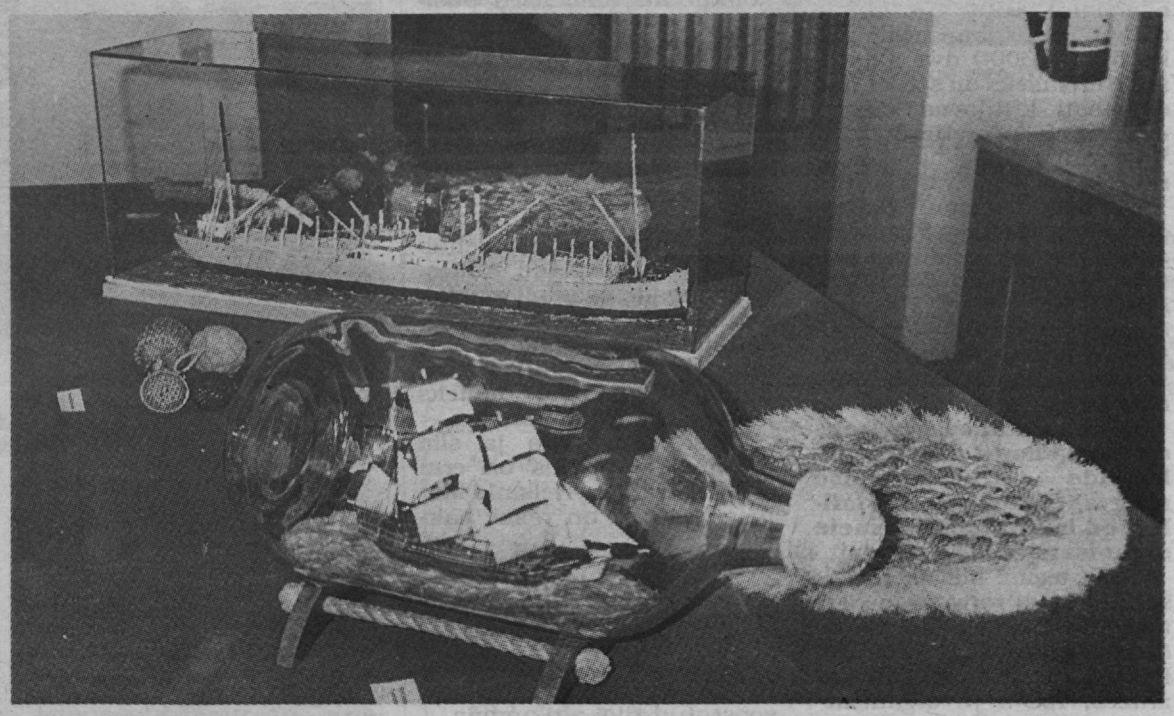
MEREMEES

Ilmub alates 1989. aastast VIII aastakäik

Nr. 7 (135) Kolmapäev, 10. aprill 1996 Hind 4 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Laevaomanike ühendus lk. 2
- Ohtlik ammooniumnitraat lk. 3
- Nii ilus uus masin II lk. 4
- Arvamusi lk. 5–8
- Ümarlaua ühing lk. 10
- Ühe eestlasest laevaehitaja elust lk. 11
- MerLe L lk. 11



Ikka veel saab meremees laeva pudelisse. Nurgake Soome Meremeeste Teenindustalituse näituselt, lähemalt lk. 9.

Tugev kriitika "Estonia" meeskonna pihta

"Estonia" hukkumine ei olnud ainult alaväärtusliku laevaehituse ja vastuokslike rahvusvaheliste ohutuskokkulepete tulemus. Juhtkonna ja meeskonna puudulikul pädevusel oli samuti suur roll katastroofis ja selle tagajärgedes. Valed manöövrid ja hilinenud appihüüded tegid laevahuku tõsisemaks, kui see oleks võinud olla.

Neid järeldusi esitatakse raamatus "Katastroofikurss — "Estonia" tee hukule" (kirjastus "Natur och Kultur"), mis käsitab juhtumite rida, mis lõppes sellega, et "Estonia" läks põhja ja 852 inimest said surma ööl vastu 28. septembrit 1994. Raamatu on kirjutanud Anders Hellberg ja Anders Jörle, "Dagens Nyheteri" ja "Göteborgs–Posteni" ajakirjanikud, ja see ilmus eile, esmaspäeval.

Autorid väidavad, et nende ambitsioon pole olnud jutustada ellujäänute lugu, vaid esitada kõik tuntud tõsiasjad laevahuku ja selle põhjuste kohta. Autorid esitavad teisi põhjuste seoseid kui laevahuku põhjuste uurimise komisjon — ka seal, kus see võib olla eetiliselt solvav.

Tugev külgkalle

Raamat jutustab, kuidas "Estonia", autotekk mere poole lahti ja tugev külgkalle tüürpoordi poole, pöördub pakpoordi, mere ja tuule poole. Sellega suureneb külgkalle veelgi ja restorani aknad viiendal ja kuuendal tekil purunevad tugevate lainete all.

Laev täitub veega ja vajub. Pööre vastassuunas, tüürpoordi, oleks võinud külgkallet vähendada, pikendanud küljelivajumist, ja võib–olla võimaldanud rohkem inimelusid päästa.

"Täiesti hullumeelne manööver, kõigile mõistetamatu," ütleb Anders Hellberg.

Raamatus tsiteeritakse rootsi abikipparit Anders Anderssoni. Andersson väidab pärast oma koostööd "Estonia" kapteni Arvo Andressoniga, et tal "oli raskusi motoorikaga, ja et tavatses tüürpoordi ja pakpoordi segi ajada. Sellele lisaks oli Andresson "üleolev, hoolimatu ja mitte täiesti kompetentne".

Kapten Andressonil polnud kogemusi nii võimsate masinatega laevaga kui "Estonia", ja tema väljaütlemata käsk teha tagasi hilinemine Stockholmi tähendas automaatselt täiskiirust tugevas tormis.

Peale selle polnud abistamiskorraldus rahuldavalt sisse seatud ja valvekaamerad autotekil tõenäoliselt ei funktsioneerinud.

Poliitilised põhjused

Autorid kritiseerivad ka neid meetmeid, mis järgnesid esivisiiri kadumisele ning autoteki rambi ja atlandi luku katkiminekule.

Teated selle kohta, et midagi võis valesti olla, ei leidnud tähelepanu, ja appikutse "mayday" tuli siis, kui "Estonia" külgkalle oli juba saatuslikuks muutumas.

"Meeskonnal lasus kahtlemata suur osa vastutusest," arutleb Anders Jörle.

"Aga ka reederifirmal (*"Nordström & Thulin"*), kes võttis tööle eesti meeskonna."

Jörle nimetab kokkusattuvaid faktoreid, mis uputasid "Estonia", "süsteemiveaks". Alaväärtuslik, kuid "heaks tunnistatud" laevakonstruktsioon, mehitatud nii madala palgaga kui võimalik eesti meeskonnaga, mittetasuval parvlaevaliinil, käigus hoitud peamiselt poliitilistel põhjustel, moodustasid surmava kombinatsiooni.

Per Mortensen
"Dagens Nyheter", 26. märts

Tõlkinud **Milvi Seim**

Nemad teevad ajalehte

25. aprillil ilmus Stockholmis raamat, mida tutvustas järgmise päeva "Dagens Nyheter". Et see tutvustus juhuse läbi meiegi toimetuseni jõudis, oli võimalus samal õhul alustada nende küsitlemist, kes asjast paremini peaksid teadma.

Tänases ajalehenumbris toodud arvamused pärinevad meremeestelt, kel mingi otseseos "Estoniaga". Pidasime õigeks lükata mõneks ajaks kõrvale muud plaanid ja teha seda, mis tundus pakilisem – astuda vastu sedavõrd ränkadele süüdistustele ning anda võimalus selgitada vaatevinklit siitpoolt merd.

Kõik Eesti meremehed ja ka Stockholmi loots, kes on oma arvamust avaldanud, on eelnevalt lugenud vaid "Dagens Nyheteri" raamatututvustust. Et see ilmus järgmisel päeval pärast raamatu müügiletulekut, on mõistetav, et seegi on tehtud kiirustades. Ajalehetöö tehnoloogia on nõudnud raamatu kiiret läbilappamist ja samaks õhtuks loo valmiskirjutamist. Nii on artikli autor jäänud pidama peatükkide pealkirjade ja nende lööklausete juurde, mis trükitud raamatu lõppu eraldi järeldustena. Ja need järeldused ongi just nii teravalt sõnastatud, nagu "Dagens Nyheterist" paistab.

* * *

Ühtede ajakirjanike uljus sunnib teisi sageli ettevaatlikkusele. Just sedasorti ettevaatlikkus: vajadus kontrollida tsitaate, tausta, millest need on võetud, seega raamatu üldist tonaalsust, ning et üldse teada, millest kirjutatud, sundis toimetajat astuma samme, et seda raamatut lugeda saaks. Sest raamat on küllaltki kallis ja ühtlasi edukas. Järgmisel päeval pärast ilmumist laiutas Stockholmi vanalinna raamatukaupluse müüja juba lõuna paiku käsi, kui oli asjatult vitriinist viimast eksemplari otsinud – seegi oli juba ära ostetud.

Tänu RAS-ile Eesti Merelaevandus on nüüd siiski võimalus kõnealuse raamatuga õhtuid veeta, kuid käesoleva ajalehenumbri valmimise ajaks pole see veel läbi loetud. Seetõttu on esmamulje poolik, terviklikum ülevaade järgneb edaspidi. Samuti asjaosaliste põhjalikumad kommentaarid. Ent üht võib kinnitada küll – raamatu üldine hoiak on eesti meremehi alaväärtustav, laevaperet ja kaptenit süüdistav. Ka siis, kui seda otsesõnu öeldud pole, on see faktide valikust ja esitusest välja loetav.

Et mitte lasta end süüdistada pealiskaudsuses ja erapoolikuses, oli tõeliseks abiks viimasel õhtul enne ajalehenumbri kokkupanekut saabunud kiri Rootsist. Inimeselt, kes oli jõudnud raamatu lõpuni läbi lugeda.

Kuigi Eestis on praegu vast vähe neid, kel see raamat läbi loetud, on uudis siiski kulutulena merendusringkondadesse jõudnud ja sundinud mõtlema, kuidas kaitsta eesti meremehi poriga loopimise eest. Eriti kui sedalaadi sõnum meist jõuab laia maailma inglise keele vahendusel. Rõõm oli kuulda, et küllalt põhjalikku aktsiooni kolleegide kaitseks kavandab Eesti Kaptenite Klubi. Kui võimalik, aitab "Meremeeski".

Toimetaja

Laevaomanike ühendus

Per Forsskåhl, Soome Laevaomanike Liit, tegevdirektor

Soome Laevaomanike Liit asutati 1932. aastal

Liidu loomise ajendiks oli samal aastal asutatud meremeeste ja laevajuhtide ühing, mille vastu oli vaja tööandjate organisatsiooni, pidamaks läbirääkimisi töölepingute sõlmimise üle. Meremeeste ühingu eesmärgiks oli kindlustada kõikides laevades, hoolimata nende kuuluvusest, ühesuguse minimaalpalga maksmine.

Laevaomanike Liitu kuuluvad reederid, kes tegutsevad rahvusvahelises meresõidus, välja arvatud Ahvenamaa laevaomanikud ja nn. väikelaevaomanikud (esialgselt kuulusid selle määrangu alla kuni 1600 brt aluste omanikud, tänapäeval aga ka 5000—6000 dwt alused, mille erisuseks on see, et nad enamasti kuuluvad väiksematele pereettevõtetele). Vastavalt Soome Laevaomanike Liidu poolt välja antud 1994. aasta aastaülevaatele olid siis liikmeteks *Finnlinesyhtymä*, kuhu kuuluvad näiteks *FG-Shipping OY AB* ja *Finncarries OY AB*, samuti *Lumi Shipping OY, Neste, Alfons Håkans, Nemrac, Nielsen Shipping, OY Rettig, Silja Line OY*.

Liidu peamiseks mureks on kanda hoolt nende probleemide teadvustamise ning lahendamise eest, millest on huvitatud kõik meie organisatsiooni liikmed.

Seda teeme me nii riigisiseselt kui ka rahvusvahelisel tasemel. Osaleme MIF (*Maritime Industries Forum*), IMO-s, OECD mereliikluskomitees, ILO-s jt. organisatsioonides, kus me Soome delegatsiooni liikmetena oleme esindatud.

Samuti on meie liit ICS (*International Chamber of Shipping*), ISF (*International Shipping Federation*) ja ECSA (*European Community Shipowners Association*), CENSA (*Council of European & Japanese National Shipowners Association*) liige. Soomes kuulume me Tööstuse ja Tööandjate Liitu, töötame Soome-Vene merenduskomisjonis.

Meie huviorbiiti kuuluvad küsimused, mis puudutavad makse, tehnilist arengut, nõudmisi tehnilisele varustatusele, keskkonnakaitset, tööturgu.

Me esindame töölepingute sõlmimisel tööandjaid. Meil on oma sõna öelda töö- ja sotsiaalküsimustes, ka meremeeste pensioniküsimustes.

Me ei sekku reederite otsestesse äriasjadesse (prahtimised, turujagamised jne.).

Meie mureks on see, et meie laevaomanikel oleksid tegutsemisvõimalused. Tegelikkuses tähendab see, et me tahame kaitsta Soome lippu ja selle all seilavate laevaomanike huve. Me ei tegele nendega, kes kasutavad väljalipustatud või välisriikide laevu.

Soome topeltregister

on loodud 1. jaanuaril 1992. aastal, kaitsmaks Soome lipu huvisid. Selle loomine oli pikk ja raske protsess, kus osalejaid oli kolmelt poolt: riigi, tööandja ja töötegija esindajad. Igaüks neist pidi midagi idee nimel ohverdama. Riigi seisukoht oli, et see ei aita laevaomanikke millegagi, kui nad ise midagi ette ei võta. Oldi valmis lubama Põhjamaade paralleelregistri-taolist organisatsiooni, kus on lubatud tööle võtta ka näiteks filipiinlasi ning neile filipiinlaste palka maksta.

Meie tegime ettepaneku, et kui töövõtjate esindajad on nõus 10%-lise palgaalandusega, siis meie omalt poolt kohustume munsterdama üksnes nende organisatsioonide liikmeid.

Riik tegi omalt poolt soodustuse: sotsiaalmaks, mis võetakse tööandjalt, tagastatakse palkajale. Brutopalk kahanes 30—35%, aga seoses riigi abiga jäi muutus väiksemaks.

Tänu sellistele etttevõtmistele oleme suutnud Euroopa kaubalaevaliikluses konkurentsivõimelised püsida. Mitte küll ookeanikaubanduses, *gross-trade*'is, kus suudavad kaasa lüüa väljalipustatud laevade omanikud, kes kasutavad välismaist tööjõudu. Euroopas ja osaliselt USA idarannikul näeb Soome lippu.

Topeltregistriga ei ole hõlmatud reisilaevad, see kehtib ainult kaubalaevade suhtes. Reisilaevade osas oli ametlik seisukoht, et neil on niigi lisatulusaamise allikaid, mis aitavad laevaomanikel konkurentsis püsida, näiteks maksuvaba kaubandus.

Nüüd aga, täna ja siin näeme, et võistlus on eriti äge just Tallinn-Helsinki liikluses, ja seal on raske hakkama saada.

Kulutused töötasudele moodustavad suure osa laevaomanike kuludest ning meie reisi- ja muud laevaomanikud on samas olukorras kui mujalgi, aga seni pole soostutud riigi abi andma.

Praegune häda on selles, et kommunism on lõpuks ometi möödas, piirid on lahti läinud, Soome on saanud Euroopa Liidu liikmeks ja see kõik on kaasa toonud uued reeglid. Ka näiteks alkoholi müügi suhtes. Praegu on parlamendis (*Etuskunnas*) töös seadus, mis, ma kardan halvemat, saab ka reaalsuseks. Selle kohaselt tuleb olla Soomest väljas üle 20 tunni, enne kui mingit alkoholi kaasa tuua saab. Venelased-eestlased peavad siinpool oleme minimaalselt 3 päeva. Kaasatoodu piirangusse kuulub ka õlu.

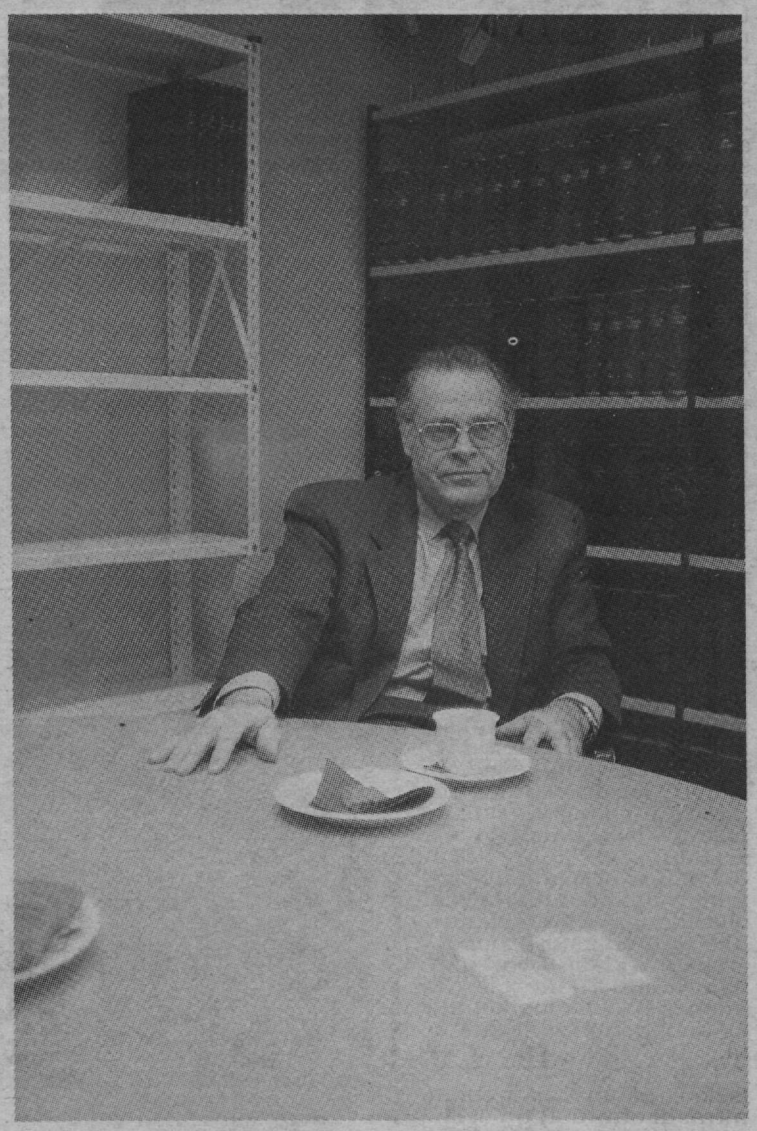
Minu arvates ei ole see seadus kooskõlas Euroopa Liidu ja Soome kokkuleppega. Piirangud võiks ehk kehtestada Venemaa suhtes maismaapiiril. Helsinkis tegi politsei kontrolli tänaval äri ajavate inimeste kindlakstegemiseks. Selle tulemused olid järgnevad: 300 müüjast, kes kätte saadi, olid **297 venelased, 2 eestlased ja 1 soomlane.**

Aga kui midagi teoks saab, siis hakkab see kehtima mai algusest.

Laevaomanike liidu põhitegemised:

1. Tööturu küsimused: seadusandlus on üsna keeruline ning selle merenduse vajadustega kooskõlla viimine tahab tõsist tööd;

2. Riiklik/rahvuslik merenduspoliitika: riiklikul tasemel tegelevad sellega ministeerium, meresõiduamet ja loomulikult parlament. Seal valmistatakse ette uusi ning parandatakse vanu seadusi. Meil kui asjatundlikel elatusala esindajail tuleb oma seisukohtade põhjendused ette valmistada ja need ka esitada. Nii mõneski küsimuses võib eri laevaomanike vahel tulla ette eriarvamusi. Kasulikum on, kui riiud jäävad omavahele, mitte et läheme kraaklema ministeeriumis.



Neil teemadel teeme me tihedalt koostööd ka kahe väiksema laevaomanike liiduga, et kogu tegevus järgiks ühtset tegevusliini.

3. Euroopa Liidu liikmena on Brüsselisse siirdunud üsna suur osa otsuste tegemisest. Osa asju, mis seal otsustatakse, on otse risti vastu Soome laevaomanike huvidele, sest otsustajad on Helsinkist kaugel.

Kui tahad Brüsselis midagi saavutada või otsuste tegemist mõjutada, tuleb asja ligi olla juba päris algusest peale, mitte saada otsusest teada alles siis, kui kõik on juba valmis tehtud. Meie, soomlased, ei ole seal vanad tuttavad, seal salatsetakse ja seepärast ei saa me ka nende laevaomanike liiduta hakkama. Seal ei kuulata ühtainukest reederit, isegi Soome laevandus ei ole piisavalt suur ja mõjukas. Seega on Euroopa Liidu Laevaomanike Assotsiatsioon kanal, kust me saame pidevalt informatsiooni: mis on sündimas ja mis suunas liigutakse. Ja me saame seda kasutada kanalina, kui tahame oma infot edasi anda. Katsesarved on vajalikud igal rahvusvahelisel foorumil ja igas ühingus.

