tähtajata tasuta rendil. Aga kütusemure oli suur — laev seisib põhiliselt kai ääres. Nüüd on "Linda" piirivalve operatiivjuhtimise all ja saab sealt uue aparatuuri. Meeskond on piirivalve leival — nemad läksid tõesti sõjaväkke. Aga praktika laeval jääb, nagu oli. Eks tegelik elu näita.

Meil kulub õppelaevale ligi miljon aastas. Mullu veidi vähem, 850 000 krooni, aga me ei remontinud üldse. Piirivalve oli asjast huvitatud, ettepanek tuli sealt.

Piirivalveametite mereosakonna juhataja Jaan Kapp: Leian, et üks ei sega teist, vaid liivisi hoiame riigi raha kokku. Aratame ühtlasi huvi piirivalvelaevadele teenima tulla — meil tuleb ükskord praeguste meestele vaetus leida. Kui värbame kadette stipendiaatideks, on neil võimalus teenida 3–4 aastat ja otsustada siis, kas jäävad meile või lähevad suurele merele. Merepiirivalve tüürimeeste ja mehaanikute keskmine vanus on küllalt kõrge, mitte 30 aastat nagu maaväes.

Tegime just "Linda" tehnilise ülevaatus. Peamasinad on tehniliselt vananenud, ehitatud 1958. aastal. Nii vana masinale pole võimalik tagavaraosi saada. Niipea, kui midagi juhtub, tuleb tahes-tahtmata masin välja vahetada. Tänapäevases

masin on ka laevamehaaniku eriala õpetamise huvides. Abimasinad ja generaator on Soomes 1991. aastal (enne kinkimist) peale pandud, aga roolimasin on moraalselt vananenud. Keskküttekatla seisund on rahuldav, aga pumbad ja abimehhanismid vajavad defekteerimist. Ka vooliliini, mille tugilaagrid on kulunud.

"Linda" korpus on hea, sellega võiks veel 50 aastat sõita. Odavam on masin välja vahetada, kui sellise klasiga laeva osta või ehitada. Vaja on veel uusi navigatsiooniriistu, ja nende dubleerimist õppeklassis.

Et merepäästeõppusi teha, tuleb päästeparved ja muud päästevahendid kontrollida ja välja vahetada. Ka paadid tuleb muretseda, ning mehaanilised paaditaavetid on vanad.

Meeskonna kummaski vahetuses on 10 inimest — vähim, millega saab piirivalveja päästeülesandeid täita. Selle laeva meeskonnal peab

olema ka pedagoogilisi kalduvusi. Paljud meremehed, kes on küll head spetsialistid, ei oska õpetamiskunsti. Nüüd aga vajame teiseks kapteniks meest, kes tahab noortega töötada.

Kas "Linda" saab ka relvad?

Koht selleks on võõris olemas, otsime sobivat konstruktsioonilist lahendust paarikahuritele. Riigikaitse seisukohast on tähtis, et kadetid saavad ka õppelaskmisi teha. Praktika jooksul peaks olema võimalik lisaks oma erialale õppida ka päästma ja laskma.

"Linda" kapten Feliks Hiemäe, mida teie sellest kavast arvate?

Eks see ole tingitud riigi tahtmisest ja merekooli mannetusest. Aga kui merekoolist on tugevad praktikajuhendajad kaasas, siis peaksime hakkama saama. Sügisel ütlen, kuidas on läinud.

Madli Vitismann



«Linda» seisab nüüd piirivalvesadamas dokiremondi ootel.

SAILING
TO FREEDOMVOLDEMAR VEEDAM
AND
CARL B. WALL

(Algus «Meremehes» nr1-2)