Liidu tegevust finantseeritakse liikmemaksude arvel. Liikmemaksu arvestamiseks on kaks kriteeriumi: laevastiku kogumahutavus (brutotonnaaž) ja töötajate arv. Ei ole võimalik võrrelda neist ainult ühe näitaja alusel suure tankeri või reisilaeva omanikku.

Liidus töötab 6 inimest (võrdluseks: Norras saja ringis, Rootsis 30). Aga rahvamajanduse seisukohalt on Norra laevandus ühiskonnale ilmselt olulisem kui Soomes.

Seega peame meie siin tegema valiku probleemidest, millega tegelda, ehk valima tähtsama. Ega me üksi kõike nagunii suuda teha, sellepärast kasutame laevaomanike asjatundjaid ning moodustame töörühmi teatud küsimuste arutamiseks. On olnud mereliikluspoliitika ja juriidiliste küsimuste töögrupp, koolitus- ja munsterdamisküsimuste oma, infotühm tehniliste küsimuste ning muudegi vajalike probleemide arutamiseks.

Lõpuks otsustab nagunii juhatus (*hallitus*), kuhu kuulub 12 inimest.

Praegu on Liidus 10 liiget. Kui 1964. aastal siin alustasin, oli liikmeid ligi 60. Aga tonnaaž on suurem praegu. Vastavalt 1994. a. aruandele oli 1932. a. esindatud 99 laeva omanikud, tonnaaž (BRT) 201 092, 1994. a. 53 laeva 944 318. Kõige rohkem oli laevu "hingekirjas" 1972. aastal — 168, kõige suurem tonnaaž 1979. a. 1 701 409. (Meenutuseks: Eesti laevaregistri andmeil oli 1995. a. Eesti Laevaregistrisse kantud laevade kogumahutavus 655 023).

Põhjamaade Laevaomanike Liiduga teeme kõige tihedamat koostööd. Vahed on muidugi suured, Norras on laevastik 4 miljonit brt, meil 1 miljon. Meie laevastik on põhiliselt oma eksport-importvedude tarbeks. Ühiskondlik surve meie laevandusele on väiksem kui Norras. Meil tuleb ***pokata, pyyntä, anua,*** enne kui midagi saame. Aga me anname laevanduses tööd aastaringi 7000 meremehele, palgal on kokku 12 000 inimest.

Suuremastaabiline väliskaubandus käib Läänne-Euroopaga; Soome on kui saar, kus 90% kaubast transporditakse meritsi.

Lisaks on meil talveolud, pikad keerulised laevateed: meil peab olema oma kaubalaevastik, et me oma kauba saaksime ära vedada. Me ei tohi loota sellele, et riik suudab oma vajadused katta ka sel juhul, kui konkurentsivõimelist Soome laevastikku ei eksisteeri.

Aga merenduse tähtsusest saadakse aru siis, kui on streik või suur õnnetus. Siis merendusest ka räägitakse ja kirjutatakse, aga headest asjadest peaaegu üldse mitte, siis oleme unustatud.

Sellepärast on vaja kõvasti tööd teha, et *elikeinotietotamistaso* tõuseks.

Tulevikuväljavaated pole roosilised ega sünged

Kaubaveos võistleme Eestiga Vene transiidi pärast. Positiivse nähtena oleme saanud ka tagasilastid Euroopast koju — enne olid laevad aina täis, kui läksid, ja tühjad, kui tulid. Möödunud aastal tuli 3 miljonit tonni transiitkaupa. Tankerilaevastiku osas on edenenud *Neste*, mille laevastik veab peamiselt oma toodangut.

Eelduseks Soome lipu säilimiseks merel on topeltregistri säilimine. Hinnatase on ju peaaegu kõikjal ühesugune: ei sõltu punkri hind eriti sellest, kust ta võetakse, aparatuur ja seadmed on enam-vähem samas hinnaklassis ja ainuke, kust laevaomanik tõesti saab kokku hoida, ongi palk. Sellepärast me näeme igal aastal uuesti vaeva, meenutades valitsusele, et see toetusraha, mis riigi eelarvesse kantakse, on meile mõeldud ja tuleb meile ikka anda ka. Lippose valitsus on merenduse koha pealt usaldustäratav.

***Tax-free* kaubandusele** on Euroopa Liidu reeglite kohaselt lõpp kuulutatud 1999. a. See on hoop nii maale viidava kui ka laeval kasutatava kauba suhtes reisilaevades. Teeme kõik, et lisaaega saada, aga kas see õnnestub, ei oska öelda. Euroopa Liidus on otsustamine aga niisugune, et kõik peavad olema otsuse poolt, ainult siis saab selle vastu võtta. Kui üksainus on vastu, võib see kõik ära rikkuda.

Meie meremeeskond on tubli ja hea väljaõppega. Ka töötuid on juba. Ainuke viga meie meremeeste juures on see, et nad on "liiga kallid". Mitte et nad saaksid võrreldes teistega palju palka, vaid sotsiaalmaksud riigile on kõrged ning on 2-vahetuse süsteem: üks vahetus tööl, 2. *huõlamas*. See kasvatab kulutusi.

Merekoolide osas on meie poliitika selline: iga firma maksab riigile makse ja osa sellest läheb koolituseks. Seega on koolitamine riigi asi. Iga firma on juba oma osa selleks andnud ning neil peaks olema õigus saada riigi koolitatud meremees. Meil on vaja anda võimalus praktikaks, aga sellega on teatud raskusi, sest praktikakohti pole piisavalt. Suvel on kõige parem, siis on võimalus neid kohti leida ning riik maksab lisa koolitamise eest. Ma ise olen jurist ja ka mina ei ole koolitamise eest ise maksnud. Merekoolides on olud sellevõrra kergemad, et sageli elatakse merekoolis.

Pealegi on igal reederil oma firmas teatud oma firmakultuur, mis omandatakse siis, kui seal töötatakse-õpitakse.

Täienduskoolituse eest hoolitseb juba tööandja. Ta võib seda ise läbi viia või selle eest läbiviijale maksta.

Soome Laevaomanike Liit kuulub ühena ka Soome merendusajakirja **"NAVIGATOR"** väljaandjate hulka.

Reet Naber

Kui ohtlik on ammooniumnitraat?

Eesti sadamates töödeldakse aastas *ca* 200 000 tonni ammooniumnitraatväetist. Rahvusvaheline ohtlike kaupade mereveo eeskiri (*IMDG Code*) toob selle aine kohta 10 erinevat ohutuskaarti, millest kaks kuuluvad 1. klassi (plahvatusohtlikud ained), üks 9. klassi (muud ohtlikud ained) ja ülejäänud seitse klassi 5.1 (oksüdeerivad ained). Viimased on ained, mis ise ei põle, kuid soodustavad põlemist. Tuntud ja tüüpiline oksüdeerija on hapnik, milleta ei ole võimalik igapäevasest elust tuttav põlemine. Kuid ammooniumnitraadi molekulis on koos nii oksüdeerija kui ka oksüdeeruv aines. Seega on ammooniumnitraadi näol tegemist keeruka ainega, mille omaduste lähem tundmine aitab leida vastust küsimusele, kui ohtlik on ammooniumnitraat.

Läbi Eesti veetav ammooniumnitraatväetis toodetakse Venemaal GOST 2-85E alusel. See standard kehtestab tehnilised tingimused ammooniumnitraatväetisele margiga "A" (ammooniumnitraadi sisaldus vähemalt 98%, lämmastiku sisaldus vähemalt 34,4%) ja margiga "B" (lämmastiku sisaldus vähemalt 34%). Need mõlemad vastavad mereveo eeskirjade kohaselt "A" tüüpi (*type A*) ammooniumnitraatväetisele (ÜRO tunnusnumber 2067). Tegemist on praktiliselt puhta ammooniumnitraadiga. Venemaa raudteel kasutusel oleva ohutuskaart käsitleb mainitud ammooniumnitraatväetist sama ohtlikuna kui ammooniumnitraatkemikaali (ÜRO tunnusnumber 1942). Paljud Euroopa riigid (Belgia, Taani, Saksamaa, Holland jt.) ei luba puhast ammooniumnitraati iseseisvalt väetisena kasutada. Iirimaa seadus käsitleb enam kui 79% ammooniumnitraati sisaldavat väetist kui lõhkeainet.

Temperatuuridel 200—210°C hakkab ammooniumnitraat, sõltumata õhu olemasolust, lagunema ja eraldab mürgiseid lämmastikoksiide, mis jätavad mulje suitsust. Kord alanud lagunemisprotsess muutub eralduva soojuse arvel iseseisvaks ja seda saab peatada ainult tugeva jahutamisega (hea ventilatsioon ja ohtralt vett); pulber, aur, vaht või süsinikoksiid (CO_2) on kasutud, freoon teeb asja hullemaks. Aga kui temperatuur tõuseb 300—350°C, siis ammooniumnitraat plahvatab kogu massi ulatuses. Nii võib hoiukohale liiga lähedal oleva lahtise tule leegi kiirgus algatada pidurdamatu lagunemisprotsessi, mis lõpeb plahvatusega. Range nõue, et ammooniumnitraadi veoks kasutatava laeva masinaruum peab olema trümmist eraldatud soojust isoleeriva tulekindla vaheseinaga, annab seega lisaaega võimaliku tulekahju kustutamiseks masinaruumis. Oluline on teada, et kuiv ammooniumnitraat sulab temperatuuril 170°C. Umbes samal temperatuuril hakkab sulama ka kasutatav polümeerne pakkematerjal.

Ammooniumnitraat võib plahvatada ka detonaatori toimel, kuid detonatsioonikindlus sõltub paljudest asjaoludest. Ammooniumnitraadi detonatsioonikindlust saab suurendada granuleerimisega. Seejuures on oluline, et vähemalt 95% graanulitest oleksid läbimööduga 1—4 mm.

Juba pikka aega on otsitud lisaaineid, mis muudaksid ammooniumnitraadi ohutumaks. Umbes kolmkümmend aastat tagasi võeti patent ammooniumsulfaadi või ammooniumfosfaatide kasutamise kohta ammooniumnitraadi detonatsioonikindluse suurendamiseks. Kuid hilisemad uurimused näitasid, et need ained ei õigusta end, sest nad suurendavad (kuni 1,6 korda) ammooniumnitraadi plahvatusenergiat. Niisiis — ammooniumnitraadi plahvatuskindluse tõstmiseks ei ole veel leitud piisavalt efektiivset lisaainet [C&E News, July 24, 1995]. Seni on ainuke ammooniumnitraadi ohutust suurendav meetod sobivate mõõtudega ja tihedate (poorideta) graanulite valmistamine. Kuid ammooniumnitraadi graanulid ei ole eriti püsivad, vaid muutuvad järskude temperatuurikõikumiste tagajärjel tunduvalt poorsemaks ja murenevad. Eriti tugevalt mõjutab graanuleid temperatuuri kõikumine piirkonnas, mille sisse jääb mõni ümberkristallumistemperatuur (-16, 32, 84 ja 125°C). Seega on ammooniumnitraadi hoidmiseks kõige ohutum temperatuurivahemik -15 kuni +30 °C, kuid kauba lahtisel ladustamisel peame siiski arvestama selle osalise ümberkristallumise võimalusega ja seoses sellega ka ammooniumnitraadi plahvatusohtlikkuse suurenemisega.

Ammooniumnitraadi muudavad ohtlikumaks ka mitmesugused lisandid nagu kloriidioon, paljude metallide ioonid (vask, tsink, raud, nikkel jt.) ja mitmesugused põlevad materjalid. Viimaste sisaldus ei tohi ületada 0,2%. Rootsi seaduste järgi ei tohi ammooniumnitraadis olla üle 0,1% metalliioone ja üle 0,02% klooriioone. Viimane, ümberarvutatult naatriumkloriidile, teeb 3,2 g (umbes pool teelusikatäit) 10 kg ammooniumnitraadi kohta.

Üks oluline näitaja, mis iseloomustab ammooniumnitraadi ohutust, on selle vesilahuse happelisus ehk pH. Rootsi seaduste järgi tuleb ammooniumnitraati, kui selle vesilahuse pH on madalam kui 4,5 või teiste ohtlike lisandite sisaldus ületab normi, vedada kui lõhkeainet. Kuid GOST 2-85E ei reglementeeri eelmises lõigus mainitud lisandite sisaldust ja lubab väljastada toodangut, mille pH on 4.

Ohutus ammooniumnitraadi veol ja käitlemisel sadamates sõltub väga paljudest aine omadustest, mille kindlakstegemine on võimalik ainult kaasaegses keemialaboratooriumis. Et vältida kalleid analüüse, on välja töötatud suhteliselt lihtne test, mis lubab usaldusväärselt hinnata ammooniumnitraadi detonatsioonikindlust. Testi nõuetele vastava ammooniumnitraadi vedu on ohutu. Seda võib pakitult vedada isegi reisilaevas tekialuse laadungina, kui laev ise vastab SOLAS konventsiooni teatud nõuetele. Kui aga väetis ei rahulda mainitud testi nõudeid, siis tuleb seda vedada vastavalt 1. klassi (plahvatusohtlikud ained) nõuetele. Pikka aega teadmata tingimustes seisnud ammooniumnitraadi korral on selle detonatsioonikindluse testimine vaieldamatu ohutuse tagamise abinõu. Soomes on detonatsioonikindluse testi tulemuste kehtivuse aeg kuni kuus kuud.

Ammooniumnitraadi veol ja hoidmisel tuleb alati arvestada sellega seotud riskidega. Näiteks eurodirektiivi 87/216/EEC (tööstuslike suurõnnetuste ärahoidmiseks) kohaselt peab ammooniumnitraatväetise ladustamisel koguses üle 1250 tonni vastav ettevõte välja selgitama sellega kaasnevad ohud, hindama nende olulisust ja vajadusel tegema midagi ohutuse tagamiseks. Sisuliselt tähendab see riskianalüüsi, mille abil selgitatakse välja ammooniumnitraadi ladustamiseks sobimatud alad (katlamaja naabruses jms.). Ka personal tuleb ohuolukorras tegutsemiseks välja õpetada. Nõuded muutuvad märgatavalt rangemaks, kui ammooniumnitraatväetist on ettevõttes üle 10 000 tonni.

Soome seadusega kehtestatud ohutusnormid nõuavad sõltuvalt ammooniumnitraadi kogusest hoiukohtade ümbruses järgmisi ohutustsoone: 10 t — 200 m, 100 t — 400 m, 1000 t — 800 m ja 10 000 t — 1600 m. Selles tsoonis ei tohi olla elumaju, kontorihooneid ega ka üle 1000 m^3 mahuga veelkütusehoidlaid. Üle 100 m^3 kütusemahutite korral ja üldkasutatavate teede suhtes peab ohutustsoon olema vähemalt kaks kolmandikku eeltoodutest. Võrdluseks olgu toodud väljavõte ka Eesti raudteel kasutatavast Venemaa ohutuskaardist (nr. 75), mis nõuab ammooniumnitraadiga seotud avariipiirkonna isoleerimist raadiusega 800 m. Kui niisugune avarii peaks toimuma Kopli kaubajaamas Telliskivi tänava ülesõidukohas, siis 800 m tsooni jääb ka pool Toompead.

Ranged (kuid põhjendatud) seadused ammooniumnitraadi suhtes ei võimalda seda kaupa Venemaalt läbi Soome vedada ja ilmselt nii leidis ammooniumnitraat tee Euroopasse läbi Eesti. Olgu mainitud, et Peterburi sadama kaudu veetakse ammooniumnitraati välja alla 1000 tonni aastas. Kahtlemata on see meile majanduslikult kasulik, kuid ainult senikaua, kuni me toimime arukalt ja arvestame täie tõsidusega selle kauba omadustega. Ainult majanduslikku kasu silmas pidades võime kergesti hoopis majandusliku krahhini jõuda. Näiteks k.a. märtsis oli ühes Tallinna linnas asuvas sadamas ladustatud üle 16 000 tonni (!!!) ammmooniumnitraati, kusjuures kotivirn oli katlamajale lähemal kui 50 m. Kommentaarid on siin ilmselt ülearused.

Võib loota, et vahejuhtumid ammooniumnitraadiga on vähe tõenäolised, kuid nende tagajärjed võivad olla katastroofilised. Ajaloost on teada mitu õnnetusjuhtumit, neist kõige tõsisem toimus 1921. a. Oppaus, Saksamaal (4500 tonni 55%-list ammooniumnitraati, 600 surnut ja 1500 haavatut). Aastal 1947 toimus kaks suurõnnetust. Texas City sadamas puhkes laadimise käigus ühes laevatrümmis tuli. Kuna kapten kartis veega kaupa rikkuda, siis kasutati kustutustöös ainult auru. Väärat tegutsemist põhjustas ka see, et ammooniumnitraat oli deklareeritud ohutu kaubana kui "väetisaine". Kui lõpuks taibati kutsuda tuletõrje, siis oli juba liiga hilja, laev plahvatas. Lööklaine purustas sadama kohal lennanud kaks väikelennukit ja põhjustas plahvatuse ka teisel ammooniumnitraadi lastis olnud laeval, mis oli esimesest umbes 200 m eemal. Kokku hukkus 468 inimest. Kolm kuud hiljem toimus ammooniumnitraadi plahvatus Bresti sadamas. Et laev suudeti õigeaegselt kai äärest ära viia, siis oli hukkunuid ainult 21.

Kohtades, kus tegeldakse suurtes kogustes ammooniumnitraadiga, ei tohi alahinnata kuritegelike jõudude huvi selle kauba vastu. Oklahoma terroriakt pandi toime ammooniumnitraadi abil. Tallinnas õnnestus kahjutuks teha väga asjatundlikult valmistatud lõhkekeha, milles oli kasutatud 17 kg ammooniumnitraatväetist (võrdub 17 kg trotüüliga). Eestis on poliitiliste terroriaktide suhtes ilmselt kõige altimad Tallinna linnas asuvad sadamad. Näiteks ühe raudteevaguni (60 tonni) plahvatamapanek purustab hooned kuni 300 m raadiuses. Seega, ammooniumnitraadi transiitveoga seotud riski tuleb suhtuda täie tõsidusega ja väga tõsiselt tuleb otsida võimalusi selle oluliseks vähendamiseks.

Jaak Arro,
keemiakandidaat

Auhinna saab RAS-i Eesti Merelaevandus peadirektor Toivo Ninnas.

Transporditipus

Eesti Tööstuse ja Tööandjate Keskliit tegi 27. märtsil Rahvusraamatukogus kolmandat korda kokkuvõtteid Eesti edukamate firmade väljaselgitamiseks.

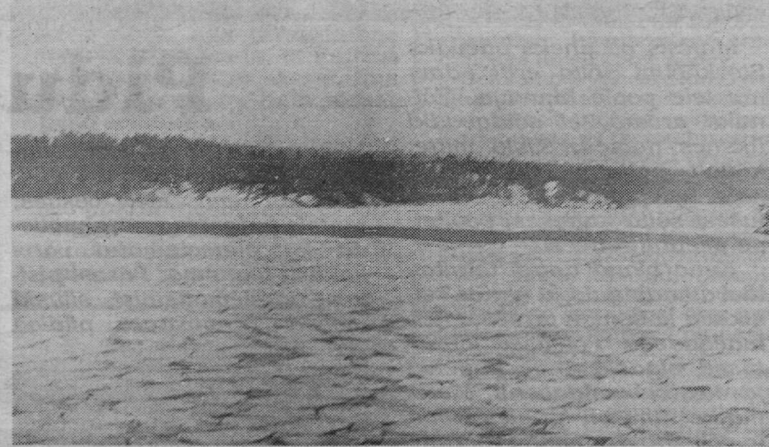
Tavapärase TOP–50 sammaste kõrval anti seekord välja ka transpordi TOP–20 diplomid. Merendusettevõtete hulgas leidsid äramärkimist Balti Laevaremonditehas tööstuse osas ning RAS Eesti Merelaevandus, Inreko Laeva AS, Eesti Mereagentuur ja EsttransService transpordiettevõtetena.

Reet Naber
Isi Trapido foto

Transpordi TOP 20

AS Assotrans
AS Auto Ekspress
AS Balti Transport
AS Eesti Lennujaamad
AS Eesti Mereagentuur
RAS Eesti Merelaevandus
Estonian Air Cargo AS
AS Estrans-Service
AS ETK Auto
Inreko Laeva AS
AS KeVa
AS Loksa Auto
MootorReisi AS
AS Pelgulinna Autobaas
AS Rakvere Autobaas
Saue Auto AS
AS Sebe
AS Svex Eesti
Tallinna Autobussikoondise AS
AS Tallinna Autoveod

Veelkord jääst



Märtsi lõpus oli Stockholmi saarestikus kinnisjää paiguti üsna laevatee lähedal.

Stockholmi saarestikus oli veel märtsijääd

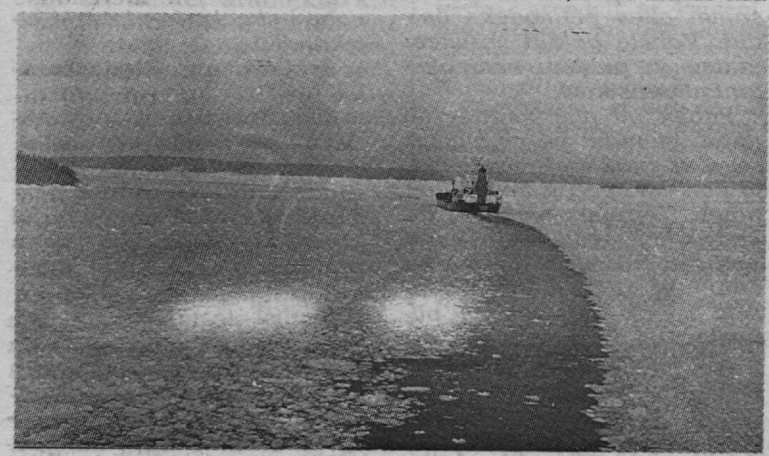
Erich Moik: Meil pole hilinemisi olnud. Jää oli kogu aeg, tuli ainult õiget teed kasutada.

Jüri Lember: Jäämurdjat pole võtnud, ise oleme jäämurdjat mänginud.

Erich Moik: Hea talv oli: pani inimesed proovile, saadi kord jälle teada, mis asi see talv on. Muidu unustatakse ära. Ja talv näitas ka, mis saab, kui diletandid otsustavad. Kanada jäämurdja võeti sisse, kui jää oli põhimõtteliselt läinud. See oli riigi või õieti maksumaksja raha mahaviskamine. Naljakas oli lehest lugeda, et ei lähegi nii kalliks kui arvatud: nii ja nii mitu miljonit jääb kulutamata, sest *kanadalane* seisab lihtsalt sadamas ja kütusekulu ei ole! Aga ülejäänud miljonid tuleb ju maksta!

Jüri Lember: Alles siis hakati jäämurdjat otsima, kui kellegi vagunid kaubaga hakkasid sadama süül seisma jääma.

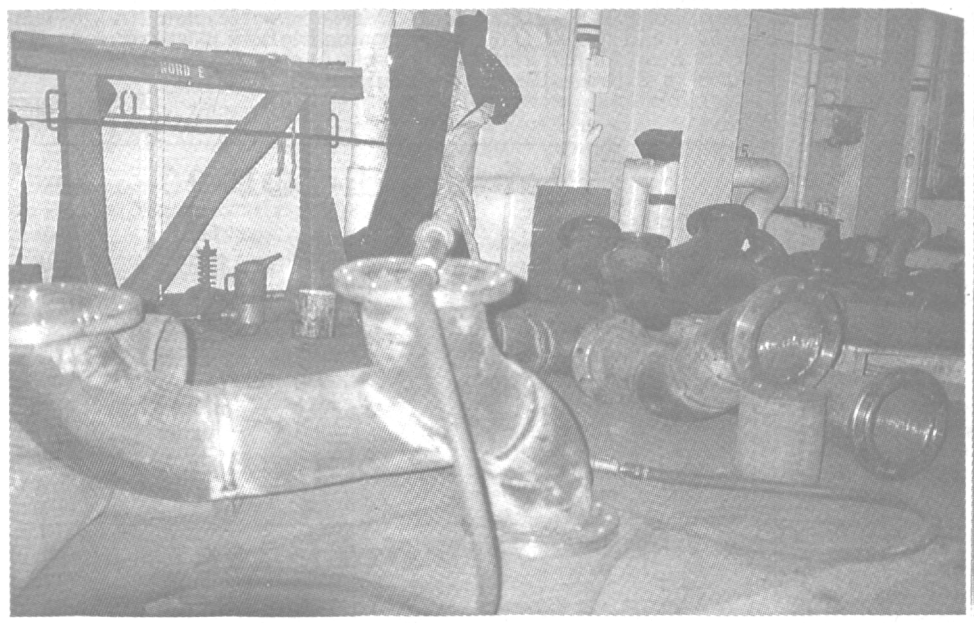
Erich Moik: Personaalset vastutust ei ole, vaat milles asi.

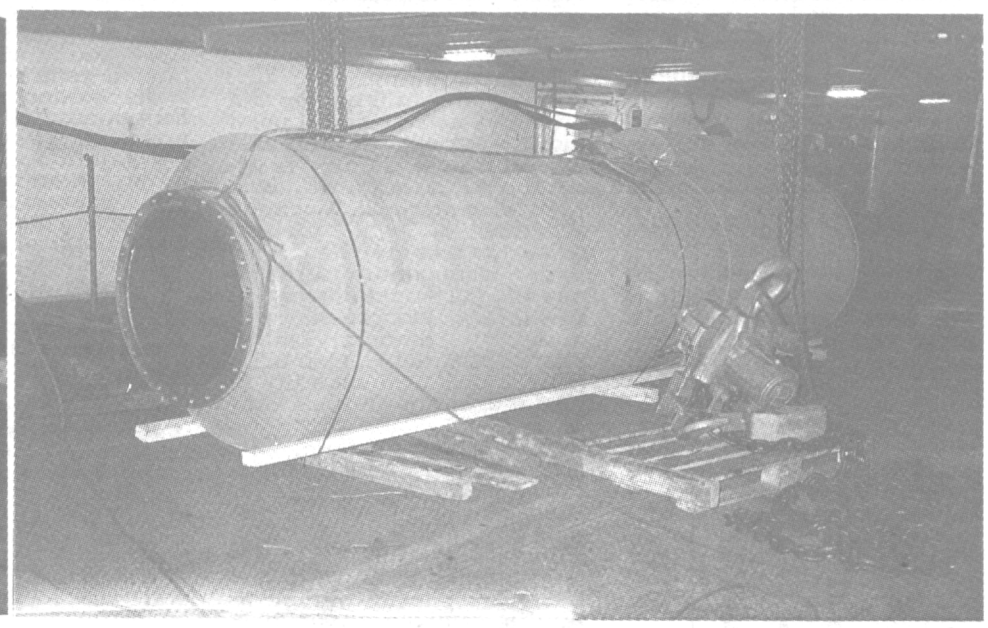


Hommikuhämaruses sõitis reisilaevade vahel tanker. Ei pääsenud ümber ega mööda.

Nii ilus uus masin

"Vana Tallinna" kapten Rein Oolmets on talletanud killukese ajalugu: fotodel on näha peamasina vahetamist, aga ka torustikke, mida seejuures tuli harutada.





Pidu käib

Märtsis oli üheks päevaks Stockholmi sõita eriti odav: naistele poole hinnaga. Võinuks arvata, et sõidavadki üksnes naised. Siiski mitte, küllalt palju paistis olevat neid, kes pidasid lugu võimalusest sõita kahekesi pooltelse piletihinna eest.

Kena blond daam tervitas laeva saabujaid ja ulatas reisikava kõiksugu tarvilike kellaaegadega. Põhilised lõbustused algasid enne kümmet ja kestsid südaööni. Merematke nimi oli "James Bond ja võluvad daamid". Programmi hulka mahtus ka laeva juhtkonna tutvustamine baarikülastajaile. Määratud tunnil astusidki nad täies vormis rahva ette.

Seejärel püüdis õhtut juhtinud daam välja selgitada mr. James Bondi ja talle sobivat neiut. Osavaim, kes mängupüstoliga kujukesele pihta sai, polnud küll mingi Bond, pigem harilik teksaülikonnas autojuht, aga neiu, kes talle valiti, oli kena, kuigi mitte "Bondiga" tuttav. Õnnitleti ka sünnipäevalapsi ja vastabiellunud noorpaari, kel valsisamm alles pulmadeks õpitud. Vahele pakuti varieteetantsu ja publiku noorpõlve tantsumuusikat.

Publik oli aga tore — oli näha, et nüüd on pääsenud reisima harilikud eestlased, ja nad oskavad sellest mõnu tunda. Parajalt tagasihoidlikud ja väärikad, ei lasknud nad end eriti juhtida. Kuid ka õhtu juht suutis jääda eestlasele sobiva maitsekuse piiresse.

Kui meenutada "Tallinki" laevadel nähtud dekoratsioone ja mereröövlimõllu, siis võib arvata, et teistsugune publik oodanuks ehk aktiivsemat lõbustamist. Ent konkreetse õhtu konkreetne publik lõbustas end ise: vestles, tantsis ja laskis end ahvatleda ka enneolematut värvi kokteili maitsma. Pärast pisikest järelemõtlemist silusid mehed Tammsaare pildiga paberi sirgeks ja ulatasid ettekandjale...

Kruiisiemand Elena Lehtla esitleb reisijaile laeva juhtkonda.

Kruiisiemand **Elena Lehtla:**

Olen laeval tööl septembrist alates, niisiis pool aastat. Õppisin pedagoogilise instituudi kultuurihariduse teaduskonnas. See siin on nüüd täpselt erialane töö. Kõva praktika olen saanud maakultuurimajades.

Kruiisi teema mõeldakse välja maal, viimase autor on Marje Braunbrück. Meie siin lihtsalt teostame. Materiaalsed kulutused teeb laev — kostüümid, kingitused jne. Kokkuvõttes on see meeskonnatöö. Tagasiside tuleb reisijatelt.

Rootslasi sõidab praegu vähe. Aga mõnikord on tekkinud ka probleem, et miks alustan eesti keeles ja alles siis tuleb ingliskeelne jutt. Aga laev on ju Eesti lipu all. Ja paljud eestlased ikkagi ei räägi inglise keelt, enamik rootslasi õnneks räägib. Olen kuulnud, et "Estonial" kasutati ainult rootsi ja inglise keelt.

Öeldakse, et tavalist eestlast ei ole kerge kaasa tõmmata, aga saan hakkama. Suhtlemine algab juba reisijate vastuvõtmisel. Kui inimesi algusest peale meeldivalt kohelda, neid tervitada, siis nad ju pärast tunnevad mind juba ja tulevad hiljem mängudes kergemini kaasa, ka lavale.

Võib muidugi igasuguseid asju juhtuda. Kutsusin eile ühe äsja abiellunud paari valsile, aga nemad ei osanud valssi tantsida! Pärast ma vabandasin, et ei rääkinud nendega enne, aga ma tõesti ei tulnud selle peale, et nad ei oska. Kuid kõik läks siiski ilusasti. Ja leppisime kokku, et täna õpetan neile põhisamme — olen ju ikkagi tantsu õppinud.

Pean õhtu juhtimise käigus ka reklaami tegema, seda juhtkond minult ootab. Tõesti, poole hinna väljakuulutamine mingile joogile loeb — seda võetakse. Ehkki ka see pool hinda on eestlasele kallivõitu.

Harva, aga tuleb ette ka inimesi, kes on natuke palju joonud. Nendega saab hakkama, kui diplomaat olla ja mitte riidu kiskuda.

Raudselt tahaksin õppida rootsi keelt. Ja teiseks — käia teiste laevade peal ning vaadata, mida kolleegid seal teevad. Laeval on siiski teistmoodi, kui kultuurimajas traktoristide ja maaparandajatega tegelda. Mingis paikkonnas töötades saavad inimesed ju varsti tuttavaks. Laevale tulevad iga päev uued reisijad. Ehkki, juba on ka hulk tuttavaid, kes rõõmsalt tervitavad — paljud sõidavad ju väga tihti.

Praegu on meid kolm kruiisiemandat, ja töötame vaheldumisi. Meil on päris hea koostöö, anname esinejate kohta üksteisele infot edasi. Orkestri, tantsumuusika ja tantsutrupi valik on hoopis teiste inimeste rida, selle juures meie ei osale. Tantsutrupp teeb siiski reeglina kasvõi mõne numbri, mis vastab kruiisi teemale.

Nüüd on kuulda, et meile võetakse abiks ka mõned noormehed, nii et hakkame paaris töötama. See on hea, vahel on lihtsalt jooksmistki nii palju, et üksi ei saa hästi hakkama

Järgmisel päeval kuuldus vanalinnas, Suurturul valjuhäälset giidijuttu... eesti keeles. Tore on, nähku teisedki, et eestlased on reisima pääsenud.

Madli Vitismann

Enamik publikut jälgib huviga.

Arvamus

Varem "Estonia" III tüürimees, nüüd "Mare Balticumi" II tüürimees MARIO PETERSON: Üks raamatu autoreid, Anders Hellberg ütles, kui ta laevas käis, et tahab "Estonia" huku põhjused välja uurida.

Oli tal siis põhjust arvata, et saab sellega paremini toime kui hulk eksperte?

Ta ütles, et ei tööta enam "Dagens Nyheteris", on vabakutseline. Tal oli palju asju teada, laeva joonised olemas, aga mõni asi oli tema jaoks ka uus.

Kui põhjendatuna saate autorite järeldusi võtta? Laotakse ju hinnanguid kapteni tegevuse ja ta enese kohta?

Need pole autorite, vaid Anders Anderssoni omad. See mees oli algul meil "Estonial" juhenduskapten. Kaptenipaelad tal olid, aga kas ka litsents, seda on raske öelda. See on see mees, kes skäärides kas ühe või kaks korda on laeva karidesse ajanud. "Estonia" peal võttis ta ülesandeks kõigile näidata, et eesti meeskond selle tööga hakkama ei saa. Raudselt oli nii — tema suhtumine meisse ja ka Arvosse oli otsida iga viga. Seda ütles ka Arvo.

Öelda, et kapten ajab vasaku ja parema parda segamini — see on ju viimane absurd!

Miks siis niisugust juttu nüüd vaja oli? On see nende ajakirjanike siiras veendumus?

Ei, ma ei usu. Tol korral, kui Hellberg siin käis, ei jäänud temast halba muljet. Aga inimesest on üldiselt ju raske aru saada. Kaldun arvama, et kuulas selle Anders Anderssoni ära; see mees aga tegi seda, mida "Estonia" peal alati tegi: mustas eesti meeskonda.

Et ise ilusam välja näha?

Jah, just selles see asi on. Kui raamatus tolle mehe arvamus põhiline ongi, siis ei oska öelda, miks autorid seda teed mööda läksid.

Mis tal siis meie kapten Arvo Andressoni vastu võis olla?

Ta on Arvost vanem, vist üle viiekümne, ja alles sai kapteniks. Aga Arvo oli juba olnud reisilaeva kapten, ja enne seda veel kaubalaevas sama ameti peal pikka aega. See mees tunneb ehk, et Arvo oli tast üle.

Niisuguses asjas on määrav inimese kultuuritase. Jüri Aavikul, kes on ju ka r o o t s i meremees, ei tulnud seesugune suhtumine mõttessegi. Tema on ikka meremees, kuigi kapten. Ta oli meiega koos meeskonnaliige, me tegime koos tööd, et kõik võimalikult hästi läheks.

See oli firma poliitika, et "Estonia" peal oleksid ka rootslased. Rootsi pool oli huvitatud oma mundriau säilitamisest. Asi pidi ikka tõsine olema, sest omal ajal telliti kusagilt, vist Stockholmi ülikoolist, uurimus, miks on tekkinud konflikt rootsi ja eesti meeskonna vahel. Uurimus läks firmale päris ümmarguse summa maksma. Ise ma tulemust näinud ei ole. Aga eks oli ikka asi selles, et üks pool väidab teise kohta, kui halvasti see oma tööd valdab. Muidugi tekib siis konflikt.

Eesti meeskonna palkamist ei tinginud ju üksnes see, et nii on odavam, vaid ka täiesti kindel veendumus, et see meeskond tuleb toime.

Muidugi. *"Nordström & Thulinile"* oli oma renomee kahtlemata tähtis. Nad ei tahtnud ju ometi oma reisijaid kaotada. Ja suvel oli laev täiesti täis — nii populaarseks muutus.

Muuseas, meeskonna vahetamine Eesti oma vastu oli meil läbikäidud etapp. "Tallinki" peal sai nii kord juba tehtud. Rootsi–liinil oleks see asi pidanud kergemgi olema: siin üks laev lahkus rootsi meeskonnaga, ja teine tuli meie meeskonnaga asemele.

"Mare Balticumile" tuli osa kapten Pihti meeskonnast. Kas nüüd kiputakse ka teie meeskonda halvaks pidama?

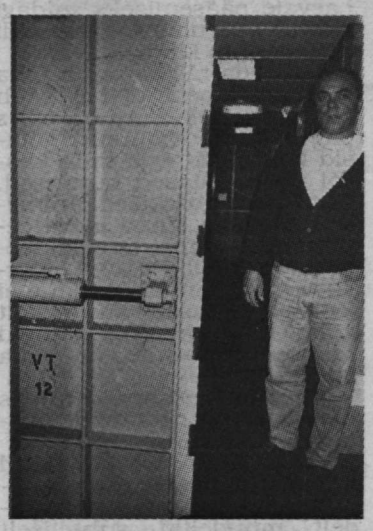
Seda nad mõista anda tahavad. Ja see on ka Rootsis hästi *müürnud*: vaadake, kuipalju nüüd sõidab rootslasi, kuipalju eestlasi. Sopaga pildumine on andnud päris häid tulemusi.

* * *

Soome politsei mängis meile algul selle "Estonia" *mayday*-lindi ette, et hääli tuvastada. See sai kenasti ära tehtud ja must-valgele kirja. Ja ometi tuli teadeteagentuurist äravahetatud nimedega jutt.

* * *

Praegune "Georg Ots" on ju Arvo Andressoni kätetöö. Tal



Mario Peterson Naantalis "Mare Balticumi" veekindlat ust demonstreerimas.

olid kõige kohta oma skitsid, ja ta istus kaks kuud joonestaja kõrval, et teha niisugune laev, nagu see nüüd on. Kus siin see asjatundmatus on?

Kaptenid Piht ja Andresson on jätnud meie reisilaevandusse kõva jälje, seda näeme iga päev.

Korduvalt on öeldud, et rootslased lahendavad niimoodi oma isiklikku probleemi: kinnitavad endale, et keegi ei sobi nende kõrvale.

Laevahuku-järgsed ametiühingute avaldused ju olid sellest reast.

Arvasime siis, et see on nüüd lõppenud — nii palju on selle pärast vabandatud.

Aga ei, ei saa nad jätta. Veri on ikka paksem kui vesi. Eks küsimus ole nende leivas — eestlased tulid ja võtsid selle laeva ja hakkasid hästi tööle.

Meie kaptenid tulid reisilaevadest, kõik tüürimehed mitte. Läks aasta, ja kaptenitel oli skäärides sõit selge, rootsi keel selge, litsentsid juba olemas. See ju näitab midagi, see ei saa olla niimoodi, nagu näiteks omal ajal Gruusias, et ostsid vajaliku diplomi, ise ei teadnud asjast midagi.

Kuidas see jant, et eesti meremees olla mannetu, sunnib teid ja teisi meremehi käituma? Kas sunnib end veel paremini näitama?

Täpselt. Ja rootslasi vihkama see küll ei pane. Tean niikuinii, et olen neist parem. Ajab rohkem naerma. Aga mõnda sellist teksti lugedes muidugi vahel läheb kops üle maksa ka.

Mida saaks teha? Hakata raginal vastu? Seletada lõputult, et eesti meremeestel pole midagi viga? Mis aitaks?

Ei oskagi öelda, mis aitab. Kui otsida tahetakse, siis ikka võib mõne vea leida. Tuleb mustajaist peajagu üle olla.

Kas ametiühingu liikmena arvate, et valitud juhid peaksid selle raamatu läbi lugema ja siis oma põhjendatud seisukohad esitama — eesti meremeeste eest võitlusse astuma? Või ei ole seda vaja?

Peaks küll. Kaldun arvama, et neile peaks vastama samaga. See on muidugi väga inetu, aga on võimalik ära kasutada kõik nende laevadega juhtunud asjad, ja neid ei ole vähe. Kui ühele põsele lüüakse, ei tule teist ette panna. Vanasti ei pööratud igasugustele õnnetutele juhtumitele selles mõttes nii palju tähelepanu, et näe, t e i s t e l läks halvasti: ma saan selle välja hõigata... Need artiklid ja raamatud jõuavad ju Eestisse ka. Kes asjadega kursis, võtab kriitikameelega, aga tavainimene loeb ja saab teada, et kapten ei mõistnud, kus parem, kus vasak pool... Sellepärast peab seletama.

Mul on kapten Andressoni koolitus, ja ma leian, et see oli õige. Ehkki mulle ka alguses ehk ei meeldinud, et mõnikord juuksekarv lõhki aetakse. Aga me töötasime lipulaeval, ja nii pidi olema.

Arvamus

Varem "Vana Tallinna" (ex "Nord Estonia"), nüüd "Mare Balticumi" kapten ERICH MOIK ja vanemtüürimees JÜRI LEMBER:

J. L. Nad on selle Anders Anderssoni kusagilt välja kaevanud, tema tundub andvatki kogu jutule suuna.

E. M. Kogu kontroll päästevahendite üle oli Rootsi poole käes. Aga pärast "Diana II" ülevõtmist arvan, et see kontroll oli paljuski formaalne.

J. L.: Meil oli ju pidev Rootsi Veeteedameti ja "Veritase" büroo kontroll ja alatasa rootsi loots peal — ühtki pretensiooni polnud. Kui need mehed oleksid midagi leidnud, oleksid arvatavasti teinud ettepaneku ebakompetentne meeskond ja kapten maha võtta.

* * *

J. L. Ametiühingutel on olnud muidugi omad, isiklikud huvid, võimalik töökohtade ja palga kaotus.

E. M.: Tööjõuturul käib võitlus olemasolu pärast: kasutage meid, mitte lolle eestlasi. Rootslased püüavad komisjoni otsust oma kasuks keerata. Aga aeg näitab, kel õigus.