9. oktoobril hakkasid Madeira saared paistma. Sel ööl oli uni olnud kõigil nii rahulik ja sügav, et Voldemar meenus, kuidas kunagi ammu ja kaugel Eestis kõik oli olnud nii rahulik. Saared jäävad Aafrika rannikul asuvas Marokost läände ja Kanaari saartest põhja. Kavatus oli sõita "Erma" kuus-seitsesada miili edelasse, läbida siis passaattuultes 3000 miili kuni Ameerika rannikuni ning lõpuks seilata 1000 miili põhja New Yorki. (Pidagem meeles, et passaadid puhuvad põhja pool ekvaatorit kirdest ja lõuna pool ekvaatorit kagust, niis oleks "Erma" läände sõites mõlemal juhul need tuuled puhunud suhteliselt tagant. Kolumbus elas noorest peast Madeiral ja leidis mererannalt tundmatute puude tüvesid ja oksid — arvatakse, et sellest ta järeldaski maa olemasolu teisel pool Atlandi ookeani.) Kaks päeva hiljem heitis "Erma" ankrud Madeira 6000 jala kõrguse vulkaanmassi lõunaserval Funchali sadamas. Suhteliselt kiiresti jõudis kohale must mootorpaat arsti ja kahe immigratsiooniameti politseinikuga. Nad palusid passe ja laeva dokumente.

Sadamaarsti kiire grupiviisiline läbivaatus võiks oma pealiskaudsuses võistelda ükskõik millise teisega ajaloos, kuid passid — jah, need tekitasid ebameeldivusi mõlemale poolele. Harry oli kehtiv Eesti pass, sest ta polnud seda paosoleku tõttu Nõukogude võimule ära andnud. Kõigil teistel olid aga Rootsi immigrandi passid (mitte Rootsi passid), sest nende passid olid venelaste käes. Kõigi kuuteistkümmne staatus oli: Eesti pagulane Rootsis! Kuna politseinik ei teadnud, kus Eesti asub ja ei suutnud ka laeva päritolu kindlaks määrata, võttis ta kõik passid kaasa, öeldes, et peab ülemustega rääkima. Ta lubas need tagastada, kui nad hakkavad Madeiralt lahutama; ühtlasi keelati maaleminek. Harry tegi suu lahti ja meenutas politseinikule, et siis on nende valitsus kohustatud katma "Erma" talvitamiskulud ja et neil on tingimata vaja maale saada, et osta proviant ja diislikütust ja et lastele on vaja värsket piima ja jalgu sirutada. Seda andis seedida!

Järgmisel varahommikul ilmus kohale paadimees nimega Yank, kes lubas tuua kaldalt kõik vajalikku. Tema kannul tuli rahvas paatidega, kes tahtis teha kaupa kõigeaga, millega "Erma" kaubeldi oli. Peaaegu kõik "Erma" loobusid millestki, et saada värsket puuvilja ja veini, kuna pardal polnud mingit tarvidust punutud esemete, postkaartide või käsitööesemete järele. Kõige paremini läks kauplemine Noral — tema sai kunstteemandpannaldega tantsukingade eest neli korvitäit igasugust puuvilja! Peale kolmepeavast ootamist koostas Harry politseipealikule teravas toonis kirja, mille ta Yankiga maale saatis. Järgmisel päeval tuli Yank tagasi koos pika taanlasega, kes nimetas ennast Skandinaavia konsulliks ja püüdis probleeme lahendada. Ta oli saanud võimudelt loa lapsed väljasõidule viia. Harry koostas telegrammi isale ja andis selle konsulile. Lapsed küüriti pealaest jalatallani puhtaks, riietati tavapärasest eesti

pühapäevariietesse ja "Konsulionu" viis nad minema. Tagasi tulles jutustasid nad, et Konsulionu oli sõidatanud neid kahehobusevankriga läbi tõelise muinasjutumaa palmipuude, uhkete majade, kommi- ja jäätisepoodidega! Kogu Madeira oli nagu üks suur palmipuudega üle puistatud jäätisepood!