Pretensioone absoluutselt ära hoida ei olegi võimalik. Tegijail ja kontrollijail võivad olla mõnevõrra erinevad ettekujutused ühe või teise töö tegemisest. Üks arvab, et nii tuleb paremini välja, teine, et naa. Aga niisugusel puhul öeldud märkused ei ole põhjapaneva, n.-ö. globaalse tähendusega. Aga keegi ei saa meie kohta öelda, et me ei pea lugu ohutusest ja heast meresõidupraktikast.

J. L.: Et oleme Rootsi lipu alt kaks laeva üle võtnud, siis teame. missuguses olukorras need on õlnud. Nii päästevarustuse kui ka laevaohutusega seotud puudujääke oli seal kõvasti: näha, et omanikud on tugevalt raha kokku hoidnud, mitte arvestanud reisijate ohutusega. Meil on see nii hell teema, et omanikelt on selle tarvis palju lihtsam raha saada

E. M.: Minu käest ei küsinud ajakirjanik midagi provokatsioonilist.

J. L.: See kõik võib lõppude lõpuks olla diletantide puudulik süvenemine. Ajakirjanikud vaatavad tavaliselt igale asjale vaid ühe mätta otsast, terve vaateväli jääb neist läbi analüüsimata. Ja nad ei suuda olla lõplikult kompetentsed igas asjas. Niisuguse juhtumi uurimine on tõesti terve suure komisjoni töö.

Vanemtüürimees Jüri Lember oma töökohal. Raamatus on väide, et "Mare Balticumi" nooremad tüürimehed ei tundvat kõiki nuppe ja tulesid roolikambris.

Tundub, et komisjon väldib väga mistahes hinnanguid?

E. M.: Kõige objektiivsem on ikka kasutada fakte. Aga eks seal ole jäärapäid ka, ma mõtlen, ekspertide hulgas, kes kaklevad selle pärast, kelle vaade jääb peale ja kes omast sammugi ei tagane.

* * *

E. M.: Meist keegi ei olnud seal sillas, me ei tea, mis ajenditel kapten seda manöövrit tegema hakkas.

Kiirus on suhteline mõiste. Olen ka proovinud, et kiiruse suurendamine tõi kaasa laeva stabiilse oleku. Härra kaptenile oli see laev niivõrd tuntud, et oskas ilusasti kiirust valida.

"Diana II" ei uppunud samalaadses olukorras lihtsalt seetõttu, et oli õnne — kaks vanemtüürimeest olid korraga sel hetkel autotekil, kui visiir lahti läks — parasjagu käis laeva üleandmine. Aga lahti ta läks, ja keegi ei rääkinud seejärel valest kiirusest või viletsatest meremeestest. Mitte seetõttu ei kukkunud visiir eest ära.

* * *

Kas ametiühinguorganisatsioon peaks kõige selle peale midagi arvama ja arvamise avalikuks tegema?

J. L.: Ühes küljest, nii võibki haukuvate koertega jagelema jääda. Aga teisalt: ei või inimestele lätta kättesaadavaks ainult üht, Rootsi poole arvamust. Tuleb kõik otsad kokku võtta ja oma suhtumine pikemalt välja öelda

Mari Vamba
Madli Vitismann

Raamatusse raiutud

Raamatu "Katastroofikurss" veidi süngetes värvides kaanel on ebaproportsionaalselt suur laevamudel merekaardil. Ümbrispaberi serval reklaamivad autorid oma eelnevat, 1981. aastal ilmunud raamatut, mis käsitleb Nõukogude allveelaeva karilesõitu Karlskrona lähistel, ja esitavad kiitvaid lauseid selle kohta ilmunud arvustustest.

Tagakaanel teatavad aga Anders Jörle ("Göteborgs-Posten") ja Anders Hellberg ("Dagens Nyheter") enesekindlalt: *"Ka vilumatul meeskonnal lasub rõnk vastutus selle eest, et 852 inimest hukkus. Seda näitab esimene iseseisev ja põhjalik ajakirjanduslik uurimus selle kohta, mis tegelikult juhtus Läänemerel ööpäeval, mida rootslased ei saa üldgi unustada."*

Eessõnast: *"Meie kavatsus ei ole olnud primaarselt patuoinaid leida — mis tihti juhtub moodsas Rootsi ajakirjanduses. Kui olime läbi töötanud ulatusliku materjali, nii oma kui ka ametliku, võime siiski konstateerida, et vaevalt keegi asjaosalistest oli õnnetusööl olnud oma tegevuses täiesti veatu. Soki tõttu, mis halvas esimesed tähtsaimad tunnid, kui inimesed surid, saadeti korda palju niihästi tõsiseid kui ka tähtsusetuid eksimusi. Me ei põrganud selle ees tagasi, vaid andsime aru oma avastustest. Nii võib lugeja teha omaenda järeldusi."* (lk. 9)

Nimetuks on jätetud need, kes seda on soovinud. Ning allikakriitiliselt hinnatud kõiki, kelle käest materjali saadud, et nende endi huvid ei pääseks domineerima. Raamatu viimases peatükis on antud, et *"lugeja saaks kergemini tervikpildi"*, punktidena kokkuvõte eelnevas 39 peatükis kirjeldatust.

Asjalike konstateeringute seas on seal aga ka niisugune: *"..., pensionil metallitööline, osutas politseis ülekuulamisel, et "need olid amatöörid, kes laevaga manööverdasid. Ei kõlba juhtida nii suurt laeva nii suure kiirusega nii halva ilmaga, kui oli õnnetuse ajal.""* (lk. 285) Eespool oli aga selgunud, et toosama pensionär oli laeva kaldumise hetkel maganud. Küsitav on ka metallitöölise arvamuse kasutamine asjus, milles ta ilmselt pole pädev.

Sel kombel vahelduvadki asjalikud konstateeringud nendega, mis ainult näivad asjalikena. Kurb on aga, et merenduses mittepädev lugeja vaevalt nende vahel vahet teeb. Põhjalikum ülevaade raamatust, mis käsitleb niihästi Rootsi-liini loomist, laeva ehituskäiku kui ka laevahukujärgseid päästeoperatsioone, tuleb, nagu lubatud, edaspidi. Seekord aga lähemalt kahest peatükist, kus väga otse eesti meremeeste kohta hinnaguid langetatakse.

1. peatükk **"Rederi AB Hornet"** tutvustab *management*-kontorit, mis pole omasuguste hulgas suurim ega tuntuim ning mis asub eeslinna tüüpelamu keldrikorrusel. Kuid sel on oma ohutusšeff, kes vastutab, et kogu palgatav laevapersonal vastaks rahvusvahelistele nõuetele.

"Estoniaga" hukkus üheksa inimest, kes olid sealtkaudu tööle võetud: tüürimees, intendant, kaks restoranišeffi, kaks ülemkelnerit, peakokk, laoülem ja arvutispetsialist.

"Algul ei tulnud kellelgi pähegi, et eestlased võiksid vähehaaval "Estonia" mehitamise üle võtta. Kui laev tegi oma viimast reisi, olid eestlased üle võtnud vastutuse puhveti, kööki, baaride ja tax-free poe eest." (lk. 14)

Ühel aastal sõitis *"Nordström & Thulini"* kapten Anders Andersson "Estonial" kui eesti kapteni vari. Kui ta end maha munsterdas, asendati ta kapteni ja tüürimehega, kel olid lootsitunnistused sõiduks nii Sandhamni kui ka Furusundi kaudu — Karl Karelli ja Jüri Aavikuga.

Selgitatakse, et laev on rahateenimise masin ja kapten on pardal kui kompanii asedirektor, kes peab vastutama kogu majapidamise eest restoranidest piljardilaua ja *tax-free* poodideni.

"Kui näeme, millised ameteid pidasid hukkunud, keda "Hornet" oli palganud "Estoniale", saame aru, et reeder ei käsitanud kaptenit ja tüürimehi laeva võtmeisikutena. Laeva juhtida osati isegi vanas Nõukogude Liidus" (lk. 15)

"Valdkond, milles taheti parimat võimalikku asjatundlikkust ja milles seda oli raske Eestist leida, oli teadmine tarbimise tähtsusest laeval. Selles osas olid kapitalistliku maailma inimesed

Järg lk. 6

Raamatusse raiutud

Algus lk. 5

kahtlemata paremad asjatundjad. Ja kuigi "Estonia" oli Eesti lipu all olnud poolteist aastat, oli "Horneti" personal jätkuvalt laevas."

"Ohutusnõue oli osata inglise või rootsi keelt. Suurem osa inimesi oskas vene keelt — see oli okupatsiooniaja nõue Eestis. Ja keeleoskust kui päästevahendit läks laevaperel varsti tarvis. Kriisi edenedes ei rääkinud õnnetusööl enam keegi reisijaile midagi rootsi või inglise keeles."

"Ülikooliharidusega õkonoom baaris polnud midagi iseäralikku, peaasi, et keelt oskaks. "Estonial" oli eesti eliit, kes serveeris restoranis, pidas baari või ladus lõhelõike kandikule. Neil oli vaid üks viga — neil polnud suuremalt jaolt ametikogemust merel.

Piiratud reisilitiklus, mida Eesti pidas üle Soome lahe, ei jätnud mingit merekogemusega parvlaevapersonali reservi, iseäranis mitte baaride, köögi, tax-free poodide ja konverentsiosakonna jaoks. Mis puutus silda või masinaruumi, siis seal leidus vähemalt mingi sarnasuse jälgi mõne moodsa kaubalaeva ja "Estonia" vahel. Seetõttu oli kergem, vähemalt vormiliselt, varustada "Estonia" eesti kapteniga kui eesti intendandi või arvutišefiga." (lk. 16)

"Hornetil" oli selliste oskustega inimesi pakkuda ja firma suhted *"Nordström & Thuliniga"* olid head, näiteks "Nord Neptunus" mehitati täielikult seal.

""Estonial" oli kaheksa rootslast ja üks soomlane, kõik suure parvlaevakogemusega. Ükski neist ei olnud haaratud laeva päästekorraldusega, kuid on andmeid, et üksikud "Horneti" palgatuist üritasid reisijaid aidata.

Kõik üheksa hukkusid. On mõnevõrra märkimisväärne, kui teame, et nad kuulusid nende hulka, kes parimini tundsid laeva, et nad olid merega harjunud ning et nad olid võrdlemisi noored ja tugevad.

Eesti laevaperest pääses peaaegu veerand. "Horneti" laevaperelikmeist pidanuks statistika järgi pääsema vähemalt kaks neist üheksast. Selle asemel puuduvad kõik ja me ei saa kunagi kindlalt teada, miks." (lk. 17)

2. peatükk käsitleb lausehaaval viimast raadiokõnelust: kes ütles, mida ütles, miks ütles. Autorid leiavad, et selle asemel, et vaevata "Estonia" tüürimehi viimastel minutitel enne hukkumist täpse positsiooni nõudmisega, tulnuks "Silja Europa" tüürimehel vaid osutada radariekraanil sellele täpile, mis märkis "Estonia" asukohta.

"Mariella" olevat kurssi muutnud viis minutit pärast esimest *"mayday"*–kutset, "Silja Europa" aga 16 minuti pärast. "Silja Europa" olnud "Estoniast" eespool ja seetõttu olnud ka radaril märgitud neist eespool ja mitte taga asuvad laevad. Hinnang tegevusele neis laevades on kõhklev:

"See aeglus, et pöörata oma hiiglaslik laev ümber ja sõita avaristi juurde, on pärastpoole pälvinud mõlema kapteni, Jan-Tore Thörnroosi ja Esa Mäkelä pihta sihitud kritikat. Mõlemad mehed vastutasid tol ööl ligemale 3000 oma reisija, palju miljoneid maksva lasti ja kahe maailma suurima reisilaeva eest, mis on väärt palju miljardeid kroone, erakordselt tormise ilmaga hommikupoole ööd. Siiski tegid nad, mis võisid selles äärmuslikus olukorras, kui kumbki neist tõenäoliselt poleks kujutlenud, et nad kunagi midagi sellist läbi elavad." (lk. 27)

3. peatükk **"Mugavuslipp"** ja 4. peatükk **"Nõupidamine"** käsitlevad eesti meeskonna sattumist "Estoniale" sedavõrd demagoogilisel viisil, et nende peatükkide juurde tuleks edaspidi tagasi pöörduda.

5. peatükis **"Nad tulid Borlängest"** antakse edasi ühe pääsenu, pensionil metallitöölise .... muljeid ja tuuakse väljavõtteid ülekuulamisprotokollist.

6. peatükk **"Surma mõistetute viis reisida"** ja 7. peatükk **"Viking Sally"** on pühendatud ro–ro kui laevatüübi sünnile ja "Estonia" ehitusloole.

8. peatükk **"Valesti ehitatud laev"** on põhjalik võõrikonstruktsiooni käsitlus. 9. peatükis **"Büroo "Tõde""** langetatakse hinnanguid neile, kes kinnitasid "Estonia" merekõlblikkust.

10. peatükk **"Eluliin"**, mis jutustab Tallinna–Stockholmi liini loomislugu, väärib faktivigade ja räigete hinnangute tõttu edas-

Järg lk.7

Arvamus

Varem "Georg Otsa" baaridaam ja "Estonia" meeskonna perenaine, nüüd "Donata" baaridaam MARI MIKK ning varem Tallinna loots ja "Estonia" vanemtüürimees, nüüd "Donata" kapten JUHAN LIIV.

MM: "Estoniale" ei võetud teenindajaid üldse mitte oma vanasse harjunud ametisse — pidavat rutiinis kinni olema. Ühel koosolekul, kus oli palju inimesi, ütles Hans Laidwa, kes varem oli arvanud, et näiteks mina võiksin oma õpitud ameti, baaridaami töö, peale jääda, et Eesti Merelaevandus ei taha tööle võetud inimesi jätta tegema seda, mida nad seni on teinud. Nii sattusin näiteks mina kajutiperenaiseks, kelle ülesannetest mul algul üldse aimu ei olnud. Ülemuse käest ei andnud küsida ka hästi: konsultant-kapteni Anders Anderssoni naine Marlene, kes algul intendandiks oli, suhtus kõigisse ja kõigesse kuidagi väga halvasti.

Taheti, et teenindajad oleksid noored, ja võeti inimesi, kes üldse polnud merega enne kokku puutunud. Nad ei teadnud, mis on merel oluline ja mis mitte. Muidugi tehti kõva koolitus. Aga ega lühikese ajaga kõike kohe ära ei õpi. See ei tähenda muidugi mingil juhul, et neil kõigil juba hulk aega enne "Estonia" hukku oma töö täiesti selge poleks olnud. Oli muidugi.

Maa pealt võetud hea kelner panna rootsi keele kursustele oleks olnud etem kui rootsi keele oskaja õpetada laevakelneriks?

MM: Jah. Ainuke asi, et sel ajal oli maapealne kelner veel väga rikutud sotsialismiaegsest tööstiilist. Aga laevas on muidugi see võimalus, et väiksemagi eksimuse korral — kohe lähed. Ainult et siis jälle tekib suur kaadrivoolavus. Nii et see on kahe otsaga asi.

Reisilaevandus on nüüd nii suur, et vajakski juba mingeid teenindajate õppegruppe, süstemaatilist koolitust?

MM: Kindlasti. Oleneb muidugi, missugune on meie reisilaevanduse tulevik...

Üht asja ma ütlen. Laevade peale trügivad — see on trügimine! — ikkagi ettevõtlikud inimesed, ja nad on palju tragimad õppima ning palju kohusetundlikumad kui need, kes lihtsalt mugavalt tahavad ära elada.

Laeva peal ei ole ju väga mugav elu. Nii et neile, kes kaua laevas töötanud, seal ilmselt ikka midagi meeldib.

MM: Mina läksin laeva ainult sellepärast, et mulle meri meeldis. Mais saab 16 aastat.

Laevas peab iga teenindaja oskama oma eriala, aga inimest peab koolitama meriliselt ka.

Laeva teenindus on meie riigi pale, mis on pööratud väljapoole. Kui keegi, olgu ta koristaja, reisija elementaarse küsimuse peale õlgu kehitab ja pead raputab, siis on midagi väga valesti. Mis siis, et ta kellegi naine on.

1968. aastal tehti "Tallinna" kohviku alla konjakibaar. Sinna tööle pääsemiseks olid väga põhjalikud kursused: kaubatundmine, raamatupidamine, kogu teenindus, vene ja ka elementaarne inglise keele oskus. Laevale pääsemiseks midagi niisugust ei olnud. Aga eraldi koolitust on kindlasti vaja.

JL: Seda rääkisin ma juba "Estonia" peal. Meil saab neid valgeid laevu juba päris palju. Laevaomanikud võiksid kokku võtta ja teha kas-või pooleaastased kursused. Olgu need tasulised. Inimesed läheksid sinna laevateenindust õppima, ja selekteerimine toimuks pärast. Kursused läbi teinud inimene ei jookseks ilmselt ka laevalt kohe minema, kui mingid raskused on — see on tema õpitud amet.

MM: Ja sealsamas tuleks ka laevatöö spetsiifikat õpetada.

JL: Raha pärast on tuldud näiteks ka tehase osakonnajuhataja koha pealt ja paljudelt muudeltki suhteliselt kõrgetelt kohtadelt siia taldrikuga kiiresti jooksma. Sel inimesel on muidugi raske, ka psühholoogiliselt.

Raamatus on öeldud, et laeva võis küll mõne aja mööudes ette kujutada eesti kapteniga, aga mitte eesti intendandiga. Ons' seal tõesti midagi, mida ei suuda ära õppida?

JL: Olen sellega peaaegu nõus — meil ei koolitata intendante. Selle koha peal on olnud merekooli haridusega mehi, aga see pole see.

MM: Neil peaks majandusharidus olema.

JL: Restoranid, kauplused, varustamine — see kõik on majandus. Rootslastel on Ahvenamaal see kool, meie poisse oleks vaja sinna õppima saata. Vastavaid töökohti pole meil ju väga palju.

Meile sobivad ka ahvenamaalased paremini kui rootslased?

JL: Kui sealtmehed konsultantideks tulid, läks asi "Estonial" tunduvalt paremini. Neil oli side ka lihtsa töö tegijatega, kajutiteenijate ja teistega — mitte nii, nagu varem, kui nende töötajatega ainult rootsi või inglise keeles vaevu üldse räägiti.

Võib siis nii aru saada, et Anders Anderssonist vabaneti laevas päris ruttu, aga tema kannab nüüd oma tolleaegse — alguse aja — kogemuse laevahuku ajale üle?

MM: Jah, muidugi. Hilisemat aega laeval ta ju enam ei tea. Mina ütlen, et tema ja ta proua tõttu oli algul seal üks intriigide pesa.

Kuivõrd näiteks 1994. aasta suvel veel üldse vajati rootslaste juhendamist?

MM: Minu meelest ei olnud seda vaja.

Raamatus pahandatakse, et *Estline*'i Eesti osapool, Eesti Merelaevandus, ei tahtnud Rootsi konsultante laeval — igal juhatuse koosolekul olevat sellest räägitud. Mulle tundus tollal, et laeval töötavad rootslased, kes polnud just noored inimesed, hoidsid väga neist töökohtadest kinni.

JL: Seda, et laeval konflikt ja ebaterve õhkkond oli, seda ma tean, ehkki Anders Anderssoni ja tema abikaasaga ma ühes vahetuses ei sõitnud. Aga ega Anderssoni lahkudes laevajuhtide Rootsi-

Mari Mikk oma töökohal "Donata" baarileti taga.

poolsed juhendajad ju ei kadunud, ainult et tulid teised inimesed — Jüri Aavik ja Kalle Karell — ja siis enam neid probleeme ei olnud.

See, mida Rootsi Andersson Eesti Andressoni kohta ütleb, on vale, ja see on inetu, ning ebaeetiline. On ka muidugi väheke vale, kui ainult ühe inimese arvamus võetakse ja niimoodi kirja pannakse. Mina näiteks tean hoopis seda, kuidas Arvo Andresson hästi haalata ja manööverdada oskas...

Ajakirjanikud on läbi töötanud mäekõrguse kuhja materjale, aga võib-olla pole nad suutnud spetsiifilistes laevajuhtimisprobleemides siiski orienteeruda? Näiteks selle kurikuulsa pöörde küsimuses puudub variant, et ehk olid ühe poole masinad juba vee all, ja laeva "manööver" ei olnudki manööver, vaid paratamatus?

JL: Meresõiduvõhik ei saagi kunagi niisugustes asjades lõplikult orienteeruda. Ta ei saa iial nii palju teada kui need, kes 20–30 aastat laevaga sõitnud. Ja selleks, et mina saaksin tolle manööverdamise kohta midagi lõplikku öelda, oleksin mina tol hetkel pidanud olema sillal, mitte näiteks kusagil helikopteri peal. Ühesõnaga, täpselt, detailideni teadma, mida sel hetkel teadis kapten ja mida ei teadnud.

Kas on üldse mõtet küsida arvamust laeva juhtimise kohta näiteks metallitööliselt?

JL: See on samaväärne sellega, mida kuulsin paar päeva pärast õnnetust: üks autojuht teatas, et selles laevas pole kunagi autosid kinnitatud. Paha kuulata, muud midagi. Autojuht ju tuleb, paneb auto paika ja läheb minema. Madrused tulevad ja hakkavad kinnitama.

Siis laev väljub, uksed pannakse kinni ja keegi sinna enam ei lähe.

JL: Ja Stockholmis hakkavad meie mehed tund või pool enne saabumist autosid lahti tegema, et juhid saaksid kohe kiiresti ära sõita. Juht tuleb ja arvab, et kõik ongi kogu aja niimoodi seisnud.

Inimene, kes raamatut kirjutab, saab ju aru, et niisuguste rääkijate arvamusi ei saa päris tõsiselt võtta. Iseasi, kui tahab tahtlikult vassida.

On väidetud, et autotekil kaamerad ilmselt ei töötanud. Tegelikult olevat "Estonial" monitor olnud kaardiruumis, ja alles pärast selle laeva õnnetust hakati seda nii tähtsaks pidama, et toodi teistel laevadel ette navigatsiooniriistade kõrvale.

JL: Jah, nii oli. Ja mina tean, et olid alati sisse lülitatud ning kordagi ei juhtunud, et poleks töötanud. Ning tavaliselt käidi monitori ka vaatamas.

Mis raadiopoidel teie arvates viga võis olla?

JL: Tean ainult, et kord oli jutuks: radist leidis, et üks ei tööta. Tehti muidugi kohe korda. Mis viga oli, ei tea.

Päästevarustus olnud ka sant, ütleb raamat. Kusjuures laeva päästevarustus oli rootslaste mure.

JL: Vestidel oleks võinud olla lambid küljes. Aga sellisel liinil neid ei nõutud. Ja kui ei nõuta, siis firma ilmselt ei hakka raha raiskama.

"Veritas" käis kontrollimas. Ja kontrollis ka.

Enne, kui laev liinile sai, tegi meeskond Rootsi Mereadministratsiooni kontrolli all väga kõvad eksamid.

Kolm päeva Stockholmis.

JL: "Mare Balticumiga" oli samamoodi. Kõik need hinnangud on ilmselt kusagil fikseeritud ja alles.

Kas teie vanemtüürimehena teadsite vöörivisiiriga juhtuda võivat karta — kas teadsite teiste laevade visiiride tõttu juhtunud õnnetustest?

JL: Ei teadnud. Teadsin ainult üht asja. Töötasin lootsina, kui "Nord Estonia" sõitis Stockholm–Tallinna liinil. Teadsin, et laev peab kell seitse välja minema, aga ei teadnud kunagi, kas läheb täpselt või ei lähe — kui kaua võtab aega visiiri kinnitamine. Neil oli see asi väheke rikkis ning mehed käisid ja koputasid vasaraga. Kord, kui omaniku esindaja vasaratöö ajal mööda läks, tehti veel nalja, et nüüd ometi nähakse ja ostetakse uus laev.

Meil vasaraga ei käidud.

On niisugunegi jutt. Keegi nägi kaptenit laeva baaris klaasi tõstmas. Ehkki ei teadnud, kas tööl on tema või teine kapten.

JL: No sõitis näiteks kapten vabast ajast perega puhkama ja võttis klaasi veini. Miks mitte.

Juba on kuulutatud, et see raamat ilmub ka inglise keeles. Viib meist jälle sõnumi maailma...

JL: No mis teha. Oleme kanged, hoiame pea püsti ja elame edasi — pole midagi.

Mari Vamba
Madli Vitismann

"Mare Balticumi" laevapere õppusel. Paljud neist on nii noored, et *vana nõukogude aega* õieti ei mäletagi.

Arvamus

Stockholmi loots BENNY PETTERSSON: Ma ei ole veel jõudnud seda raamatut lugeda, lugesin vaid ajalehtedest selle ilmumisest. Aga arvan, et ajakirjanike poolt, kes ei tunne ise merendust ega tundnud inimesi, kellest kirjutavad, on spekulatsioon praegu kedagi süüdistada. Igal juhul tulnuks ära oodata, missuguseid järeldusi teeb laevahuku uurimise komisjon. See on ajakirjanikueetika puudujääk, kui enne komisjoni töö lõppu antakse sedavõrd ränki hinnanguid, nagu ma ajalehest lugesin.

Madli Vitismann

Direktorikommentaar

Te olevat öelnud: egas purjus kapten kainet kaptenit õpetama kõlba, **RAS-i Eesti Merelaevandus peadirektori asetäitja tehnika ja kaadri alal ENN ROO?**

Ütlesin küll, ja kapten Anders Andersson kadus "Estonialt" pärast seda, kui ma tema küsimuse olin juhatuse koosolekul üles tõstnud. Küsisin seal, mida see peab tähendama, ei iga kord, kui ma laevas olin käinud, olin seda kaptenit ainult baaris kohanud. Kas ta lahkus seejärel ise või võttis Rootsi pool ta maha, seda ma õieti ei teagi.

Kapten Anderssoni oli laevale pannud *"Nordström & Thulin"*. Et oli "Estonia" liinisõidu algusaeg, olime teise poole silmis justkui alles puu otsast alla tulnud. Seda rohkem tuli kõigil n.-ö. nööri mööda käia ja laitmatult tegutseda. Tüürimeestel ei olnud tollal Stockholmi saarestikus sõidu luba (lootsitunnistust). Arvasin, et juhul, kui läheb tarvis, juhtigu seal laeva parem siiski kaine eesti tüürimees kui alkoholi tarvitanud rootsi kapten.

Mis puutub tehnilisse ja päästevarustusse, siis — nii tehniline kui ka ohutus*management* oli Rootsi-poolne.

Madli Vitismann

Kaadrikommentaar

Toimetus palus Eesti Merelaevanduse kaadriameti direktoril **Toomas Songil** lehitseda **ARVO ANDRESSONI** laevanduses töötamise ajal peetud isikutoimikut. Mulje loetud dokumentide kohta võttis ta kokku järgmiselt: kui nõukogude ajal ühe merenduses töötava e e s t i mehe kohta nii palju häid sõnu ametlikesse paberitesse kirja pandi, siis pidi see omal alal tõesti hea mees olema.

Muidugi on need paberid venekeelsed, muidugi on neis palju kohustuslikke kroonukeelseid formuleeringuid, aga leidub ka tolle aja ametlike iseloomustuste kohta lausa üllatavaid lauseid. Hr. Songi tegi neist mitu lehekülge väljavõtteid. Meie piirdume siin mõne näitega eri aegadest, kust enam-vähem selgub ka Arvo Andressoni teenistuskäik.

1973. Tallinna Merekooli atestatsioon:

Kogu õppeaja kestel oli õppeedukus väga hea. Töötas palju erialaste teadmiste täiendamiseks. Praktiliselt valmis töötama kapteni abina. Head organisaatorivõimed, kõrgelt arenenud vastutustunne. Tagasihoidlik, aus ja õiglane, rahuliku iseloomuga. Moraalsete ja ametialaste oskuste poolest väärib esmajärjekorras kapteni abiks nimetamist.

1974. Kapten Kozlovski, m/l "Nikolai Švernik":

Näitas end tööd armastava ja tundva spetsialistina. Täiendas iseseisvalt oma teadmisi laevajuhina. Vastab 3. tüürimehe ametikohale.

1974. Kapten Hudzašvili, m/l "Nikolai Švernik":

Alustas madrusena jaanuaris 1974. Augustis 1974 töötas juba kapteni 4. abina. Näitas end oma eriala tundva ja armastava spetsialistina. Tegeles enesetäiendamisega, oskas planeerida, organiseerida ja kontrollida oma tööd. Arenenud kohuse- ja vastutustundega.

1976. Kapten Hudzašvili, m/l "Nikolai Švernik":

Alates 1976. aasta juunist töötab kapteni 3. abina. Omades väga head teoreetilist ettevalmistust, omandas kiiresti tüürimehe eriala. Tööga sai hästi hakkama. Väsimatult töötas erialaste teadmiste täiendamiseks. Töös täpne ja korralik. Meeskonnas autoriteetne.

1977. Eesti Merelaevanduse atestatsioonikomisjon:

Kõik hinded väga head ja head. Sobib töötama kapteni 2. abina. Soovitus kõrgemasse merekooli.

1977. Taotlus ENSV Ülemnõukogu Presiidiumi aukirja saamiseks.

1978. Saadeti 31 parema noore meremehe seas Leningradi "Aurorale" end pildistada laskma.

1979. Kapten Hudzašvili, m/l "Nikolai Švernik":

Omab meeskonnas autoriteeti, käitumiselt tagasihoidlik, viisakas. Viimasel ajal ilmutas trotslikke jooni.

1981. Kapten Kollo, reisilaev "Georg Ots":

Töötas kapteni 2. abina alates laeva vastuvõtmisest, tegeles palju erialaste teadmiste täiendamisega. Tal on laevakomandörile vajalikke häid iseloomujooni. Kõrgemas merekoolis edukas.

1983. Kulikov, Eesti Merelaevanduse ülema asetäitja kaadrialal:

Lõpetas 1982. aastal Leningradi Kõrgema Merekooli.

1983. Eesti Merelaevanduse atestatsioon vanemtüürimehe ametikohale:

Hinded väga head ja head, võib töötada reisilaevade vanemtüürimehena.

1985. Eesti Merelaevanduse iseloomustus-atestatsioon:

Oma tööülesannetesse ja vahiteenistusse suhtus erakordselt kohusetundlikult. Uut omandas hästi ja rakendas seda praktikas. Omas kogemusi töötamiseks suures kollektiivis. Isiklike omadustega aitas kaasa terve mikrokliima kujundamisele. Oskas teistele selgitada oma veendumuste õigsust. Iseloomult tasakaalukas, tagasihoidlik, mõningal määral pedantne.

1985. Kapten Burakov, m/l "Ivan Belostotski":

Oli enda ja alluvate suhtes nõudlik. Õiglast nõudlikkust oskas ühendada hoolitsusega alluvate eest. Enesekriitiline, aus ja õiglane. Autoriteetne. Soovitatakse vahetuskapteniks.

1986. Kapten Mostovõhh, m/l "Jaan Anvelt". Soovitus tööks vahetuskaptenina:

Omas head teoreetilist ettevalmistust ja piisavat praktikat, tegeles pidevalt enesetäiendusega. Sillas tegutses kindlalt ja rahulikult. Hoolitses laeva ja meeskonna heaolu eest. Tal on võime inimesi enda külge köita ja leida nendega ühist keelt. Eesti Merelaevanduse atestatsioon kapteniks: hinded väga head ja head.

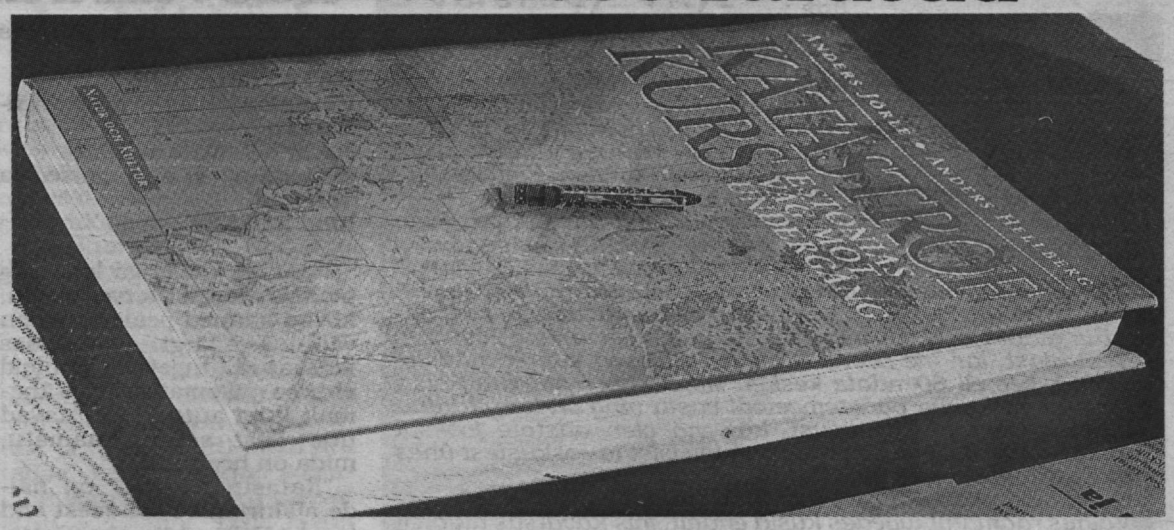
1987. Eesti Merelaevanduse laevameeskonna, sh. kapteni 1. abi, parteisekretäri ja ametiühingu esimehe iseloomustus:

Haritud spetsialist, kõiki küsimusi lahendas asjalikult ja kiirustamata. Tundis hästi kõiki meresõitu puudutavaid dokumente, eriti neid, mis käsitlesid meresõiduohutust, ning nõudis nende kõrvalekaldumatut täitmist. Arenenud vastutustundega laeva ohutu ekspluateerimise, ohutu meresõidu ja tema kätesse usaldatud meeskonnaliikmete elu suhtes. Kriitikat võttis vastu väärikalt. Kuid see pidi olema argumenteeritud ja tõenduslik. Kriitilises olukorras ei kaotanud kontrolli oma tegevuse üle ja oli võimeline vastu võtma õigeid otsuseid.

1987. Kapten-inspektor Borodin, m/l "Aleksandr Ossipov":

Töös paistis silma mõtestatud tegevuse ja täpsusega. Laeva juhtis rahulikult, omas head silma, oskas ette näha olukorra keeruliseks muutumist. Oli nõudlik laeva töö ja vahiteenistuse korraldamise suhtes. Tundis hästi mereohutust puudutavaid normdokumente. Omas tänapäeva juhi jaoks vajalikke omadusi.

Raamatusse raiutud



(Algus lk. 5 ja 6)

pidi lähemat vaatlust.

Eesti Meremuuseumis "Estonia" mudelist eri nurkade all tehtud fotodele järgnevad "Mare Balticumi" fotod. Ei usu, et rootslased usaldaksid selle laevaga sõita pärast seda, kui on lugenud niisuguseid pildiallkirju:

""Mare Balticumi" autoteki uksed, samuti kui "Estonia" uksed, pole veekindlad."

"Valvekaamera "Mare Balticumi" autotekil. Samasugune oli "Estonial", aga kas see funktsioneeris?"

Paljudel on kindlasti raske lugeda, mida rootsi ajakirjanikud on kirja pannud 10. peatükis **"Üleolev, hoolimatu ja mitte täiesti kompetentne".**

"Arvo Andresson, "Estonia" kapten, oli enamalt jaolt väljapaistev kapten. Ta hoidis distsipliini ja laeval valitses hea vormiline kord.

Kuid tal oli väike probleem: ta ei suutnud eristada tüürpoordi pakpoordist.

Teda ja ta vahetusmeest, Avo Pihti, on kirjeldatud Jumala saadikutena laeval. Vanas nõukogude süsteemis, mille produkt oli praktiliselt kogu meeskond, ei kaheldud kunagi kapteni käsus ja tahtes. Eelkõige tema äraolekul võis see saada tõsiseks. Laeval peab teatavaid asju tegema kiiresti, muidu ohutus ei toimi. Kuid kui kaptenit pole läheduses ega saa järele küsida, võib tagajärjeks olla, et midagi ei tehta."

"Kui Eesti Merelaevandus võttis "Estonia" üle, oli Rootsi osapool "Estline'is", "Nordström & Thulin", palganud teatava hulga "konsultante", kes pidid õpetama ja kontrollima, et eesti laevapere tõepoolest teaks, mida teeb. "Nordström & Thulin" tahtis, et "Estonial" oleks ka Eesti lipu all rootsi kapten, vanemtüürimees ja vanemmehaanik, kuid Eesti Merelaevandus keeldus seda aktsepteerimast. Selle asemel tulid rootsi "konsultandid".

Üks Rootsi abikapteneist, Anders Andersson, töötas kaua koos Arvo Andressoniga. Ta on uurimiskomisjonile kirjeldanud eesti kaptenit, kuid pole leidnud ühtki sõbralikku sõna.

Andresson oli üleolev ja hoolimatu, ta hoidis laeval ranget distsipliini ja juhtimiskorraldust. Nii ranget, et ta võis minna ja muuta hotelli ja restoranide mehitamist, kuigi tagajärjed olnuksid katastroofilised." (lk. 97)

"Rootsi ja Soome konsultandid olid võtnud kaasa proffe "Vikingist", "Siljast" ja "Estline't" varasemalt laevalt "Nord Estonia" vastavalt oma vastutuspiirkonnale. Nad hoolitsesid selle eest, et personal oleks väga kompetentne, kuni Arvo Andresson tuli sisse ja muutis ametikohti, et panna keegi eesti laevaperest juhipositsioonile. Tagajärg võinuks olla laastav, kuid see oli Andresson, kes otsustas." (lk. 98)

Kiitnud Anders Anderssoni kogemusi, nenditakse, et üks arusaamatuste põhjusi võiks olla, et rootslase naine töötas laeval intendandina ja käitus eesti kapteniga üleolevalt. (Siin peitubki kogu selle peatüki võti: kapten Anderssoni abikaasa Marlene oli intendant juba "Nord Estonial". Selle ebasõbraliku olekuga keskealise daami kohta ei ole keegi eesti meremeestest öelnud ühtki head sõna. Ent just selles peatükis ei ole kuigivõrd näha ka autorite eessõnas lubatud allikakriitikat. On see siis nüüd kättemaks võimu kaotamise eest? — M. V.)

Lõpuks pidi rootsi kapten laevalt lahkuma, sest tõusis küsimus — kas tema või Andresson. *"Anders Anderssoni vaatevinkli korrektsust on kinnitanud ka Sten-Christer Forsberg, "Nordström & Thulini" tehnikadirektor."* (lk. 98)

Kapten Anderssoni üleolevuse kohta on toodud näide, et ta oli küsimuse peale, kuidas ta ümber orienteerub, tulles autotekita "Georg Otsalt", *"vastanud kaunis üleolevalt: "Laev on laev.""*

Seepeale järgneb võrdlus väikese "Georg Otsaga" ja jõutakse järeldusele, et see vastus iseloomustabki kapten Andressoni asjatundmatust.

"Arvo Andressoni parvlaevakapteni kogemus on Tallinna—Helsinki liinilt. Seal sõidavad kolm väiksemat laeva — "Georg Ots", "Vanna Tallinn" ja "Tallink" iga päev edasi-tagasi."

(Faktiviga: ajal, millest jutt, ei olnud "Vana Tallinna", vaid ex-"Nord Estonia" sõitis "Thor Heyerdahli" nime all Norra ja Taani vahet. — M. V.) Kapteni saamatust peab iseloomustama see, et palju väiksemate laevadega võtsid eesti kaptenid Helsinkis 2 pukserit, vaatamata nende eest makstavale rahale — nähtavasti ei osatud kasutada võõrikruvisid.

Pärast juhtumit Turku sadamast väljasõidul, kui kapten Andresson oli kasutanud vale võõrikruvi, *"oli ta tunnistanud rootsi kaptenile, et tal on raskusi motoorikaga ja seetõttu on ta tavatsenud tüürpoordi ja pakpoordi segi ajada."* (lk. 99)

Samuti pannakse kapten Andressonile süüks, et tal polnud kogemust nii võimsate masinatega, nagu "Estonial" olid. *"Pärast hulka intsidente sadamais palus Anders Andersson abi Sten-Crister Forsbergilt "Nordström & Thulinist". Kuid Forsberg ei saanud midagi teha Eesti Merelaevanduse vastu..."* (lk. 100)

Keegi varasematest mehaanikutest on öelnud, et *"sadamas pidi end alati kinni hoidma, kui Andresson kange käsitses."* Nimetu Stockholmi loots on talle ette heitnud aeglust, kuid möönud, et ta pole seejuures teinud vigu jne. jne.

"Pärast katastroofi helistas "Nordström & Thulin" hommikul rootslastele, et nad ei räägiks midagi massiteabevahendeile oma muljetest laeval ülma "Nordström & Thulini" näpunäideteta." (lk. 101)

Pikalt kirjeldatakse juhtumit, mil EPIRB-poid pärast remonti laeva toodi ja pannakse laevapere süüks, et need tööle ei hakanud.

Ent kapten Pihti puudutatakse selles peatükis vaid korda: *"Vahetuskapten Avo Piht oli teine asi. Teda on kirjeldatud kui avatud ja hoopis teistsugust inimest. Ta õppis ka laeva valdama vahetult ülma Andressoni probleemideta."* (lk. 100)

Selle peatüki kokkuvõttena on raamatu lõppu jõudnud ka Anders Anderssoni ja tema abikaasa probleem: *""Estline'i" Eesti osapool, Esco, ei tahtnud laeval pidada rootsi konsultante. Igal juhatuse koosolekul oli rootslaste pärast tüli."* (lk. 287)

(järgneb)

Refereerinud, tsitaadid valinud ja tõlkinud
Madli Vitismann

Kailt üles vaadates on "Georg Ots" küllalt suur laev. Tõsi küll, "Estonia" esimesel väljumisel Kopli sadamast oleks kaptenisillalt võinud samas remondis seisvale "Georg Otsale" piltlikult öeldes korstnasse sülitada.

Kapten Erich Moik tervitab "Vana Tallinna" liinileasumisel külalisi.
Isi Trapido foto

Meiegi võiksime

Sama 1994. aasta mais tehtud fotot võiks kasutada teiselgi viisil. Pildil on vormis kapten, klaas käes, tausta pole näha – allkirjaks võiks panna: nii nad kogu aeg sõidavadki. Muide, just selline lähenemine *müüks* hästi.