19. oktoobri hommikul (kaheksandal päeval) tuli must mootorpaat ("Argus") "Erma" juurde ning kaptenid Paalberg ja Kuun ning hr. Veedam lubati maale. Yank pidi hommikul tooma laevale kõik, mida nad olid ostnud, kahjuks aga polnud saada kütteõli. Mõõdupulk näitas, et paagis on kütust veel vaid kahe tolli jagu! Kui lapsed olid magama pandud, kogunesid kõik täiskasvanud uuesti nõu pidama. Harry ütles, et tema ja Arvid ei tahaks edasisõitmise otsust teha ja arvasid, et nad võiksid Madeiral talvituda või siis Soti- või Irimaale tagasi pöörduda. Ta ütles, et nad ei olnud arvestanud nii paljude viivitusega (selleks ajaks oleksid nad nende ootuste kohaselt pidanud olema juba pooltel teel üle Atlandi). Süüa tuleks neil reisi ajal põhiliselt kartuleid ja oliiviõliga segatud riisi, kuigi esimestel nädalatel oleks neil ka leiba, võid, sinki ja pisut sealihaga. Kõige suurema söömaga Rommy arvas, et saadakse hakkama, kuid Harry ütles, et ei ole kindel, kui kaua merel tuleb olla. Ta arvas, et novembri keskpaigaks peaksid nad jõudma Golfi hoovusesse Ameerika ranniku lähedal ja jääma tormituulte kätte. Kas "Erma" nende vastu peab polnud kindel. Veedam oleksid kokkuvõtteski tarbimisel igatahes piisavad. "Isiklikult mina ei näe mingit takistust. Siin me nüüd oleme, peaaegu poolel teel... Ameerika lähel, nagu sa mõni päev tagasi ütlesid... ja järsku hakkame rääkima tagasipöördumisest," ütles mamma Paalberg. "Kuid me kavatsesime täita oma paagid kütteõliga," ütles Harry vastu. "Ah, tühja sellest kütusest," ütles mamma Paalberg, "kas su vanaaisal oli kuunaril mootor, kui ta Lõuna-Ameerikas käis ja pool tiiru ümber maakera tegi? Mitte sinnapoolegi! Ta sõitis kogu tee purjede all, olgu tuul vastu või päri, ja meie peaksime suutma sedasama!"

Küsimust, kas "Erma" oli passaattuulte piirkonda jõudnud või mitte, arutati pikalt ja laialt. Nii Harry kui Arvid ütlesid oma arvamuse, kuid minu, nende ridade kirjutaja, tähelepanu äratas just mamma Paalbergi seisukoht. "Mina nii enesekindel ei oleks. Su isa ütles alati, et

on kaks asja, mida inimene ette ei oska ennustada: millal passaattuuled puhuma hakkavad ja naise süda. Me võime olla passaattuulte piirkonnas sellest hoolimata, mida märgid näitavad." Viiest poissmehest, kes roolivahti pidasid, oli kõige kindlam ja parem käsi Lembitul. Ta hoidis rooli kergelt peos ega lasknud ennast igast tühisest parandusest eksitada nagu teised. Rommy, keda peeti "loiuks õpilaseks", istus ahtrikajutil kaksiratsi kompassipuul, kõlgutas roolistmel jalgu, hoidis rooliratta kodaratest varvastega kinni ning õppis inglise keelt! Seda loomulikult, kui tuul oli mõõdukas! Arvidi suureks hämmastuseks polnud Rommyl õiget suunda üldse vaja otsida.

Pühapäeva hommikul juhatus midagi hirmsat. Passaatide kuivas õhus ja kuumas päikeses olid kõik lapsed pressinud ennast ahtrikajutisse vaatama, kuidas Lembit pannkooke teeb. Arvid oli roolis. Paul jahutas ookeaniveega uhtudes laevatekki. Järjekordset ämbritäit üles vinnama hakates libises ämbri libe nõör tal peost. Paul võttis kella käelt ja sukeldus nende ainukest ämbrit päästma. Harry andis hääre: "Mees üle parda." Kohe asus Harry tüüri ja Arvid jooksis ahtrisse tuult täis peapurse kokku kerima, nagu oleksid nad seda varem sada korda läbi harjutanud. Harry käskis Rommyl ja Voldemaril Pauli silmas pidada ning Heinol ja Lembitul kliiver tagasi võortaaiki tõmmata. Maia ema ja lapsed nutsid, et onu Paul on kadunud, uppunud. Arvid käsutas kõik naised ja lapsed alla. Pauli pea paistis vaid vahetevahel umbes pool miili eemal, enne kui "Erma" suudeti vastutuult halssi pöörata. Harry võttis oma loovid sellise arvestusega, et need viiksid laeva võimalikult lähedale kohale, kus Paul loodetavasti oli. Rommy pidi olema valmis viskama Paulile päästerõnga ja Lembit kõie. Mõlemad visati erakorralise täpsusega. Paul sai Lembitu kõiest kinni ja ta tõmmati juba mõne sekundi pärast paati. Päästerõngas kukkus Pauli peast vaid mõne tolli kaugusele ja kui Rommy küsis, miks ta sellest ei olnud hoolinud, vastas Paul, et ta polnud kindel, kas see vee peal püsib! See oli üks väheseid kordi, kui Harry vihast häälet tegi: "Mis sinuga lahti on? Oled sa hulluks läinud või? Kliiver on tuult täis ja sina hüppad mingi tühise ämbri pärast niisugusesse merre. Sa peaksid laskma kontrollida, kas sul mõistusega ikka kõik korras on!" Küsimus oli ka õigustatud. Kui Pauli esime-