Valik on ajakirjaniku teha, selleks ongi tarvis allikakriitikat.

Arvamuslehekülgedel on kasutatud varem ilmumata fotosid "Meremehe" toimetuse sahtliarhiivist.

Kiri Rootsist

From : Lars Flemström Phone : Telefax

Number of pages : En lång Date :

Tere!

Jag har blivit mycket irriterad läst i boken "Katastrofkurs. Estonia gång.", och vill gärna ge min s

Tere!

Sain väga pahaseks selle peale, mida olin lugenud raamatust "Katastroofikurss". "Estonia" tee hukule", ja ütleksin meeleldi oma arvamuse asjadest, mida tunnen. Esiteks ühteist minust endast.

Olen Rootsi Õhujõudude kapten ja teenin navigaatorina päästekoptereil, mis seisavad mistahes mereõnnetuse tarvis valvel. Lendasin näiteks esimesel Rootsi kopteril välja "Estonia" õnnetuspaigale ja meil õnnestus aidata seal 15 inimest. Olen olnud päästeteenistuses sellest ajast, kui me saime Rootsile esimesed suured päästekopterid, see oli 60-ndate keskel. Merenduses on olnud alati suur huvi selle uue päästemeetodi vastu ning on korraldatud mitmesuguseid päästeõppusi, kus ma olen aastate jooksul saanud suure kogemuse ohutusmõtteviisist ja -oskustest ühes erinevate laevaperedega.

Nüüd mõned arvamused raamatu kohta:

Valmis raamatut lugedes küsid endalt, mis kavatsus autoreil oma väidetega oli. "Estonia" hukku uurib erapooletu komisjon, mis ei ole oma tööga veel valmis. Peab eeldama, et nad on kompetentsed nõudma, et nad saaksid kõik faktid ja võiksid neid objektiivselt käsitleda.

Raamatus on nähtud suurt vaeva, et kritiseerida kaptenit ja laevaperet, ja osutada puuduvale vilumusele. Et paljud rootslased usuvad, et nad oskavad kõike paremini kui teised, on kurb tõsiasi, kuid siinkohal lähevad need kaks autorit üle sündsuse piiri.

Mul on suur kogemus "Estonialt" seoses nende merepäästeõppuste planeerimise ja läbiviimisega, millesse kaasati muu hulgas kopterid ja tuletõrjujad, kes lendasid kohale Rootsist. Üks neist suurimaist ja keerukamaist õppusist, mida Rootsis tehti, viidi läbi just "Estonial" talvel 1994, kui kapten oli Arvo Andresson. Mina võin oma peaaegu 30-aastase merepäästekogemusega kõhklemata öelda, et niihästi need kaks kaptenit kui ka teised laevaohvitserid ja laevapere, kellega ma kontakteerusin, olid absoluutselt kõrgest klassist. Ohutuse mõttes oli kord laeval eeskujulik. Peale selle oli laeval reibas atmosfäär ja positiivne suhtumine edaspidistesse päästeõppustesse, nii on raamatu kõigis väidetes esinev täiesti arusaamatu.

Igaüks võib vabalt mõelda, millised kavatsused või tellijad autoreil olid. Üks on siiski kindel, et nad on teeninud selle ärrulainud "abikapteni" tööriistana, kelle ilmne kätteamaksuhimu ei ole vältinud tema hukkunud kolleegide laimamist.

Teeb rõõmu, et "Mare Balticumi" juhtkonnal ja laevaperel on samasugune positiivne suhtumine ohutuse jaoks tehtavasse, kui see valitses "Estonial".

Sõbralikult tervitades

***Lars Flemström**, kapten*

Laevandus– või ajakirjandusäri?

Andres Järle och Andres Hellberg
KATASTROFKURS
Estonias väg mot undergång
Natur och Kultur, 1996
298 lk., 37 fotot, joonised ja skeemid
hind 335 SEK

Raamat, mille iga lehekülg maksis Rootsis terve krooni, kõvad kaaned peale selle, on välimuse järgi otsustades määratud lugejate riiuleid ehtima pikemat aega. Vähemalt kuni autorid kirjutavad uue *best selleri* (raamatu, mida on hea müüa).

"Katastroofikurss" on näide ajakirjanike oskusest end (oma tööd) müüa. Kui Eestis on selles vallas tehtud alles esimesi katseid, siis kõnealuse raamatu autorid on selle kõrval professionaalid. Kasutades kuuma ainet ja rikkas riigis leiduvaid võimalusi, on nad ära teinud mahuka töö. Tutvunud paljude allikatega, kõnelnud paljude inimestega, kirjutanud ladusalt ja esitanud tulemuse heal paberil, varustatult kõigi hästimüüva raamatu tunnustega.

Iseasi on see, kuidas on valitud allikaid, kuidas on valitud fakte ja milliseid järeldusi on tehtud. Ja millise enesekindlusega seda on tehtud. Sest siinmail kõnealuse teemaga vähegi kursis olev lugeja heidaks ette vähest tausta- ja ainetundmist, ning imestaks väga, et professionaalsed ajakirjanikud, kes igas teises valdkonnas peale ajakirjanduse on amatöörid, julgevad sellise kindlusega otsustada, mida ja kuidas olnuks õige teha.

Muidugi on ajakirjanike raamatus leida faktivigu, mille esinemine seab kahtluse alla teistegi faktide tõesuse. Aga tarbetult palju on meenutatud "vana nõukogude süsteemi" kui viljatut emakoda, kust ei saanudki midagi head sündida. Tarbetult palju on veetud paralleele "Mare Balticumiga", seades niiviisi kahtluse alla selle, et nüüd, poolteist aastat hiljem, võiks midagi teisiti olla kui toona. Ja ka allikaid saanuks valida kohasemaid ja otstarbekamaid. Peamine, läbiv motiiv on aga see, et eesti meeskond on odav mugavuslipumeeskond, ja nende laevalt ei saanukski midagi paremat oodata.

Faktide sedavõrd tendentslik esitus lubaks arvata, et tegu on konkurentfirmade tellimustööga. Aga see ei pruugi sugugi nii olla. Ajakirjanike sulge võis juhtida siiras ja enesekindel veendumus, et nad uurivad välja, miks ja kuidas juhtus, osutades seejuures kõigile kohatud vigadele. Paraku läheb selleks vaja enamaid teadmisi, paljast püüdlikkusest ei piisa.

Võib arvata, et sellele raamatule on sotsiaalne tellimus — see on määratud toitma rootslaste rahvuslikku uhkust. Mis sest, et naabrite pisendamise ja solvamise abil. Ehk, nagu humoorikalt arvas üks ahvenamaalane — rootslased lahendavad selles omi probleeme.

Peaasi paistab seejuures olevat, et raamat müüb. Refräänina kordub "852 hukkunud inimest". Nende omaksed, sõbrad ja tuttavad ostavad kindlasti raamatu, milles kindlalt ja selgelt väidetakse teadvat, kes on süüdi. Asjaosalised ja nimepidi mainitud ostavad ka, et teada, mis neist kirjutatakse. Lisaks sensatsioonikära ja ongi aeg teine trükk tellida.

Kuuldavasti ilmub "Katastroofikurss. Estonia tee hukule" mõne aja pärast inglise keeles. Pole võimatu, et keegi leiab selle kui äriidee eesti keeleski toimivat. Oluline pole, mida lugejad autoreist mõtlevad, vaid see, et nad raamatu ostaksid.

Kolleegide äriline edu ei tee kadedaks, sest tundub, et müügiedu taotledes on nad loovutanud midagi olulisemat. Kui kirjapandu on aga nende siiras veendumus, jääb üle kaasa tunda ja oodata, mil laevaõnnetusest on möödas niipalju aega, et "Estonia" hukk muutub ilukirjanduse aineks.

Et eelõeldu ei jääks paljasõnaliseks ja erapoolikuks väiteks, on raamatut tutvustades tsitaate kasutatud rohkem kui tarvis.

Madli Vitismann

President "Silja Line'i" müügiagendiks

Jaanuari keskpaigas ilmus "Õhtulehes" tsitaat USA eestlaste ajalehest "Vaba Eesti Sõna", mis vallandas sõnasõja eesti meremeesteorganisatsioonide ja tänavuse ESTO korraldajate vahel. Põhjuseks viis, kuidas kasutati "Prohvet Maltsvetist" tuttavat kujundit "valge laev".

Kodumaaigatsuse pateetika

USA-s ilmuvas ajalehes oli kirjeldatud ESTO-st osavõtjate sõitu Stockholmist Tallinna *"Läänemere kõige suurema ja luksuslikuma "Silja" laevaliini valge laevaga, mis viib meie ühise pere tagasi koju... Kas see polegi ajalooline Valge laev... vabaduse laev Läänest?"*

Sealmail võib-olla tavapärane retooriline pöördumine tundus tavaeestlasele maitsetu ja reklaamihõngulisena, eesti meremeestele aga solvavana. Eesti Meremeeste Liit, Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing ja Eesti Kaptenite Klubi reageerisid "Õhtulehes" ilmunule küllalt teravas toonis ühisavaldusega, mis lõppes sõnadega: *"Me ei mõista aga seda, miks estolastel ei kõlba sõita sini-must-valge lipu all."*

"Silja Line'i" käomuna

Samal ajal ilmnes, et ESTO Peakomitee ei olnud sobiva reisilaeva otsinguil pöördunud Eesti laevaoperaatorite poole. Küll aga oli pöördutud "Estline'i" Rootsi kontori poole ajal, mil Stockholmi vahet sõitis veel Rootsi lipu all "Nord Estonia". Hiljem, kui "Estonia" oli liinile tulnud, selgus, et selle rentimine oli ESTO-96 Peakomiteele olnud majanduslikult võimatu. Mullu ilmnes aga, et "Mare Balticum" ei mahuta kõiki estolasi. *"Seetõttu reserveerisime "Silja Symphonyl" estolaste jaoks 2000 kohta. Teie väide, et oleme "Silja Symphony" rentinud, on seega alusetu,"* kirjutas ESTO-96 Peakomitee Rootsis vastuseks meremeeste ühisavaldusele.

Kuigi selles väites jääb puudu loogikast, selgitab see ESTO-96 Peakomitee otsuse majanduslikku tagamaad. Ning Eesti laevafirmad ja meremehed võivad hapul ilmel nentida, et rahal pole rahvust. Muide, "Estline" on palutud ESTO-96 sponsoriks.

Sedavõrd hea reklaamivõlmaluse jaoks on suurel laevafirmal võimalik selle reisiga mõnesugust kahju kanda. "Kui küsiti laevakompaniide pakkumisi, siis võis "Silja" laeva suure allahindlusega või koguni tasuta anda, sest see annab sedavõrd palju tasuta reklaami. See on võimas marketinginipp, me ei mõtleks nii sugust turustusüritust mistahes raha eest välja," arvas üks eesti laevandusjuht.

Rentisid või ei?

ESTO-96 Peakomitee Rootsis väitis, et ei ole "Silja Line'ilt" laeva **rentinud.** Aga huvitav oleks teada, kuidas õnnestus **reserveerida** kohad ja osta piletid laevale, mis sõidab Stockholmi-Helsingi liinil, sõiduks selle liinilaevaga otse Tallinna. Kas see polegi esimene üritus "Silja Line'i" mullustes reklaamides lubatud kolmnurkliinil Stockholm-Tallinn-Helsingi? Praegusel juhul jääb kõrvaltvaatajale mulje, et juhul, kui ESTO Peakomitee pole "Silja Line'iga" laeva rentimiseks lepingut sõlminud, on "Silja Line" ESTO-96 sponsor, saades selle eest hulga reklaamivõimalusi.

"Silja Line'i" müügimehed

Kogu vastastikuse mõistmatuse ahel on johtunud sellest, et kauged lombitagused kirjamehed on oma koduigatsuslüürikas kasutanud "Silja Line'i" firmavärve eestlastele hästituntud "valge laeva" kujundina. Eesti meremeestel on aga okas hinges, nähes iga päev Tallinna reisisadamas "Silja Line'i" ujuvkontorit kohal, kus aastaid seisid eesti reisilaevad. Ning teades, et "Silja Line'i" turuosa Tallinn-Helsingi liinil oli veebruaris juba pool reisijate üldarvust (teist poolt jagasid "Tallink" ja "Eestin Linjat"). Et "Silja Line" on saanud soodsa reklaamivõlmaluse, on näha ESTO-96 kavast, kus vasakpoolsel leheküljel esinevad Eesti Vabariigi president ja ESTO-96 esimees, vastasleheküljel on aga "Silja Line'i"reklaam.

Arusaamatuste tegelik põhjus pole sõiduvõimalus ja selle kasutamine, vaid sõnakasutus.

"Õhtuleht", 2. aprill

Liina Velland

Valge küll, aga *unistuste Valgeks laevaks* ei sobi "Silja Symphonyt" siiski nimetada.

ESTO '96 Peakomiteele Rootsis

Seoses Teie 19. veebruari 1996. a. ametliku vastusega meile leiame, et seal äratoodud põhjendus 2000 eestlase mittemahtumise kohta ESTLINE reisilaevale "Mare Balticum" ei ole meie arusaamise järgi piisav argument, et kasutada koduestlaste unistustes olnud "valge laeva" sümbolina mitte sini-must-valge lipu all sõitvat alust.

Oma 19. veebruari vastuses meile väidate: "Läbirääkimistest selgus, et MS "Estonia" **rentimine** oli ESTO-96 Peakomiteele majanduslikult võimatu." Ja hiljem: "Seetõttu **reserveerisime** SILJA SYMPHONYL estolaste jaoks 2000 kohta." Meile teadaolevalt ei sõida firma SILJA LINE reisiparvlaev SILJA SYMPHONY Stockholm-Tallinna, vaid Stockholm-Helsinki liinil. Ja seega ei suuda me aru saada, kuidas on Teil õnnestunud reserveerida piletid Stockholm-Helsinki liinilt otse Tallinna, kui Te ei ole selleks rentinud ülalnimetatud laeva. Või on "Silja Line" ESTO-96 sponsor?

Seega, lugupeetud ESTO organisaatorid, me oleme sunnitud jääma endiselt seisukohale, et ei mõista Teie pürgimusi kasutada Eestimaale jõudmiseks sümboolse "valge laevana" vööramaise lipu all seilavat SILJA SYMPHONY-t ja sealjuures selle fakti laia reklaamimist ja afišeerimist kõikjal. Ka ESTO päevade korraldust ja ajakava sisaldavas brošüüris kõrvuti meie presidendi, hr. LENNART MERI, ning ESTO-96 esimehe, hr. SVEN HANSENI, pöördumisega kõigi estolaste poole.

Vastavalt meie veelkordsele järelepärimisele Eesti laevaomanike ja operaatorite juures ei ole ükski ESTO organisaator nendega mainitud Stockholm-Tallinna suuna ülesõidu osas ühendust võtnud.

Teatavasti seilab aga sini-must-valge lipu all teisigi reisilaevu peale "Mare Balticumi":

AS INREKO LAEVAD

— reisiparvlaev VANA TALLINN reisijate mahutavusega 1500 inimest, s.h. 844 kajutikohta;

RAS EESTI MERELAEVANDUS

— reisiparvlaevad TALLINK — 1100 reisija-, neist 380 kajutikohta

— "GEORG OTS" — 1200 reisija-, neist 256 kajutikohta.

Laeval "Mare Balticum" on 1340 reisija-, neist 825 kajutikohta. SILJA SYMPHONY mahutab meie andmetel 2700 reisijat, kellele on tagatud kajutikohad.

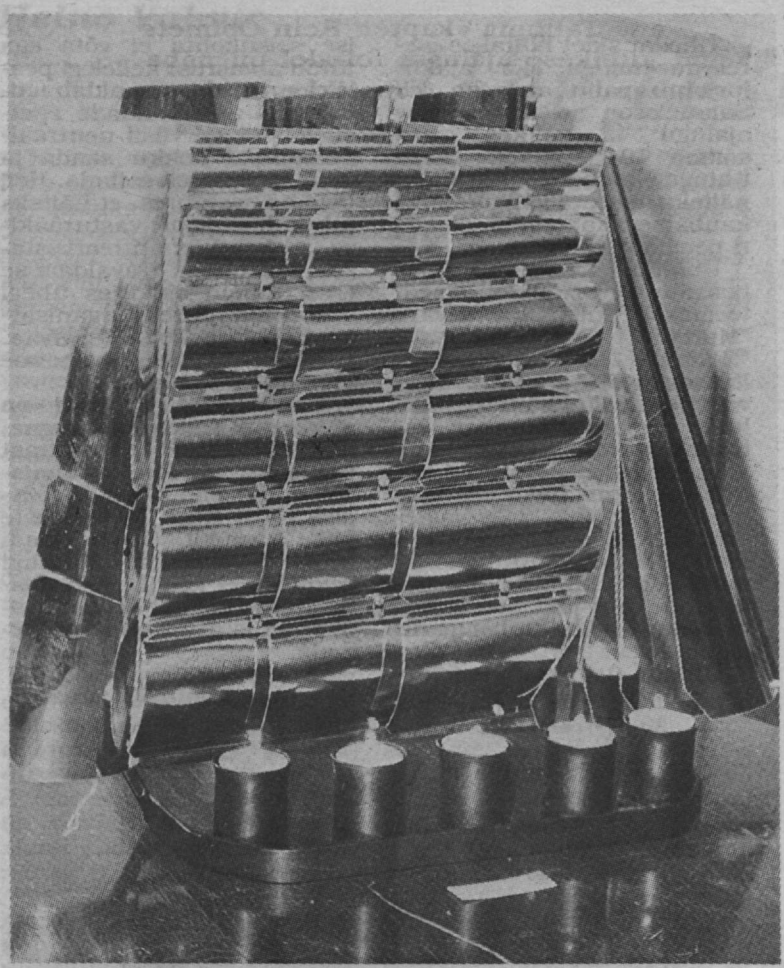
Leiame, et 2000 estolast mahuksid lähedasti kahele Eesti lipu all sõitvale laevale. Oleme kindlad, et ka ülesõidu hind ei oleks kujunenud kallimaks, kui nüüd teie poolt "valgeks laevaks" kuulutatud alusel.

Lõpetuseks arvame, et sini-must-valge lipu all seilaval laeval tunneksite ennast kodumaa pinnale jõudnud olevat palju varem, kui Eestimaa rannad silmapiirile kerkivad ja "kojusaabumine" saaks seega olema veelgi mälestusväärsem.

Siiralt uskudes ESTO-96 õnnestunud läbiviimisse,
Sõbralike tervituste ja lugupidamisega,

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing

Meremeeste hobitööd



Vaskse laeva purjepinna paneb küünlaleek vilkuma.

21. märtsil oli *Suomen Merimiespalvelutoimisto* (MEPA) ruumes tavapärasest pidulikum päev: avati meremeeste käsitööde ja Põhjamaade meremeeste fotovõistluse paremate tööde näitus.

Direktor Martti Karlsson pidas peokõne ja tervitas kohaletulnud autoreid, keda oli arvukalt.

Fotonäituse võitjaks tuli jälle Norra meremees, mehaanik Arvid Opdahl. Tema foto oli laevatööst, dünaamiline ja töömomenti hästi ära tabav. Teiseks tulnud soomlane Harri Manninen on samuti mehaanik, kelle merepilt andis veelkord tunnistust mere mitmekülgsest ja ammendamatust ilust. Soomlased arvasid, et sellist erilist fotot näeb haruharva.

Et masinameestel tõesti suur huvi pilditegemise vastu on ja sealjuures teravat silma ka, kinnitas see, et ka kolmanda koha võitnud Finn Nielsen oma igapäevatööd mehaanikuna teeb.

Kokku oli võistlustel 99 osavõtjat, kellelt tuli 614 fotot. Soomlasi oli 16.

Meremeeste harrastustööde näitusel oli vaadata maale, graafikat, joonistusi, tekstiili, käsitöid, punutisi, keraamikat, puutöid, metalli, ehteid ja loomulikult laevamudeleid. Soomlastest fotonäitusel osalenutega kokku sai osavõtjaid üle neljakümne. Nagu tunnistas Sirpa Kittilä, tuli MEPA-rahval endal ka vaeva näha ning nii mõndagi oma kätetööd teistele näha tooma meelitada, aga üldpilt sai kirevalt mitmekesine.

Oli toredaid laevapilte, aurikud enamasti õlis, purjekad akvarellis, mehed-naised-kassid-maastikud erinevates tehnikates.

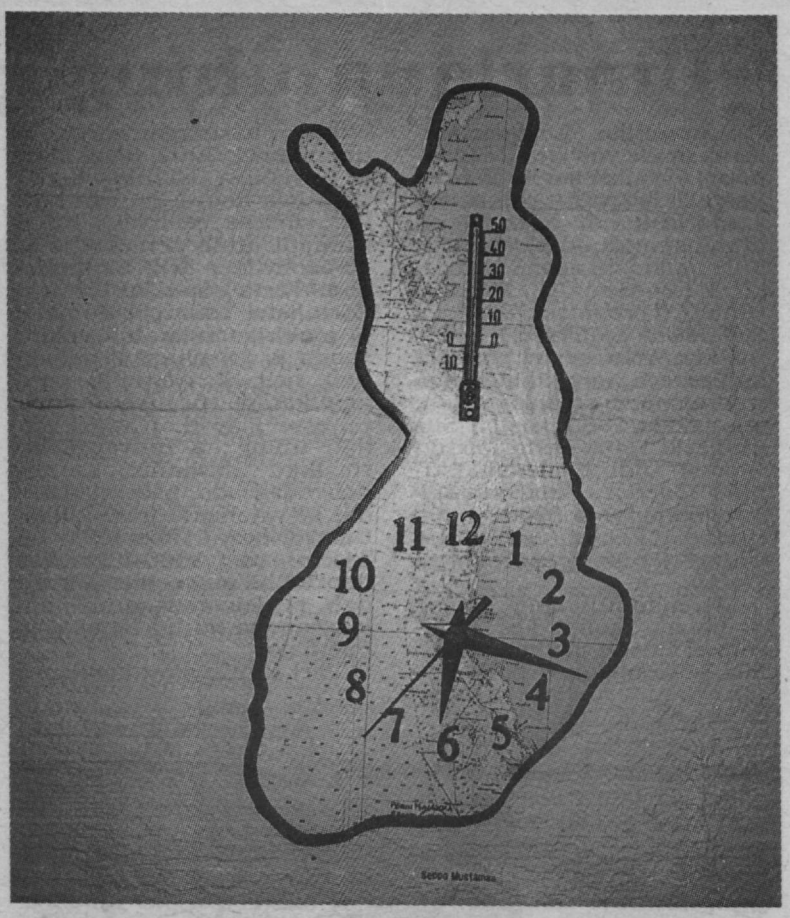
Loots Pekka J. Soinio oli teinud oma esimese laeva a/l "Navigatori" mudeli. Uuematest oli m/l "Finnsailori" mudel ja pudelimudeleid ka.

Merekaarte taustana kasutades oli Seppo Mustamaa teinud erinevaid kelli. Suurepäraselt valdab pletinguid Hannu Rantanen.

Harrastusnäitusel esinenutele anti tunnustusauhinnad, neid paremusjärjekorda ei sätitud.

Soome MEPA-rahva suhtumist nende majja tulijaisse sobib iseloomustama ühelt tikitud käterätilt maha kirjutatu: *"Hyvä ystävä on aina tervetullut"*.

Reet Naber



Kell merekaardil — kui praktiline!

"Vapaavahti" toimetaja Päivi Holopainen usutleb fotovõistluse võitjat.

Huumorimeelest käsitööhuvilistel puudu ei tulnud.

"Finnsailor" on laevanduse tänane päev.

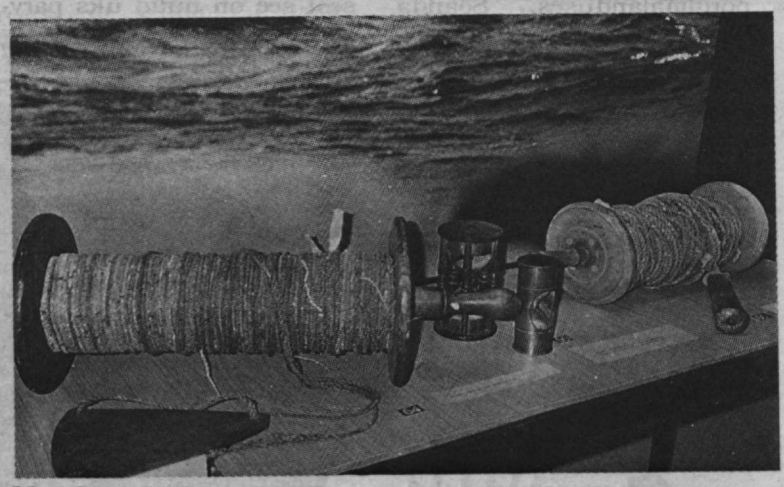
Mare Balticum — 2000 aastat Läänemere ajalugu

Märtsikuus korraldas Helsinkis sellise näituse John Nurmise Fond. Koostajateks olid tuntud Soome professorid Matti Klinge ja Ulla Ehrensvärd.

Näitusel Pasila kandis Huolintatalos oli väljas parajalt kompaktne väljapanek Läänemere meresõiduloost. Põhirõhk oli sel näitusel kaartidel ja plaanidel. Kõrgetasemelised koopiad ja väärtuslikud originaalid näitasid maailmapildi kujunemist meie mere osas alates Idrisi kaardist. Väljapaneku muutsid elavamaks esemed, mis meresõiduajaloost tuttavad. Palju oli mudeleid ja maale, eksponaate oli kogutud lisaks paljudest Läänemere-äärsetest muuseumidest-arhiividest alates Stockholmi Armeemuuseumist ja lõpetades Moskvas asuva Venemaa Riigiarhiiviga. Kohe Bibliotheque Nationale, Paris, kõrval olid ära märgitud Eesti Meremuuseum ja Eesti Kunstimuuseum.

Põnevust lisas Nurmiste aurulaeva "Inkeri" (ehit. 1892, 1707 brt, Nurmiste omandusse läks 1937) salong, kus heliefektid oma osa mängisid. Näitusel oli meie sealoleku päeval väga palju külastajaid, mehi-naisi vaata et võrdselt.

Reet Naber



Merekaartide maailma täiendasid endisaegade meresõiduriistad.

Ümarlaua ühing

Romantilise kindlusehoone paksude võlvide all Stockholmi väikseimal saarel, Kastellholmenil, paiknevad kontoriruumid. Sõjavägi on ulualust andnud ühiskondlikule organisatsioonile "Rootsi Merenduse ja Mereväe Ühing" (*Föreningen Sveriges Sjöfart och Sjöförsvar*).

Ühing rõhutab, et pole poliitiline ega ametiühinguline, vaid aateline organisatsioon, mis tekkis 1983. aastal. Siis ühinesid 1902. aastal loodud "Rootsi Üldine Merendusühing" (*Sveriges Allmänna Sjöfartsförening*) ja 1906. aastal loodud "Rootsi Laevastiku Ühing" (*Föreningen Sveriges Flotta*).

Merendusühing soovib ühendada kõiki, kes tahavad, et Rootsi merendus säiliks ja areneks. 9 piirkondlikku haruorganisatsiooni ühendavad 2000 üksikliiget ja juriidilisi isikuid. Sedavõrd laia haardega, aga küllalt väikese eelarvega huviühingut juhib pensionil mereväeohvitser **Ulf Samuelsson**. Tema sõnul on ühingu korralistel sümpoosiumidel ja ajakirjas võimalus kokku saada ja arvamusi vahetada just neil, kes muidu oma ametkonna või ametiühingu piiresse jäävad. Ühtlasi täidab ühing ka rahvavalgustuslikku ülesannet, korraldades laevade, päästejaamade, laevatehaste jms. külastusi. Tihedat koostööd tehakse *ca* 1000-liikmelise noorteühinguga, mis korraldab purjetamislaagreid, sõjamänge ja muud lõbusat ja õpetlikku.

Piirkondlikes osakondades töötavad palgata vabatahtlikud, keskuses pensionärid, sest neile on võimalik maksta üsna väikest palka. 1,3 miljoni Rootsi krooni suurusest eelarvest kulub pool ajakirjale "Under Svensk Flagg" ("Rootsi Lipu All").

Ühingu peasekretär Ulf Samuelsson

Et inimeste vaba aja pärast konkureerivad paljud, on ühingusse liikmeid juurde saada siiski üsna raske. Ja kerge pole ka harjunud tegevusvormidega: tänapäeva suured kaubalaevad enam linna sisse ei tule, sadamad on kesklinnast kaugel ja laevad veedavad sadamas vaid paar tundi. Ka sõjalaevu külastada on varasemast raskem — need on nüüd nii väikesed ja nii pikalt merel.

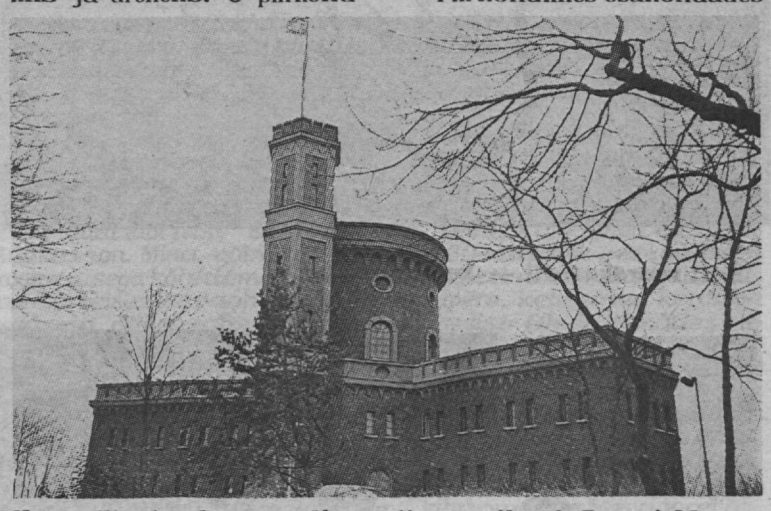
Tihedat sidet hoitakse meremuuseumiga, ka ajakiri kirjutab palju ajaloost. Ulf Samuelsson on ka ise elav ajalugu: ta hakkas merd sõitma 1945. aastal. Huviühingu liikmete hulgas on näiteks mereväeohvitsere ja kaubalaevakapteneid, samuti pensionil ohvitsere.

Ühingu korraldatud sümpoosiumide näiteks toodi teemasid "Tulekahju laeval", "Murepilv Läänemere kohal", "Euroopa Liit ja merendus". Ka ajakirjal on olnud läbivaid teemasid, näiteks mullune veebruarinumber oli tervenisti uutest ja vanadest allveelaevadest. Mõistagi leidub seejuures neid, kes muretsevad kauba- ja sõjalaevastikuhuvide tasakaalu pärast ühendatud ühingus — nagu ikka leidub neid, kellele tundub, et just nende huviobjektile vähe tähelepanu jagub.

Ühingu üritustel ja ajakirjas väljaöeldu kohta ühing ise seisukohta ei võta ega ühtki arvamust kellelegi peale ei suru, ent võimaldab näiteks eri ametkondade spetsialistidel sel viisil neutraalsel pinnal kokku saada ja oma arvamused esitada. Hea tava on seejuures, et näiteks juhtkonna omale vasturääkiva ja hierarhiat mittearvestava seisukoha avaldamise eest ühingu ajakirjas ühegi autori töö juures "organisatsioonilisi meetmeid" ei võeta. Ükskõik kui vastumeelne see arvamus ka poleks.

Tundub, et Eestiski on merendus sedavõrd hargnenud, et konkreetsest mättast üle ulatuvaid kokkusaamisvõimalusi jääb väheks. Võibolla võiks Eesti Meremeeste Liit edaspidi sama laadi funktsiooni täita. Muidugi eeldusel, et kõigil asjaosalistel jätkub oskust diskussiooni ainet ja osapooli lahus pidada.

Madli Vitismann



Kastelli teise korruse ühes tiivas paikneb Rootsi Merenduse ja Mereväe Ühing.

Kastellholmenile saab jala, jalgrattaga või ettevaatlikult ka sõiduautoga.

"Vaadakem tõele näkku!"

Ajakiri "Under Svensk Flagg" ("Rootsi Lipu All") publitseeris aasta tagasi Merenduse Analüüsi Instituudi juhatuse esimehe Hans Laurini ettekande instituudi korraldatud konverentsilt. Selles käsitletakse Rootsi merenduse ja meremeeste olukorda kohati üsna kriitiliselt.

Rootsi meremajanduse ümberstruktureerimine viimase 20 aasta jooksul on kaasa toonud kompetentsuse ja ressursside väljakurnamise, mis ähvardab majandust, eriti perspektiivis, tugevneva konkurentsiga maismaaveonduse poolt. See ähvardab eeskätt rannavedusid, kuna parvlaevandus töötab mõneti teistsugustes konkurentsitingimustes.

Uus olukord — Rootsi on Euroopa Liidu liige —, ja rohkem infrastruktuuriüksusi maismaaveonduses nõuab meremajanduse aktiviseerumist, et võita tulevikus suurem roll transpordi- ja ekspordimajanduses. Sõanda tegelikkust näha, nagu see on!

On märkimisväärt, et huvi Rootsi merenduse vaesumise vastu on vähenenud, hoolimata kaasnevast ametiühinguvõitlusest.

Meie suurtest spetsiaalreederitest on alles jäänud peaaegu üksnes meie suursugune autoveoreeder. Meie ainsa järelejäänud ookeaniliinireederi, ACL omanikud on nüüd 5/6 ulatuses välismaal. Neil on peakorter USA-s ja põhjamaine šeff. Ei tea, kas seda nimetataksegi enam Rootsi omaks.

Parvlaevandust võib pidada omaette haruks. Meie juhtiv parvlaevafirma ei taha end üksnes reisiettevõtteks pidada. Nüüd olemegi suurte muutuste ees. Tuleb uus tehnika kiirlaevade näol. Kavatsetakse tagant kiirustada jagunemist reisi- ja kaubaveonduseks. Töötajate arv kahaneb ja seega ka parvlaevatöötajate domineerimine kollektiivlepinguis. Võib-olla tulevad sisse rahvusvahelised merematkekompaniid, sest see on nüüd üks parvlaevade turuosa. Teine muutus on Rootsi vähenenud osavõtt isegi siin. "Viking Line" sai tervenisti ahvenamaiseks paar aastat tagasi. "Silja" libiseb aeglaselt, kuid kindlalt Rootsi osapoolest eemale. Liinid Balti riikidesse, Poolasse ja Venemaale pole Rootsi omad. Mitte üksnes maksude pärast. Alati on olnud loomulik, et väiksemad idapoolsed riigid on parvlaevanduses liikunud lääne suunas. Skandinaaviamaad on samuti läinud Inglismaale ja Hollandisse. See muster kordub. Me jääme ilma Rootsi liinita ida suunas.

* * *

Osa tagasilipustunute vabatahtlikkus oli olnud võllanali kuni ähvardusteni korraldada sadamais boikotte. Suuremail laevadel on matemaatika teistsugune. Suuremad laevapered peavad seega olema segameeskonnad. See annab siiski suure hulga kvalifitseeritud töökohti rootslastele.

Öeldakse, et rootlased on üldse parimad meremehed. See on pehmelt öeldes šovinism, mis on ohtlik, sest on väär. On suur rühm neid, kes on maailma parimate hulgas. Kuid töötuse statistika hõlmab kahjuks paljusid, kes ei saagi tööd. Neil ei ole tööoskusi nende laevatüüpide jaoks, kus vajatakse meremehi. Paljudel, eriti vanemail edutamata inimestel on probleeme tervisega, sageli ka alkoholiga. Ohutus- ja kvaliteedinõuded kasvavad kogu aeg. Tõde on, et me ei suuda mehitada kõiki Rootsi omanduses olevaid laevu rootslastega. Kui meid sunnitakse, tõuseb konflikt ohutusega.

Sensatsiooniline on, et kui kütuseettevõtted ja sadamajärelevalve hakkasid Rootsi laevu kontrollima, leidsid nad, et sageli pole rootslastel kehtivaid tuleohutus- ja teisi ohutussertifikaate, samal ajal kui aasia meremehel on tunnistusi terve patakas. Me ei ole üldse ette näinud, et noortel oleksid sertifikaadid, kui nad tulevad koolidest, kus nad on saanud vastava ettevalmistuse. Kas me oleme tõesti nii ennasttäis, et me arvame, nagu maailm ei taipaks, et ainult mõnele on rootslane see, kes kõike oskab? Kas me istume varsti kategooriamüüride taga?

* * *

Mida meil peab olema, on suurem realism. On nägemusi, et mugavuslipp seadustatakse eemale, näiteks väljapoole Euroopa Liitu. Paljude maade registrid kavatsevad jätkata segameeskondade lubamist. Kreeklased teevad alati, mida tahavad. Kuid need, kes abistavad rohkem, on muidugi Aasia reederid, kes jäävad ise majas peremeheks.

See kõlab, justkui vaidleksin ma Rootsi Meremeeste Ametiühingule vastu. Ei, need, kujutlused on levinud palju kaugemais ringides, poliitikute, ametiisikute ja arvamusekujundajate hulgas. Kuid kõigi huvides on paljutki võita Rootsi merenduses.

Hans Laurin

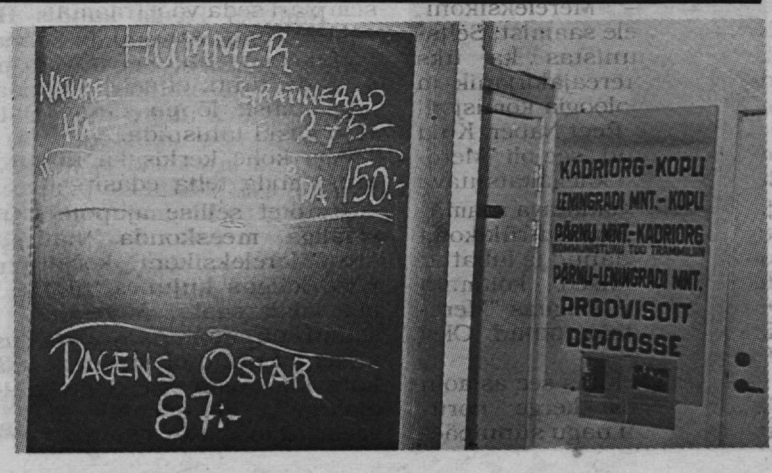
Samas ajakirjanumbris on ka professor **Jadwiga Igielska** *huvitavaid andmeid rootsi meremeeste töösituatsioonist Rootsi lipu all. Saame muu hulgas teada, et keskmine Rootsi kaubalaev on 14,7 aastat vana. Keskmine vastutav meremees on 41-aastane, tavaline meeskonnaliige 34-aastane ja intendantuuripersonali keskmine vanus on 41 aastat. Eelmisest uuringust möödunud 20 aastaga on keskmine vanus suurenenud 8 ja juhtkonnas 6 aasta võrra.*

"Under Svensk Flagg" nr. 4, 1995

Lühendatult tõlkinud
Madli Vitismann

Kõikjale need eestlased ka jõuavad

Ühes Stockholmi kesklinna kaldapealse küllaltki peenes restoranis (nimigi kaldapealne: "Kajplats 9") on seinale riputatud Tallinna trammiliinide eestikeelsed valged emailsildid. 3. liini sildi all on punane kiri "kommunistliku töö liin". Et selle restorani interjööris on kasutatud Stockholmi vanade trammide atribuutikat, sobis meiegi trammisilt sinna. Pole teada, kas agar eestlane ka prii kõhutäie sai. Sildid olid aga vist riigivara.



Heino Valvur

Ühe eestlasest laevaehitaja elust

Kahekümnes aastasada jääb ajalooraamatu veergudel tuntuks kui sajand, millal tehnoloogia arenes hiigelsammudega, et muuta inimkonna elu siin "sinisel planeedil" kergemaks.

Meretransport ehk laevandus ei olnud selles suhtes erandiks ning palju on muutusi, mis on viinud edasi nii laevaehituse kui ka meresõidutehnikat.

Minul kui ühel eestlasel, kel oli võimalik pääseda Teise maailmasõja keerises neutraalsesse Rootsi, oli õnn osaleda selles laevanduse tehnoloogia kiirarengus ja anda oma osa selle heakäiguks.

Rootsis elades sain oma esimese tehnilise hariduse Stockholmi Tehnilises Instituudis ehituse alal. Põhihariduse olin juba Eestis omandanud: lõpetanud 1942. aastal Jakob Westholmi gümnaasiumi Tallinnas. Pärast Tehnilise Instituudi lõpetamist (1947) töötasin ühe Rootsi suurfirma (Vattenbyggnadsbyra) juures, kus minu peamine ülesanne oli veejõul töötavate elektrijõujaamade ehitamine.

Paariaastase töötamise järel tekkis aga huvi ja vajadus enam haridust omada ja nii viis õpingute tee mind edasi (1949) USA-sse Michigani osariigis asuvasse Ann Arbori linnakesse, kus asus tuntud University of Michigan.

Esimene semester läks edasi juba varem Rootsis alatud ehituse alal, kuid kõndides iga päev mööda klassiruume ühendavaid pikki koridore ja vaadates neisse välja pandud laevamudeleid ning masinaid, tundsin, et pean truuks jääma perekonnatraditsioonile.

Isa sõitis vabariigi ajal Tallinna Laevaühisuses kaptenina "Kodumaa", "Sulevi" ja "Kajaka" peal. Sageli veetsin suvekuid koos isaga merel, Euroopa vetes. Seetõttu, — käbi ei saa kännust kaugele kukkuda —, tundsin, et pean sellel alal oma karjääri jätkama. Nii vahetasin õppeala ja 1951. aasta kevadel lõpetasin Michigani ülikooli "Bachelor of Science in Naval Architecture and Marine Engineering" kraadiga.

Nüüd tuli muretseda kiiresti töökoht, sest kuigi stipendium koos väikese kõrvalteenistusega oli küllaldane, et õpilase tagasihoidlikke nõudmisi rahuldada, ei võimaldanud see mingit tagavara korjata.

Töö leidmine ei olnud kerge, sest USA-s oli veel küllaldaselt Teise maailmasõja ajal ehitatud laevu ja seega oli laevaruumi ülekõllus. Paar kuud hiljem aga puhkes Korea sõda ja koos sellega tekkis suur vajadus meretranspordi järele, mis mõjustas ka tööturgu.