se korranga pardale poleks saadud, oleks selle mere ja tuulega kulunud veel pool tundi, et talle uuesti lähedale manööverdada. Lembit aga ütles, et tema vend oskab hästi ujuda ja oleks võinud veel mitmeks tunniks vee peale jääda.

Sargasso merre jõudes olid toiduvärske "Erma" juba napid. Sink, sealihaga ja peaaegu kogu või ning piimapulber olid otsas. Hommikuks söödi riisiputru lusikatäie suhkru- ja lõunaks enamasti lahjat suppi, kartuleid hakkliha-kastmes ja teed. Esimest korda hakkas endast märku andma ka janu ja ühekvaliteetne veinormi vähendati ühe tassini päevas. Muidugi näitas oma vastikut nagu ka sallimatus kaaslaste, olgu siis täiskasvanute või laste vastu. Rommy ja Paul tülit- sesid sibulate pärast, mida Rommy sõi ja mis Pauli, tema koikaaslast, häiris. Problem tekkis ka sellest, et Ulla tahtis mängida Juta kaiskaruga. See pani nende emad, Nora ja Elleni, sõna võtma oma lapse kaitseks. Masti ja vasaku reelingu vahele tõmmati nõör, mis märkis ala, kus võisid mängida võõri- ja keskkajuti lapsed. Kui vaen haihtus, koristati nõör vaikselt ära.

Kaptenid Paalberg ja Kuun arutasid, mis peaks olema nende sihtsadam Ameerikas. Harry soovitas New Yorki, Arvid Miami. Jõuti kompromissini, et sõidetakse New Yorki, aga kui sinna jõuda on raske, siis valitakse esimene ettejuhtuv linn ja jäädakse sinna.

16. novembril 1945 valitses logiraamatu järgi tuulevaikus. Lembit ja Paul proovisid valmistada plekist oda. Hiljem püüti sellega kahe ja poole jala pikkune kala, mis moodustas kahe päeva toidudaru ja jäi ka ainukeseks kättesaadud kalaks. Nädala pärast, kui Miami oli jäänud veel umbes 550 ja New Yorgini 1000 miili, hakkasid Golfi hoovuse tuuled suunda muutama. Poissmeeste hulgas hakati arutama, millise lipu all peaks "Erma" maale lähenema. Peale jäi Eesti sini-must-valge trikoloor, igale eestlasele väga tähtis sümbol, ja selle tegemiseks otsiti välja piisav kogus materjali. 1945. aasta 26. novembri hommikul kell 5.25 sõitis silmapiiril mööda lennukandja ja oli aeg heisata (nagu Paul ütles) "väikese maa lipp, mis pärast viieaastast alandust lehvib taas vabalt teise vaba lipu kõrval". Hiljem ütles Harry, et ulgumerel tähendaks see, et tegemist on mässuga ning "me ei tohi teha midagi, mis Ameerika Ühendriike teiste maailma riikide silmis võiks häbitada." Ma arvasin, et lennukikandjalt lippu märgati, ja

kindlasti läks see neile südamesse. Golfi hoovuse tuuled pidurdasid "Erma" kiirust.

5. detsembril oli Lembitu sünnipäev. Maia ja Ellen tõid talle karbi sardiine, mida selleks puhuks oli spetsiaalselt hoitud. Maia luges ette luuletuse, mille ta oli Lembitule kirjutanud. Juba mitu päeva oli päevane toidunorm olnud tassitais riisi ja tassitais vett, nii oli ka arusaadav, et kõik vaatasid pealt nagu raisakulid, kui ta kaheteistkümmne kalaga karbi lahti tegi. Ta laskis karbi ringi käia, et kõik sellest osa saaksid.

Atlantic Cityst 50 miili kaugusel tabas "Erma" uus torm. Saatust ei kinkinud talle seda 8—10 tundi soodsat tuult, mida ta vajab. Abitult pillutas meri laeva õõ läbi lõuna poole. Kajutites oli kõik märg — kingad, kohvrid, voodid; lapsed nutsid, aimates ohtu. Iga 4-tunnise valvekorra ajal pumbati laevapõhjust merre üle 180 gallonit vett! Pump peatus ainult siis, kui üks vees ulpiv kartul ta ummistas. See "paha-ret" pesti hiljem puhtaks ja söödi ära!

14. detsembril tuli Ellen laevalaevale ja silmitses läbi langeva lume sõnatult merd. "Laev!" karjatas ta järsku. See oli "John P. Gray", U.S.A. Merejõudude APD 74, millel baseerus Tom Schlarbi radarriiüksus. Nad tulid vaatama, milles on asi! Kui laev "Erma" kõrvale jõudis ja ankrud vette lasti, ronis Harry, kes oli juuksed ära kammunud ja selga tõmmanud oma parima ülikonna kuue, laeva redelist üles, vakstust paun "Erma" dokumentide ja reisi-jate passidega kaelas. Juba mõne minuti pärast lasksid madrused alla leiba, vett, kartuleid, kohvi-, singi-, kakao- ning piimapurke, tekke, riidepuntraid, sigarette ja laevamootori jaoks diislikütust. Kui "John P. Gray" "Erma" eemaldus, teatas Harry: "Nüüd võivad kõik süüa."

Kuigi "Erma" oli saanud kingituseks kütust, tabas teda ikkagi veel õnnetus murdunud veovõlli näol, samuti muutis üks meres asuv metallilade laeva maale lähenedes ebausaldusväärseks kompassinäidud. Sai loota vaid purjetele ja iseenda vaistule. Hiljem, 15. detsembri varahommikul pimeduses välgatas üle taevalaotuse kauge tuletorni valgus. Harry, kes oli "J. P. Gray" kaptenil saanud mõned ranniku kaardid, ütles, et see paistab Henry nemelt Virginias. 128 päevaga oli "Erma" toonud 16 eestlast üle 8000-miilise vee.

1992

W. B. Ruikka

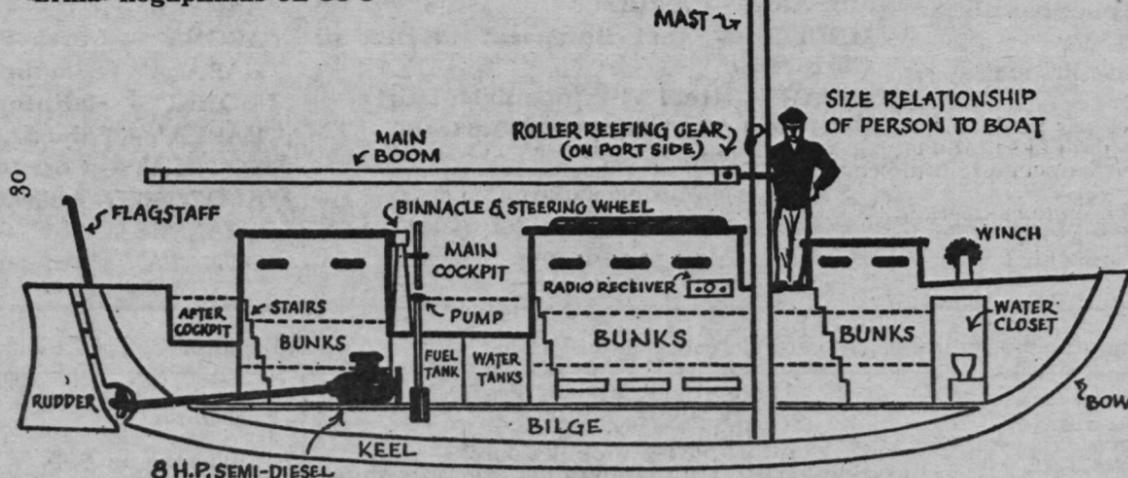
Järeلسóna

1991. a. detsembris olime mu naine ja mina kutsutud Lembitu 70. sünnipäeva tähistamisele tema poja kodus. See oli kohane sündmus sellele silmapaistvale ja andekale mehele, kellega me oleme olnud sõbrad juba 40 aastat. Kutsutud olid mõned tema Eestist pärit ja teised Ameerika sõbrad. "Erma" seotud inimesi oli seal vaid kaks — tema vend Paul ja Tom Schlarb.

Kirjaniku märkus: Lembit elab Californias. Paul, Aimi ja Heino Floridas. Maia Pennsylvanias, Ellen New Jerseys, Juta Massachusettsis, Ulla Washingtonis, Inga Texasas ja Nora Virginias. Arvid, Voldemar ja mamma Paalberg on surnud. Rommy asukoht on teadmata.

Vabaduse hind

«Erma» kogupikkus oli 36'6"



The Erma: overall length 36' 6".

ELLEN NIIT

Rootsi loots

KEL ON VAJA JÕUDA ROOTSI,
SEL ON VAJA NÕUDA LOOTSI.
ROOTSI RAND ON KIVIRÄGA,
LAEV ENT PELGAB KIVI VÄGA.

ON NII MÕNI UHKE KOGE
LÖÖNUD VARBA TÄITSA KOGE-
MATA KALJUKARI OTSA,
NING SEELÄBI SAANUD OTSA!

LAEVAD LOOBUNUD ON JALUST,
ET EI OLEKS ENAM ALUST
LÜÜA VARVAST VASTU PÕHJA
NING SEELÄBI MINNA PÕHJA,

AGA SIISKI — MINNES ROOTSI,
HEA ON KASUTADA LOOTSI,
KES SU LAEVA JUHIB SISSE
OTSE SÜDA-STOKHOLMISSE.

SEAL VÕID MAHA JÄTTA LOOTSI,
KÄIA LÄBI KOGU ROOTSI,
LAULDES-LENNATES VÕI JALA-
NAGU LIND VÕI LENDAV KALA.

"Täheke", 2, 1996

KETS

pakub ankrukette,
polankruid ja valikut te-
rastrosse. Tel. (371) 7210458, (0132) 233325.
Riia, Dzirnava 147-a.

«Meremehe» tellimine

Kodumaale

Neile, kes pole jõudnud eelolevaks aastaks "Meremeest" tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. Tellimishind koos postikuluga on 120 krooni, mis tuleb saata aadressil:
EE0001 Tallinn, Pikk 70
Eesti Meremeeste Liit
"Meremehe" tellimus

Välismaale

Neile, kes soovivad "Meremeest" tellida oma välismaal elavatele sõpradele, on aastatellimuse hind Põhjamaadesse 300 krooni, mujale 350 krooni.

Mõisa köis



20. veebruaril, keset kibedat tööpäeva oli keegi hakkaja raudteelane rongi küljest veduri lahti haakinud — ju läks mujale tarvis. Polnud tema asi, et rongi-

koosseisu viimane tsisternvagun oli seisma jäänud keset sõiduteed. Blokeeritud Lume tänavale kogunes mõlemale poole raud-

teed paari minutiga parkumend autot. Linna pool muuhulgas kolm jäästaabi liiget, kes kiirustasid Hundipeale staabi istungile. Kui vedur üles leiti ja vagunid teest eemale veeresid, tuli mere poolt nähtavale AAA numbriga auto. Võib-olla tänu sellele autonumbrile kestiski seisk vaid kümnekond minutit.

Pisiasi. Ainult seni, kuni see hakkaja pöörmeseadja või kes iganes seisaku korraldas, ei pea kõigile vaguni taga oodanud autode juhtidele näiteks takso ootetariifi järgi seda kümnet minutit kinni maksma. Tema õnn, et ta sel moel ei blokeeritud näiteks Sadama tänavat — tulnuks võib-olla välituristide laevapileteid kompenseerima hakata.

Sellistest pisiasjadest koosnebki töö kvaliteet. Ka neid töölist, kes uue aasta esimesel tööpäeval ei suutnud kolme tunni- ja kolme treilerit Muugal "Donatale" laadida, pannuks mõtlema nende süü läbi tekkinud laeva seisuaia hind.

Madli Vitismann

26. veebruaril seisid
RE Tallinna Sadam
sadamates:

Kesklinna sadam

"Freya" (Hollandi lipuga) — laadib
ammooniumfosfaati

Muuga sadam

Tanker "Briec" (Rootsi) — laadib
masuuti

"Sormovski 33" (Vene) — laadib turvast

"Volgo-Balt 179" (Vene) — laadib turvast

"Bahtšisarai" (Ukraina) — laadib
tselluloosi

"Vilsandi" (Eesti) — laadib ümarpuitu

Kes meil käivad

"Volgo-Balt 248" (Vene) — lossib vilja

"Andran Brades" (India) — lossib paberit

"Virtsu" (Eesti) — lossib konteinereid

Reidil ootab 4 laeva laadimist-lossimist

Kopli sadam

"Aldebaran" (Ukraina) — lossib kakaoube

"Rapla" (Eesti) — laadib laudu

"Ladoga 7" (Vene) — laadib laudu

"Volga 4001" (Vene) — laadib kivisütt

Tanker "Gold Strbam Shipper" (Rootsi) —
laadib naftat



TALLINK

EstLine



NT-TERMINAAL

NT BUNKERING LTD.

inreko

ScanTrans

ESCO

ESTMA



Esti Merelaevanduse laevade asukoht
26. veebruaril:

Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" — teel Singapurist
Whamposse
"ALEKSANDER ABERG" — Gove'is
"PAUL KERES" — remondis Setubalis
"KRISTJAN PALUSALU" — Ventspilsis
"GUSTAV SULE" — Baltimore'is
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Hodeldah's
"HAAPSALU" — Houstonis
"VILJANDI" — Hullis
"RAKVERE" — teel Kopenhavnist
Helsinkisse
"NARVA" — teel Port au Prince'ist
Providence'i
"VALGA" — teel Camdenist Peterburi
"SAKALA" — Visakhapatnamis
"SOMPA" — teel Calais'st Brailasse
"KEHRA" — teel Istanbulist Casa blancasse
"AEGVIIDU" — teel La Platast Abidjani

"KUIVASTU" — teel Falkenbergist Bekkeri
sadamasse
"KUUSALU" — teel Dunkerque'ist Las
Palmasesse
"PARILA" — Dublinis
"RAKKE" — teel Dunkerque'ist
Fortalezasse
"VALKLA" — Doualal
"PIHTLA" — Rouenis
"NAISSAAR" — Alžiiris
"VAINDLO" — teel Burgasest Marina di
Carrarasse
"KASSARI" — teel Vlissingenist Alžiiri
"MUHU" — teel Plymouthist Tartous'i
"ABRUKA" — Blagases
"VILSANDI" — Muuga sadamas
"MUUGA" — teel Felixstowe'st Stockholmi
"VIRTUSU" — Muuga sadamas

"KAPTEN KONGA" — Drammenis
"KAPTEN VOOLENS" — teel Hamburgist
Vanasadamasse
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast
Antwerpenisse
"KESSULAI" — Vanasadamas
"VIIRELAI" — Vanasadamas
"SUURLAI" — Århusis
"PAKRI" — Grangemouthis
"ANGYALFJÖLD" — Kantvikis
"AEGNA" — North-Fleetis
"KABALA" — Saguntos
"MOHNI" — Kaliningradis
"RAPLA" — Paljassaare sadamas
"SOODLA" — Constatzas
"KLOOGA" — Antwerpenis
"TRANSESTONIA" — teel Helsinkist Århusi
"DONATA" — Muuga sadamas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number
ilmub
märtsis

Toimetuse postiaadress:
EE0001 Tallinn,
Pikk 70, "Meremees"
tel./faks 6 461 318; mobiil 8-25-238 088;
numbripeiler 20710, teatada oma telefoninumber
operaatorile telefonil 6304050

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

«Printall»
Tellimuse nr. 890.

Toimetaja
MADLI VITISMANN