Minu esimeseks töökohaks sai Põhja-Michiganis asuv laevatehas, kus oli ehitusel üks nn. bulk carrier, mis oli mõeldud Suurte Järvede peal rauamaagi vedamiseks.

Peatselt sain aga pakkumise New Yorki tööle tulla ja kuna seal oli tööturg palju laialdasem, siis otsustasin pakkumise vastu võtta. Nii alustasin tööd ühe Inglise inseneri firma USA osakonnas, mille nimeks oli Sir Joseph W. Isherwood & Co. See firma oli tuntud üle maailma oma leiutistega laevaehituse alal — pikisuunaline tanklaevade karkass (longitudinal framing), kurrutatud vaheseinte konstruktsioon (corrugated bulkheads), jmt.

Otsuse tegemisel New Yorki tööle asuda aitas kaasa ka asjaolu, et seal asus Eesti Maja, mille ümber olid koondunud eestlased, kes kandsid edasi võitlust Eesti Vabariigi taastamiseks, kuna siis see polnud võimalik kommunistliku ikke all kodu-Eestis. Eesti Maja juures oli vilkalt tegevuses ka USA ülikoolides juba hariduse saanud eesti noorte grupp. Seal kohtasin oma tulevast abikaasat, ühte Lenderi gümnaasiumi tütarlast, kes samuti tuli eesti laevandusringkondadest. Abiellusin Heldi Reinsoniga juunis 1953.

Umbes selle ajani, mil ma oma laevaehitaja-karjääri alustasin (1951), oli traditsiooniks olnud, et kui laevaomanik vajas uut laeva, siis palkas ta ühe inseneerifirma, kes sellel alal tegutses ja see tegi vastavad joonised ning muud spetsifikatsioonid, mis laeva küllaldaselt kirjeldasid. Need dokumendid saadeti siis umbes tosinale laevaehitusfirmale nõudega, et need teeksid hinnapakkumise, kui on huvitatud sellise laeva ehitamisest.

Minu peamine tegevus uues töökohas New Yorgis oligi eelkirjeldatud jooniste ja spetsifikatsioonide valmistamine.

Pärast Teise maailmasõja lõppu kasvas üldine (nafta)tarvidus läänemaailmas kiiresti. Tööstus arenes ja nõudis enam ja enam odavat energiat. Sõdurid, kes pöördusid koju pärast demobiliseerimist, asusid kodu üles ehitama. Elulaadi juurde kuulus muidugi ka auto, mis nõudis bensiini.

Seega oli suurem osa ehitatavaid laevu tanklaevad. Meie klientideks olid peamiselt USA (nafta)kompaniid ja kreeklased, kelle nimed on vahepeal leidnud maailma laevanduses üldist tunnustust — Niarchos, Goulandris, Onassis.

Kuna uue laeva ehitamine nõuab palju kapitali, siis otsivad laevaomanikud alati võimalusi, kus seda kõige soodsama hinnaga teha.

Selleks pakkus soodsa võimaluse pärastsõjaaegne Jaapan. Kuigi Jaapani laevatehased olid sõjaaegse pommitamise tagajärjel tugevasti kannatada saanud, oli seal siiski küllalt võimalusi uut rahuaegset laevaehitust käiku lasta.

Üldjoontes võib öelda, et tänapäeval uue laeva ehitamise kuludest umbes pool on materjali kulu ja pool on töökulu. Jaapan võis aga pärast sõja lõppu pakkuda tööjõudu, mis oli tegelikult peaaegu tasuta, kuna tööpuudus oli suur ja pärast paariaastast töötaolekut olid töölised esialgu nõus töötama ilma palgata. Ainsaks hüvituseks neile oli laevatehase antud tasuta lõunasöök, mis koosnes tavaliselt kausitäiest riisist. Hiljem muidugi, kui laevatehaste majanduslik olukord paranes, hakati töölistele enam ja enam palka maksma, mis suurendas nende ostujõudu ja nii tekkis nõudmine kaupade järgi, mis igapäevaseks elamiseks vajalikud olid. Kuhu selline tegevus Jaapani välja viis, on meil kõigil juba teada. Jaapan on tänapäeval maa, kust eksporditakse üle maailma kõrge kvaliteediga kaupu ja on praegu üks maailma rikkamaid riike.

New Yorgis peamiselt laevaehituse teoreetiliste arvestuste ja konstruktsioonide peal töötades leidsin peatselt, et mul ei ole küllalt teadmisi praktilises laevaehituses.

On kerge midagi joonestuspaberile kokku panna, aga kui seda praktiliselt on võimatu ehitada, või kui joonestus ei esita lahendust, mis võtab kõige vähem tööjõudu ja materjali, siis vähendab see ettevõtte kasumit ja võib väga kahjulik olla.

Oli aeg töökohta vahetada. Asusin tööle New Yorgis tuntud laevaomaniku Daniel K. Ludvigi firmas National Bulk Carriers (1954). See oli omaniku agressiivsuse ja ettenägelikkuse tõttu kiiresti kasvav firma ning pakkus palju huvitavaid võimalusi nii teoreetiliste kui ka praktiliste teadmiste arendamiseks. Firmal oli juba siis ligi neliküm mend laeva. Suurem osa neist olid tanklaevad, kuid oli ka küllaldaselt raua- ja alumiiniumimaagi vedamiseks vajalikke puistlasti laevu (bulk carriers). Ludvig oli tuntud oma kokkuhoidlikkusega ja midagi ei pandud laeva, mis talle raha ei teeninud. Ta mõistis peatselt, et laeva meeskonna suurus ei olene laeva suurusest. Kui näiteks laeva kandejõud kahekordistus, jäid meeskonna suurus ja sellega kaasnevad kulud tavaliselt samaks. Mis aga suuremas laevas suhteliselt odavamaks läks, oli ühe tonni laadungi vedamise kulu. See muidugi tiivustas suuremate laevade ehitamist ja kui Teise maailmasõja ajal ehitatud T-2 tüüpi tanklaevade kandejõud oli umbes 16 800 tonni (see suurus oli tollal tehniliselt juba küllaltki riskantne), siis hakkas pärastsõjaaegsel perioodil tanklaevade kandejõud fenomenaalse kiirusega kasvama. Tehniline areng, mis aset leidis, võimaldas seda, ja kuigi paljud vanad meresõitjad vangutasid päid ja hoiatasid, et selline "mürakas" murdub pooleks esimese suure laine peal, seda ei juhtunud. Nii ei võtnud kaua aega, kui ehitasime juba seeria tanklaevu 48 000-tonnise kandejõuga, siis 60 000 tonni ja suur oli rahuldus, kui sai valmis esimene tanklaev, mille kandejõud ületas 100 000 tonni.

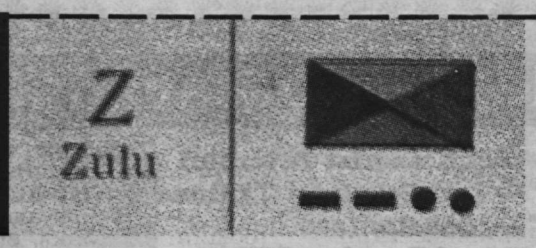
Laevaomanik Ludvig oli ka mitmesuguste erihuvidega ja talle ei piisanud ainult laevadest, et neid erihuvisid rahuldada. Ta asus investeerima igasugustesse ettevõtetesse, kus paistis olevat võimalik raha teenida. Nii sõlmis ta lepingu Mehhiko valitsusega, et Vaikse ookeani kaldal asuvatelt madalamatelt mereäärsetelt aladelt eksportida mereveest aastasadade jooksul väljakuivanud soola. Nende soolalademete paksus oli sageli üle poole meetri ja soola sai keemiatööstuses toormaterjalina kasutada.

Siis proovis Ludvig Lõuna-Ameerikas kasvatada erinevat sorti riisi ja ka lambaid ning loomakarja, et rahuldada kohaliku elanikkonna toiduvajadusi.

Oli veel teisi projekte, mille kallal töötasime, nagu näiteks nafta puhastusseadeldised Panama kanali piirkonnas, laevaehitustehas Bahama saartele ja palju muud.

Järgneb

MERLE



"Mereleksikoni" tegijate viimane töökoosolek Meremuuseumis

Kui ma 29. märtsi pärastlõunal Meremuuseumi jõudsin, oli seal konjaki joomine juba alanud. Kokku olid tulnud paarkümmend mere-elu põhjalikult tundvat härrasmeest, Eesti mereterminoloogia komisjoni liiget, et pühitseda tosin aastat kestnud töö vilja — "Mereleksikoni" kaante vahele saamist. Seltskonda kaunistas ka üks daam — mereajakirjanik ja mereterminoloogia komisjoni sekretär pr. Reet Naber. Kuid mida ei olnud, see oli "Mereleksikon" ise käegakatsutava ja silmaga vaadatava raamatuna. Raamatutrükikoda olevat alt vedanud ja lubatud leksikoninäidised köitmata jätnud, nagu selgitas "Mereleksikoni" toimetanud Olev Luhaveer.

Esialgu tekitas see asjaolu kokkutulnuis kerge norutunde — oldi nagu sünnipäevale tuldud, kuhu sünnipäevalaps ise ei suvatsenud kohale ilmuda. Kuid "Mereleksikoni" päris-sünnipäevaks Eesti avalikkuse ees ehk presentatsiooniks oli juba eelnevalt määratud 10. aprill ja on loota, et selleks ajaks tõepoolest ka mõnikümmend eksemplari seda väärtraamatut valmis saab. Autorid ja toimetajad on oma töö teinud ja seetõttu tunti, et selle suure ettevõtmise lõppu *de facto* võib siiski tähistada.

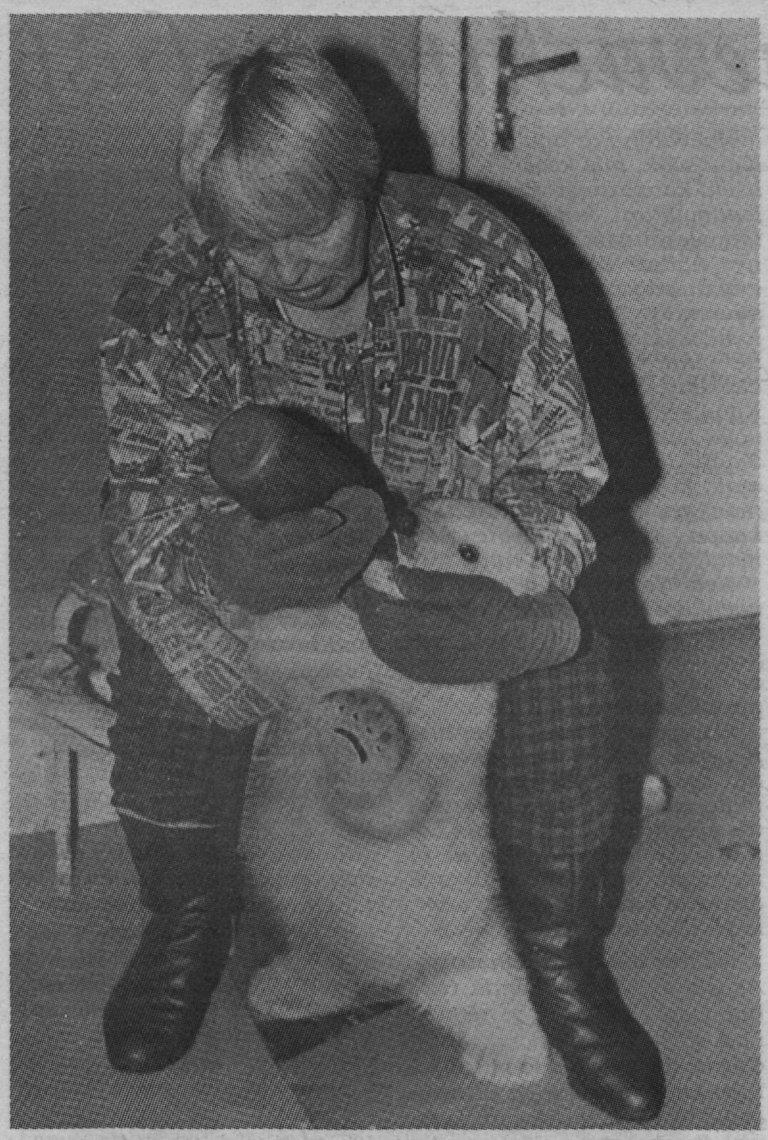
Aga kohe kerkis ka küsimus, mida teha edasi — ei ole mõtet sellise ajupotentsiaaliga meeskonda, nagu see "Mereleksikoni" koostamise käigus kujunes, niisama laiali saata. Meremuuseumi direktor Ants Pärna arvas, et nüüd oleks aeg hakata koostama "Eesti mereajalugu". Muuseumi allveearheoloogia osakonna juhataja Vello Mäss tuli välja ideega, et nüüd, kus olud võrreldes "Mereleksikoni" koostamise aegadega on oluliselt muutunud ja saab kirjutada kõigest sellest, millest tollal veel ei saanud, peaks kokku panema leksikoni täiendusköite. Terminoloogiakomisjoni esimees Uno Laur aga käis välja mõtte, et tuleks koostada uus ingliseeesti meresõnastik; komisjoni liige Hugo Palk arvas selle kohta, et sõnaraamatus peaks olema ka saksa keel — see on ikkagi vana Hansakeel ja praegugi ühe suurima Läänemere-äärse meresõitjarahva keel. Ja kusagilt meestesummast kerkis välja mõte, et ka me ise — mereterminoloogiakomisjoni liikmed — oleme keskeltläbi ühed kuramuse huvitavad mehed, kes kõik merd sõitnud ja kel kõigil pikk ning seiklusrikas elu olnud (ning vast Vanajumala abiga osa sellest ka veel ees). Miks mitte panna kokku mälestuste kogumik meie endi põnevamatest läbielamistest? See oleks mõnus lugemismaterjal kõigile, kes peavad lugu nii puu- kui ka raudlaevadest ning vintsketest meestest, sest muid mehi meie hulgas ei tundu olevat.

Ainukeseks ideeks, mis sel koosolekul laiemat ja konkreetsemat arutelu ei pälvinud, oli hr. Pärna poolt välja öeldud "Eesti mereajaloo" koostamise idee. Allakirjutanu arvates on aga just see mõte kõige perspektiivsem, kuid vajab elluviimiseks veidi teistsugust meeskonda. Igatahes on see asi, mida ei tasu maha matta ega unustada, vaid hakata vaikselt ette valmistama. Eestis ja välismail on praegu tosinajagu uurivat ja kirjutavat eesti soost mereajaloolast; neist küll osa praegu kaunis väikese jõudlusega; kuid ei ole ka loota, et rootslased, sakslased või neegrid tuleksid meile meie mereajalugu kirjutama.

Eelnimetatud mälestusteraamatu, meresõnastiku ja "Mereleksikoni" täiendusköite (ehk Merle-II) osas said 29. märtsi koosolekul tehtud ka esialgsed ettepanekud koostajate-eestvedajate osas. Mälestusteraamatu koostajaks pakuti Mereharidusskeskuse õppejõudu Rein Albrit, meresõnastikule siinsete ridade kirjutajat ja Merle-II-le Reet Naberit. Nagu juba öeldud, oli viimatinimetatu ainuke daam selles merekarude seltskonnas ja et sellist disharmooniat lõpetada, otsustati pr. Naber lüüa au-meheks. Kuna selliseks ettevõtmiseks vajalikku mõõka ei olnud käepärast, käis Reet Naberi au-meheks löömine konjakiklaasidega ja otse lagipähe. Nüüd juba härra Reet Naber on teadaolevalt esimene ja ainus au-mees Eestis; tiitel on eluaegne ja ei ole pärijaile automaatselt edasiantav. Au-mees olemise peab igaüks ise välja teenima oma mehise oleku, mõistuse ja mehetegudega.

üks lihtsalt mees ja
veidi ka meremees

Mati Õun



Meie oma jääkaru

Tänavu oli Läänemeres vist nõnda palju jääd, et otse enne jõule sündis Tallinna Loomaaias siinmail esimest korda jääkarul poeg. Sai Jasper nimeks. Mõne aja möödudes ei klappinud ta enam karuemaga ja jäi talitaja Imbi Tanieli hoole alla.

Märtsi lõpupoole tahtsime Jasperist pilti teha. Keskpäeval, kui loomaaeda jõudsime, ütles aga talitaja, et kahjuks praegu pildistada ei saa, sest karupoiss sõi parajasti kõhu täis ja läks tudile. Tite uni on püha, ka karutite oma.

Alles pärast kella kahte, kui Jasper oli tõusnud ja uuesti sööma asus, said fotograafid jaole.

Isi Trapido tekst ja foto

TÄHELEPANUKS KÕIGILE LAEVAPEREDE LIIKMETELE!

24. APRILLIL ALGUSEGA KELL 14 TOIMUB TALLINNA ÕPETAJATE MAJA SAALIS (RAEKOJA PLATS 14)

EESTI MEREMEESTE SÕLTUMATU AMETIÜHINGU ÜLDKOOSOLEK

KOOSOLEKU PÄEVAKORD:

1. EMSA esimehe ettekanne.
2. EMSA ühinemine Eesti Ametiühingute Keskliiduga.
3. EMSA revidendi valimine.

LOODAME ROHKET OSAVÕTTU, SEST ÜHISELT OLEME ME TUGEVAD!

Täiendav info: tel. 443 009 või GSM-il 25 012 507

KETS pakub ankrukette, poiankruid ja valikut terastrosse. Tel. (371) 7210458, (0132) 233325. Riia, Dzirnavu 147-a.

Kes meil käivad

8. aprillil seisid RE Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas

"Argonaut" (St. Vincent & Grenadines) — laadib metalli
"Novodruzhesk" (Vene) — lossib tsinkkonsentraati
"Volgo-Balt 227" (Vene) — laadib väetist
"Kapten Voolens" (Eesti) — ootab laadimist

Muuga sadamas

"Green Star" (Malta) — laadib naftat
"Maitreia" (Panama) — laadib vanametalli
"Nora" (Taani) —laadib väetist
"Banglan Mamata" (Tai) — laadib paberit
"Vitke K" (Antigua) — laadib paberit
"Rakvere" (Eesti) — laadib, lossib konteinereid
"Donata" (Eesti) — remondis

Kopli sadamas

"Baltiiski 13" (Vene) — laadib puitu
"Maria M" (Eesti) — laadib metalli
"Volga" (Vene) — laadib sütt
"Goldstreem Shipper" (Holland) — laadib naftat

Paldiski sadamas

Laevu ei ole

Esman ES ENT TALLINK EstLine W E
TALLINNA SADAM
NT BUNKERING LTD. NT-TERMINAAL
inreko
ScanTrans
ESCO
ESTMA
EMSA

Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 8. aprillil:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Portlandist Hiinasse
"ALEKSANDER ABERG" — Deprobudskis
"PAUL KERES" — Santoses
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Kalundborgist Singapuri
"GUSTAV SULE" — teel New Orleansist Klaipedasse
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Varnas
"HAAPSALU" — teel Kaliningradist Camdenisse
"VILJANDI" — teel Peterburist Hulli
"RAKVERE" — Muuga sadamas
"NARVA" — teel New Yorkist Puerto Platasse
"VALGA" — teel Camdenist Peterburi
"SAKALA" — Bremenis
"SOMPA" — Nantes'is
"KEHRA" — teel Korsorist Peterburi
"AEGVIIDU" — teel Dublinist Tallinna
"KUIVASTU" — Constantzas
"KUUSALU" — teel Doualast Villagarciasse
"PARILA" — Doualas
"RAKKE" — teel Cabadellost Ushuaiasse
"VALKLA" — teel Rouenist Banjuli
"PIHTLA" — teel Batast Leixoes'i
"NAISSAAR" — teel Burgasest Tarantosse
"VAINDLO" — teel Ghentist Istanbuli
"KASSARI" — Nouadhibous
"MUHU" — teel Burgasest Rotterdami
"ABRUKA" — teel Kokkolast Kalundborgi
"VILSANDI" — teel Šibenikist Rendsburgi
"MUUGA" — teel Antwerpenist Stockholmi
"VIRTSU" — teel Tallinnast Felixstowe'sse
"KAPTEN KONGA" — Drammenis
"KAPTEN VOOLENS" — Vanasadamas
"MEHAANIK KRULL" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"KESSULAID" — Vanasadamas
"VIIRELAID" — teel Tallinnast Bremerhavenisse
"SUURLAID" — Ventspilsis
"PAKRI" — teel Peterburist Helsingborgi
"ANGYALFJÖLD" — Vados
"KABALA" — teel Holmsundist Casablancasse
"MOHNI" — teel Brüsselist Kopingisse
"RAPLA" — teel Belfastist Tallinna
"SOODLA" — teel Tarragonast Bandirmasse
"KLOOGA" — teel Galatzist Antwerpenisse
"TRANSESTONIA" — teel Tallinnast Århusi
"DONATA" — Muuga sadamas

«Meremehe» üksiknumbreid saab osta Meremuuseumi kassast. Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub aprillis

Toimetuse postiaadress: EE0001 Tallinn, Pikk 70, "Meremees"
Toimetuse asukoht: Pärnu mnt.67a, trükikojakorpus
tel./faks 6 461 318
valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15–18

Toimetuse mobiiltelefon: 8-25-238 088; numbripeiler 20710 (operaatori telefon 6304050)

«Printall» Tellimuse nr. 1552.

Toimetaja MADLI VITISMANN

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR