MEREMEES

Ilmub alates 1989. aastast VIII aastakäik

Nr. 11 (139) Kolmapäev, 5. juuni 1996 Hind 4 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Pariisi Memorandumist lk. 2
- Lipukapteneist lk. 3
- „Lendavast Hollandlasest" lk. 4
- Mereturismist lk. 5
- Meremessist lk. 8
- „Karl Marxist" lk. 10
- Raamatusse raiutud IV lk. 11
- Merle LII lk. 11

Tihe rebimine Tallinna reisisadamas: "Vikingi" ja "Silja" vahele peavad mahtuma ka Eesti laevad. Lähemalt lk 6, 7, 9, 12. Isi Trapido foto

Pressiteade

28. mai 1996

Tallinn–Stockholmi liinile tuleb suurem reisiparvlaev

Tänasel RAS–i Eesti Merelaevandus juhatuse koosolekul võeti vastu lõplik otsus osaleda koos "Nordström & Thuliniga" uue parvlaeva muretsemisel Tallinn–Stockholmi liinile.

Laev on ehitatud 1980. aastal Wärtsilä Turku laevatehases ning sõitis viimati Balti Merelaevanduse "värvides" "Anna Karenina" nime all liinil Peterburi–Nynäshamn.

Tehingu finantseerimiseks saadakse krediiti Hollandi pankadelt ABN AMRO ja Meesperson N.V.

Laeva liiniletulek on plaanitud pärast dokiremonti Turkus, kus teostatakse töid laeva meresõiduohutuse tagamiseks vastavalt rahvusvahelistele nõuetele ning interjööri uuendamiseks.

Laev hakkab sõitma Eesti lipu all ja eesti meeskonnaga.

RAS–i Eesti Merelaevandus
avalike suhete osakonna juhataja
Tiit Roosileht

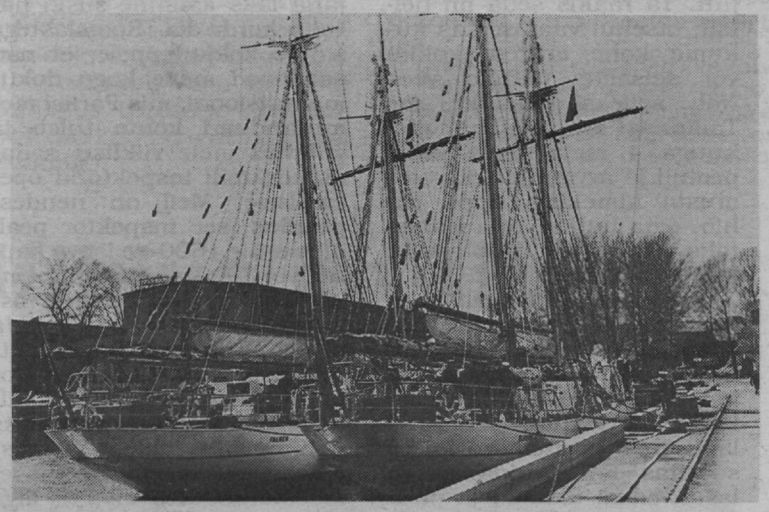
Piraatlus sadama lähistel

Ilmneb, et piraatide rünnakud Brasiilias jätkuvad. Kõige viimasel juhtumil hõivasid ja röövisid hambuni relvastatud piraadid konteinerlaeva "San Marino". Hetkel, mil laeva rünnati, ootas ta kauba (konteinerid) lossimist, olles ankurdatud Rio de Janeiro reidile. Vastavalt laeva kapteni ütlusele tulid 4 piraati laevale paremalt poolt vöörist ja võtsid pantvangi vahimehe, kes sel ajal oli vööritekil. Viies piraat jäi ühele kahest piraatide kaatrist, mis oli laeva vööri juures ootevalmis. Sel ajal, kui kaks piraati valvasid vahimeest, rüüstasid teised kaks tekile stoovitud konteinereid. Küprosel asuva laevandusfirma "Nord" esindaja Klaus E. Oldendorff lausus, et füüsilist vägivalda ei kasutatud. Kapten ja ülejäänud 18 laevapere liiget ei teadnud 2,5–tunnisest rünnakust midagi seni, kuni vahimees, olles vabaks lastud, häire andis. Kompanii avalduses öeldakse: "Pärast vahimehe ähvardamist lõhkusid piraadid 22 konteineri plommid, avasid 10 konteinerit ja kahest neist varastasid kauba. Mida varastati ning varastatu väärtust pole veel täielikult kindlaks tehtud. Kohalikke võime on juhtunust informeeritud.

"Lloyd's List", 9. mai 1996

Tõlkinud **Tõnis Hunt**

His Majesty's Ships Tallinnas



Vasakul "Falken", paremal "Gladan".

Mais külastasid Rootsi kuningliku mereväe sõjalaevad Tallinna kahel korral. 14.—15. maini olid külaskäigul Rootsi kuningliku mereväe õppepurjekad "Falken" (ehitatud 1946) ja "Gladan" (ehitatud 1947). Purjekate väljanägemine oli väga hea, millest võis järeldada, et neil on hea peremees. Vahemärkusena olgu öeldud, et mul on kahju meie "Vegast". Purjekatel olid praktikal ka Rootsis õppivad Eesti, Läti ja Leedu kadetid. Mõlemad purjekad on osa võtnud paljudest kuulsatest regattidest (Windjammer–Regatta 1956; "Columbus Race" 1992 ja "Cutty Sark Tall Ship Races"). Purjekatel säilitatakse Rootsi mereväe parimad tavad, millest mõnigi tänapäeval tundub olevat ülepakutud.

17.—20. maini seisid Kesklinna sadama Admirali basseini kai ääres Rootsi 41. miinitraalerite flotilli laevad HMS "Utö", HMS "Arholma", HMS "Ulvön", HMS "Blackan", HMS "Dämman" ning Rootsi Mereadministratsiooni hüdrograafialaev "Jacob Hägg".

Selle eskaadri tööst Väinamerel on ajakirjanduses küllalt kirjutatud ja seepärast ei ole mõtet siin seda korrata. Vaid niipalju, et Väinamere farvaatrid on ammu teada ja läänepoolset kasutatakse väga vanast ajast. Idapoolset kasutati Esimese maailmasõja ajal ja meremeeste kõnepruugis oli selle nimi "Slava" faarvaater. Teise maailmasõja ajal uputati faarvaatrisse mõned laevad ja Nõukogude mereväge salastas selle ning seepärast seda ka ei kasutatud. Veel võiks märkida, et Jacob Hägg oli rootsi hüdrograaf, kes kaardistas faarvaatreid nii Põhja– kui ka Lõuna–Rootsi skäärides. Samuti oli ta tuntud kunstnik–marinist. Eskaadri komandöri sõnul said meremehed hea praktika, ühitades õppetreeningu praktilise tööga. Tulevik näitab, kuipalju on nende töödest kasu praktilises meresõidus. Augustis–septembris on oodata järgmisi Rootsi sõjalaevade visiite.

Eduard Hunt

Esiplaanil "laigulised", taga "Jacob Hägg".
Madli Vitismanni fotod

Kuidas me Gdanski kaudu Pariisi tahtsime

Gdanskis toimus 7.—10. maini Pariisi Memorandumi Riikliku Sadamakontrolli Komitee 28. istungjärk, millest võtsid osa ka Eesti esindajad. Komitee istungi eesistujaks oli Jerzy Vonau, Poola alaline esindaja Londonis Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO).

Istungi avas dr. Maria Dragun-Gertner, kes on Poola Transpordi ja Meremajanduse Ministeeriumi merenduse ja sisevete administreerimise osakonna juhataja. Oma avakõnes rõhutas ta Poola kindlat otsustavust jätkata koostööd Pariisi memorandumi printsiipe järgides alastandardse laevanduse osakaalu vähendamiseks.

Pariisi memorandumile kirjutasid 1982. a. alla 14 Euroopa riigi esindajad, Poola, Kanada ja Vene Föderatsioon võeti täisliikmeteks vastavalt 1992., 1994. ja 1996. aastal.

Memorandumi põhimõteks on takistada alastandardsete laevade kasutamist ja sellel eesmärgil töötab kooskõlastatud riiklik sadamakontrolli süsteem 1982. aastast alates. Koostöös on ka USA Rannavalve ning Horvaatia ja Jaapani meteadministratsioonid. Seekord osalesid ka IMO ja ILO (Rahvusvaheline Tööorganisatsioon) esindajad vaatlejatena, samuti Euroopa Liidu esindaja. Kohale olid tulnud ka Jaapani memorandumi, samalaadse Aasia-Vaikse ookeani regiooni koostööorgani esindajad. Eesmärgiks on ette valmistada tihedamat koostööd riikliku sadamakontrolli alal kõigi nende regioonide vahel ning vastavalt Euroopa Nõukogu direktiivile Riiklikust Sadamakontrollist, mis võeti vastu 19. juunil 1995. Selle elluviimise tähtajaks määrati 1. juuli 1996 kõigi Euroopa Liidu liikmete jaoks, mitte ainult neile, kes Pariisi memorandumiga ühinenud on.

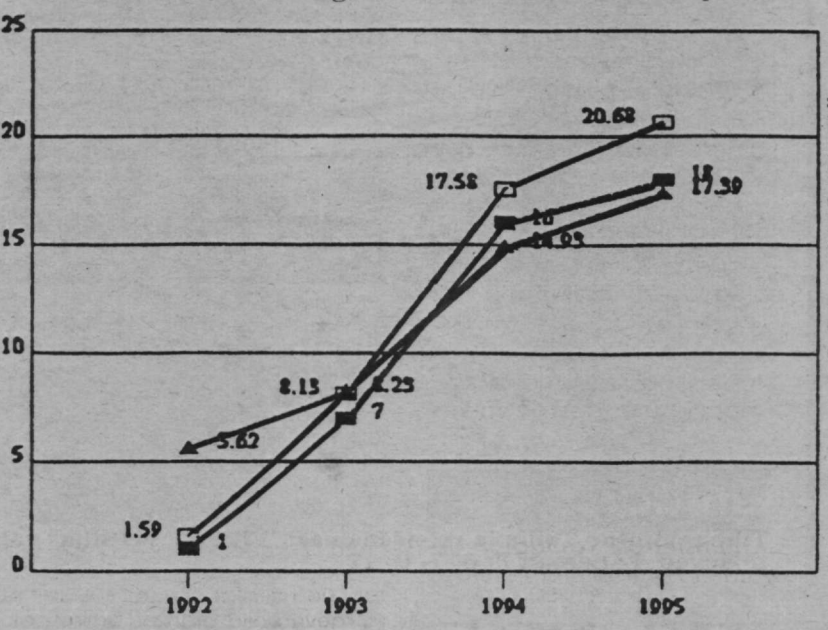
Eesti Veeteede Amet esitas taotluse Pariisi memorandumiga ühinemiseks. Meresõiduohutuse talituse juhataja **Vello Muru:** "Läksime siit esmaspäeva hommikul rongiga välja ja jõudsime ilma viperusteta Gdanskisse. Siis öeldi, et *"very sorry*, aga teile ööbimiskohta pole, võite saada parimal juhul kaks tuba". See algul šokeeris meid täiesti, sest kõik ülesandmised ja broneerimised olid korralikult tehtud. Siis selgus, et hotellis oli tehniline rike ning kogu meile ettenähtud korrus läks rivist välja. Kuna ma olin esimehena tegutsenud hr. Vonaud enne kohanud, rääkisin talle loo ära ja lubasin, et Eesti delegatsioon samaõise rongiga koju tagasi sõidab. Tema muretses hirmsasti ja sest peale hoolitses meie eest igati isalikult. Ka rootslased, soomlased, sakslased suhtusid igati hästi ning arvasid, et ega meie vastuvõtmisega mingit muret ole.

Teisipäeva õhtul oli Vene delegatsiooni vastuvõtt ja seal sakslased hakkasid vaikselt kahtlust avaldama, et kas meil ikka õnnestub, et on poliitiline otsus jne. Meie taotlus pidi saama ette loetud kolmapäeval, aga päevakava läks kole kiireks. Oli ette nähtud ministri vastuvõtt ning sinna, Krokowi paleesse, tahtsid kõik kähku minna. Alguses oli vastuvõtt vaoshoitud, aga pika peale läks korralik pidu lahti. Me olime heas kirjas, kõik tahtsid kontakteeruda ja poolehoidu avaldada, ainult Euroopa Liidu esindaja oli kuidagi jahe. Mind esitleti spetsiaalselt talle, aga ta leidis kiire tee eemale vajumiseks.

Reede hommikul algas tavapärase kella 9 asemel kell kaheksa kinnine istung, kus uute liikmete probleemi arutati. Meie konutasime sel ajal vestibüülis. Kui istung lõppes ja rahvas välja tuli, vaatasid kõik millegipärast hirmus seina poole. Tuli sekretär, võttis hõlmast kinni ja viis eemale: "Meie tegime kõik, aga Euroopa ja prantslased panid veto peale", oli ta jutt. Ta rääkis seda nii hellalt, otsekui vaatas, kas kukume kohe murest kokku või seisame natuke veel. Noh, selleks ajaks kui me Tallinnast ära sõitsime, oli 2 kuuga 4 meie laeva kinni peetud ja arvata, et riik, kes musta nimekirja tippu rühib, oma hulka võtta igatsetaks, oleks olnud ootamatu ka.

Mõne aja pärast läks olukord jälle rõõmsamaks, lõunasöögi ajal hakati jälle sõbralikumalt vaatama. Juhataja Vonau tuli ütlema, et tema küll ei arvanud, et Island läbi läheb ja meie mitte. Ta soovitas mitte nina norgu lasta, edasi töötada ja püüda olukorda parandada. Lisas ka, et kui tahame Pariisi memorandumiga liituda, tuleks otsida üles ka teised teed, kuidas Euroopaga ühendusse saada. Otse ta ei öelnud küll, et ilma Pariisi Memorandumita pole Euroopa Liidus midagi teha, aga möödaminnes küsis, kas meil Brüsseliga räägitud on. Sama nõu andis ka sakslane. Kõige kihvtisem oli meie vastu R. Salvarani, muide, ta on välimuselt ja ka olemuselt meie Lippmaa koopia. Eks põhjus ikka selles on, et me teist aastat järjest mustas nimekirjas oleme ning kinnipidamiste kõver ülespoole rühib.

1996. aastal oli keskmine kinnipidamiste protsent 9,6% ja meie oma 9,9%. Kolmeaastane periood 1993—1995 andis keskmiseks 13,41%, Eestil oli sel perioodil kinnipidamisi 15,47%.



Üldiselt minu arvamise järgi läks käimine siiski natuke korda ka. Rootslastega saime kokkuleppele, et nad saadavad meile kogu dokumentatsiooni, mis Pariisi memorandumi kohta tuleb ja võtavad meie riikliku sadamakontrolli inspektorid õpetamisele. Meil on nendest puudus, see inspektor peab olema üle 1600-se laeva kapten või 3000-se laeva vanemmehaanik, lisaks sellele oskama keeli tasemel, mida nõuab riiklik sadamakontroll. Pole suurt täiendust loota, kui me samal tasemel palkadega jätkama peame. Üks põhjus, miks meie laevu seisma pannakse, on ka see, et klassiühingutes on latt liiga madalale lastud."

Ametlikus pressiteates on Eesti taotluse kohta öeldud nii:

"Eesti juhtumi puhul oli komitee arvamusel, et praegusel momendil on liiga vara mingeid samme ette võtta. Sellegipoolest, et abistada Eesti ametivõime Pariisi memorandumi tegevusega lähemalt tuttavaks saada, otsustati Eesti laevainspektoreid kutsuda regulaarselt Pariisi memorandumi nõupidamistele. Edaspidise tehnilise abi osutamise vajadust Eestile võetakse arvesse ning seda võib osutada juba olemasoleva Euroopa Liidu tehnilise abi programmide raames."

1992. aastal kontrolliti Eesti lipu all seilavaid laevu 70 korral 63 laeva. Kinnipidamisi oli 1, protsent 1,59.

1993. a.	127	86	7	8,13
1994. a.	146	92	16	17,58
1995. a.	145	87	18	20,68

1995. a. "patustest" oli 13 segalastilaeva, 3 puistlastilaeva, 1 muud tüüpi laev. Kinni peeti Belgias, Taanis, Soomes, Saksamaal, Hollandis (kõige rohkem, 5), Norras, Poolas, Rootsis, Inglismaal (3).

Kui võtta ette kolmeaastase perioodi "must nimekiri", on seal 23 riiki, kelle laevad on kinni peetud rohkem arv kordi, kui see kõigi kontrollitud riikide laevade keskmine 13,41%.

Riik	kinnipeetute %	kontrollitud laevu
Süüria Araabia Vabariik	48,45	97
Rumeenia	48,19	276
Honduuras	44,63	410
Kuuba	41,98	81
Türgi	34,72	746
Egiptus	31,29	147
Maroko	29,36	109
Liibanon	28,00	75
St. Vincent ja Grenadiinid	26,12	762
Malta	24,07	1637
Iraan	22,50	80
Portugal	22,02	109
Alžeeria	20,74	135
Brasiilia	20,00	70
Leedu	18,93	206
Küpros	18,91	2665
Bulgaaria	18,58	183
India	16,48	182
Panama	15,99	2496
Eesti	15,47	265
Vanuatu	14,48	145
Kreeka	14,35	1449
Läti	14,23	274

Lipuriigi läbiviidud laevakontrollide arvu poolest paistab ametlikus statistikas Eesti küll välja, kontrollitud on 145 laeva (samal ajal Soomes ainult 110, aga nende laevu on teiste riikide sadamakontroll kinni pidanud 7 korral ja protsendiks loetakse 8,64.), 60% neist on leitud ka vajakajäämisi!

Ametlikust statistikast veel niipalju, et 1995. aastal leiti vajakajäämisi kokku 54 451 laeval, põhiliselt kogumahutavusega üle 1600 (kokku 43 277 korral) või vanusega üle 15 aasta (39 418 korral).

Vajakajäämistest on konkurentsitult peamisteks pääste- ja tuletõrjevahendite puudujäägid, ka üldine ohutusalane alastandardsus.

Eesti laevade kinnipidamise protsent, kinnipeetud laevade arv ja piirkondlik kinnipidamiste protsent on tõusnud just nii järsult, nagu näha ülal joonisel. Pariisi memorandumi assotsieerunud liikmeks vastu võetud Islandi andmeköveratel on just sama suur langus.

Reet Naber

"Eesti Veeteede Ameti Teataja" nr. 3/4

Numbris on järgmised veeteede ameti käskkirjad: "Ohutu mehitatuse tunnistuse väljaandmise juhendi muutmine ja täiendamine" ning kolm kutse ajutist äravõtmist, üks neist seoses m/l "Gertrud" avariiga jaanuaris Saaremaa lääneranniku.l. Veeteede ameti ringkiri laevaomanikele selgitab SOLASe 6. ja 7. peatüki parandusi.

Valitsuselt on määrus Läänemere piirkonna merekeskkonna kaitse konventsioonist tulenevate õigusaktide kinnitamise kohta.

Üheksateistkümnel leheküljel on ära toodud meresõidudiplomite ja -kutsetunnistuste määrustik.

Veel tehakse lühiülevaade Pariisi Memorandumiga ühinenud riikide sadamakontrolli nõuetest.

Lugeda on ka IMO 19. assambleel vastuvõetud resolutsioonide loetelu ning IMO teateid, sealhulgas "Liikluskorraldus Sundi väinas", samuti mõned kohalikud teadaandmised.

Mullune Stockholmi sadam

Oma aastakokkuvõtte saatis toimetusele Stockholmi sadam. Algus on võidukas:

- Jätkuvalt hea kasumitase, 52 miljonit krooni.
- Kaupu laaditi endiselt 6 miljonit tonni.
- Investeeringuid oli kuni 45,6 miljonit krooni.
- Juhatus otsustas uue merematketerminaali ehitamise Stadsgårdenisse.
- "Banan-Kompanii" hoone Frihamnis seadistati 15,5 miljoni krooni eest.
- Ettevalmistus uueks organisatsiooniks oli tulemuslik; see jõustus 1. jaanuarist 1996.

Sadam on kontsern

Stockholmi sadam on Stockholmi Linnamaja AS-i (91% aktsiaid) tütarettevõte, ülejäänud 9% aktsiaid kuuluvad Stockholmi linnale. Kontsern "Stockholmi Sadamad" hõlmab emaettevõtet Stockholmi Sadama AS-i koos nelja tütarettevõttega, üks neist on eestlastele "lähim" Frihamni Sadama AS.

Direktor Christer Vårdstedti sõnavõtus on üles loetud Rootsi majanduse hädad ja edusammud ning seostatud need sadama raskuste ja eduga. Ei jää mainimata ka "Estonia" hukule järgnenud reisijate hulga vähenemine. Ja kuigi ta "Baltic Shippingu" kõrval Eesti laevnikke ei maini, on jutu kõrvale fotole üles võetud "Eesti Merelaevanduse" korstnamärgiga konteinerlaev.

Et sadam on Stockholmi linnale tähtis, pole uudis, kusjuures rõhutatakse sadama keskkonnasõbralikkust. Tutvustatakse jäätmekäitlust "Silja Line'i" ja "Viking Line'i" laevadel. Keskkonnasõbralikkust rõhutatakse ka "Banan-Kompanii" hoone ümberehitust käsitledes.

Arvutabeleist võib välja lugeda, et näiteks vedelkütuse ja tükk-kauba kogus on vähenenud, suurenenud aga väljarentimine ja "muu tegevus". Kogutonnaaž on püsinud viimased viis aastat samal tasemel, samuti on viie aasta lõikes stabiilne reisijate koguarv, 8 miljoni ringis koos saarestikus sõitjatega. Suurenenud on parvlaevadega veetav kaubahulk. Seda kinnitav foto "Mare Balticumi" ahtrist on allkirjastatud "Frihamni Läänemere terminaal".

Meeste majapidamine

Aasta vältel on keskmine töötajate arv kontsernis olnud 321, naisi neist kõigest kümnendik. Psühhosotsiaalsele töömiljööle on pööratud eriti suurt tähelepanu. On pälvitud auhindki kuritarvitustega võitlemise eest. Aastaaruandest võib välja lugeda sedagi, et kontorimasinaid ja mööblit võib sealmail välja vahetada viie aasta järel, konteinerikraana peab aga kestma 16–20 aastat ja ehitised 25–50 aastat.

Sadama hind

Võhikul on huvitav teada, kui palju üks korralik sadam maksta võiks. Stockholmi Sadamate tütarettevõtete hinnad võib kokku liita tabelis, milles emaettevõte annab aru oma aktsiaist: näiteks 100%-liselt omatav Frihamni sadam tähendab 5000 aktsiat nimiväärtusega 500.

Meeste majapidamise 15-liikmelises juhatuses on naisi kolmandik, ka esimees on naine. Muidugi on juhatuses ka ametiühinguliidu esindaja.

Madli Vitismann

Uudisasi – lipukaptenid

Viimane "Eesti Veeteede Ameti Teataja" pakub põnevat lugemist: käskkirjad pealkirjaga "Kutse ajutine äravõtmine" sisaldavad huvitavaid juhtumeid.

Esimene: AS–ile Reldor kuuluv "Elizabeth" (ex "Liisa", ex "Elizabeth") kapten Fjodor Krupenini juhtimisel sõitis detsembris Hoburgi reguleeritud liikluse tsooni kõrval kaldaäärses vööndis Rootsi rannavalvelt luba küsimata. Trahv 1000 Rootsi krooni.

Teine: jaanuaris sõitis AS–ile Triigi kuuluv "Gertrud" Saaremaa lääneranniku Harilaiu madalikul kividele. Laevahuku põhjuseks oli kapten Boris Muhartovi ja vanemtüürimehe Oleg Lanbergi ametialane lohakus. Laevaomanikku kuuldavasti otsitakse.

Lipukapten kadunud

AS–ile Jaanivald kuuluva "Kondopoga" kaptenil Tengiz Tšomahidzel puudus õigus töötada Eesti laevaregistrisse kantud laeval kaptenina. Munsterrolli kantud kapten (kel siis nähtavasti see õigus oli, nn. lipukapten) aga Norra– reisile üldse ei läinud. Lipukaptenid on nähtavasti mugavaks läinud, et viitsi enam niigi palju merele minna, et rahus magada ja süüa. Võib–olla makstakse neile selle eest liiga vähe?

Lipukaptenil sant tervis

AS–i Maseko laeval "Rand–4" halvenes aprilli lõpul (lipu)kapteni tervis kohe väljasõidu järel sedavõrd, et ta jõudis vaevu lootsikaatrile. Ent kui lootsikaater Pärnu sadamasse tagasi jõudis, tundis 60–aastane kapten Gennadi Karauš end juba paremini, nii et kiirustas kohemaid laevaomaniku kontorisse.

Hollandisse siirduvale laevale oli jäänud kapteni "dublöör" Vladimir Komarov, kel polnud luba sõita Eesti laevaregistrisse kantud laeval kaptenina.

Piirivalve püüdis "Rand–4" Pärnusse tagasi tuua, aga laevateele kuhjunud jää ei lasknud seda teha enne järgmist päeva. Selleks ajaks olnud Vladimir Komarov purjus.

Piiriületuskorra rikkumise eest sai Gennadi Karauš trahvi 3000 Eesti krooni. Veeteede Ameti käskkiri selle juhtumi kohta on veel ilmumata ja karistus pole teada. Ent ilmnevad ka arstliku komisjoni puudused, sest kapten Karauš olnud varemaltki väga haige.

Odavad diplomid

Fjodor Krupenin on kaugsõidukapteni diplomi saanud Tallinna merekalasadamast 1990. aastal, Tengiz Tšomahidze 1978. aastal. Boris Muhartovil on kaugsõidukapteni diplom juba 1967. aastast ja ka Gennadi Karauš peaks juba ea poolest kogenud kapten olema. Jääb arvata, mis sunnib neid mehi diplomi kaotamisega riskima. Kas on diplom nii kergesti saadud, et pole lugu, kui see läheb, mehe au veel takkapihta? Kas maksavad laevaomanikud lipukapteneile nii vähe, et need saadaksid meelsamini enda asemel passi reisima, ise aga leiaksid kaldal muud teenistust? Või on kaptenite töö puudus nii suur, et lausa nälg majas, mis sunnib iga kuitahes riskantset otsa vastu võtma? Iga säärane kapten teeb paraku palju pahandust kõigile ülejäänuile, sundides riigivõime neid igal sammul kontrollima.

On ka muid väljapääse

Üht sellist võis näha Paldiski Lõunasadamas. Räbaldunud servadega Belize lipu all sõitva kuuldavasti "Nargenile" kuuluva "Viento" meeskond koosneb seitsmest Eestist pärit Vene kodanikust. Laevaomanik on "Viento Steamship Ltd."

Ametnikukommentaar

Olete vist hädas lipukaptenitega, Veeteede Ameti Tallinna sadama sadamakapten KAARLI NOOR:

Kapten Tšomahidzel polnud Eesti kodakondsust, seetõttu läks Eestist munsterrolli järgi välja teine kapten. Praegu on meil piirivalvega kokkulepe, et juhul, kui pärast meie kinnitust (templit) on laeva juhtkonnas vahetusi, siis piirivalve teatab sellest. Kui kapten, tüürimees või mehaanik on vahetunud, siis on vaja uut kinnitust.

Juhtumeid, kui diplom ei vasta ametikohale, on olnud, aga enamasti on tegu kodakondsusprobleemiga – uuest aastast alates peab kapten olema Eesti kodanik. Meresõiduohutuse seisukohalt need kaptenid endast ohtu ei kujuta.

Purjus kapteni kohta meil veel seadust ei ole. Oleme esitanud eelnõu, kui mitu promilli kapten endale võib lubada – õllepurki lausa ära ei keela –, aga see eelnõu on veel kooskõlastusringil.

Eesti kodakondsuseta kapten Eestist kergesti välja ei saa, aga kaptenit välismaal vahetada saab. Iga seadust on võimalik rikkuda, kui keegi väga tahab.

Ametnikukommentaar

Kuidas kavatsetakse tagada, et munsterrolli kantud meeskond ka laevale läheks, Piirivalveameti Põhjapiirkonna staabiülem AARE PILDRE?

Tuleb nähtavasti hakata kontrollima, kas kapten on laevas ja kas meeskond vastab munsterrollile. Nägude vastavust passidele ei kontrollita küll kuskil, seda võidi teha üksnes N. Liidus. Kui tegu laevajänesega, nagu hiljuti Muugal oli, siis annab kapten garantiikirja, et ta teda maale ei lase. Aga eks see ole nagu ikka: kui keegi midagi teeb, heidab see varju teistelegi ja kontrollima hakatakse kõiki. Juba juhtus "Lotosega", kus polnud kõiki mehi kohal, kes munsterrolli olid kantud – eks seejärel hakata kontrollima teisigi punkerduslaevu.

Ametnikukommentaar

Kuidas hinnata lipukaptenite probleemi, Veeteede Ameti laevakontrolli teenistuse juhataja nõunik ANTI HIRVOJA:

"Kondopoga" jäi Inglismaal vahele valvepaadi puudumisega, ja siis taheti kapteniga rääkida. Munsterrolli järgi oli kapteniks vanemtüürimees, aga kapten Tšomahidzel on kogemusi muidugi mitu korda rohkem. Ta on aastaid olnud väga lugupeetud kapten.

Kapten Karauš taotleb kodakondsust rohelise kaardi alusel, kuid see menetlus on ajutiselt peatatud. Me andsime talle ajutise loa. Kapten Komarov täitis aga ilmselt laevaomaniku korraldust. AS Maseko, endine Tallinna Kalakombinaat, mis oli veel siis NSV Liidu Kalamajanduse Ministeeriumi rendiettevõte, kui Eesti Vabariik oli juba hulk aega olemas olnud, on dešifreeritav kui "Maslennikov ja Co" ja nüüdseks kuidagiviisi arvatavasti erastatud. Laevaomaniku karistamiseks puudub meil seadus. Võime küll tühistada meretranspordi litsentsi, aga kalandusettevõtetel seda enamasti polegi.

Probleem on selles, et ei jätku Eesti kodanikest kapteneid. Kuuldavasti vahetab isegi "Eesti Merelaevandus" kapteneid väljaspool Eestit, kus keegi Eesti seaduste täitmist ei kontrolli. Aga see pole meresõiduohutuse probleem, sest jutt on kogenud kapteneist.

Ametnikukommentaar

Pärnus juhtunu oli ametkondadevahelise koostöö hea näide, seal on väiksem sadam. Aga Tallinnas läheb laev ühest sadamast, lootsikaater tuleb teise ja piirivalvekaater läheb laeva kinni pidama kolmandast kohast. Kuidas tagate, et laevad kaptenita minema ei sõidaks, ***Tallinna reisisadama piirivalveülem AGU AARDE:***

See probleem on Kopli kandis, meil on kõiki sadamaid hõlmav struktuur loomisel. Aga küsimus on raske, ei oskagi sellele veel vastata. Saadame küll laeva kai äärest ära, aga olen kuulnud juhtumist, kui Loksalt väljasõiduks vormistatud kapten ilmus Tallinnas välja. Loodame lootside peale, et on korralikud riigiametnikud.

Ametnikukommentaar

Eelnevate kommentaaride põhjal esitas toimetus mõne teemakohase küsimuse, millele ***RAS–i Eesti Merelaevandus kaadriameti andmeile tuginedes vastas firma avalikkussuhete juht TIIT ROOSILEHT.***

Mitu kapteni ametikohta ja mitu kaptenit on praegu "Eesti Merelaevandusel"?

Praegu töötab "Eesti Merelaevanduses" 81 kaptenit, neist 45 eestlast. Kaptenite töökohtade arv muutub: vastavalt laevade arvule arvestatakse 1,5 ametikohta iga laeva jaoks.

Mitu kaptenit on Eesti kodakondsusega ja mida teevad ülejäänud?

Pärast 1. jaanuari 1996 pole kaadriamet suunanud laevadele ühtki Eesti kodakondsuseta kaptenit. Praegusest 81 kaptenist on Eesti kodanikud 77. Need 4 kaptenit, kel ei ole Eesti kodakondsust, on seni kaldal, kuni Riigi Kodakondsus– ja Migratsiooniamet nende taotlused läbi vaatab. Nad alustasid oma töötsüklit puistlastilaevadel 1995. a. IV kvartalis. Laevad olid prahitud välismaal ja kodumaale ei tulnud, kaptenid aga tulid pärast töötsükli lõppu koos laevaperega tagasi. Praeguseks on kaks neist esitanud avalduse üleviimiseks vanemtüürimehe ametikohale, teised kaks aga käivad eesti keele kursusel ja kui nad Eesti kodakondsust ei saa, lõpetab "Eesti Merelaevandus" nendega töösuhted.

Missugune on kaptenite järelkasv?

"Eesti Merelaevanduses" töötab praegu:

- 91 vanemtüürimeest, neist 33 eestlast
- 92 II tüürimeest, neist 60 eestlast
- 46 III tüürimeest, neist 15 eestlast.

Madli Vitismann

Laevaliiklus on tihe

Päise päeva ajal Tallinna sadamas. Kui üks reisilaev on sadamaväravas, on kaide äärde jäänud veel *kuus* reisilaeva. **Isi Trapido foto**

Aastast aastasse on laevaliiklus Kesklinna sadamas muutunud aina tihedamaks. 1976. aastal saabus sadamasse 1411 laeva, 1986. aastal oli see arv üle kahe tuhande ning möödunud aastal 4658. Tänavu tuleb see arv ilmselt suurem.

Lisaks sellele liiguvad sadama akvatooriumil ka pukserid ja kaatrid. Tänaseks on laevaliiklus kujunenud selliseks, et päevasel ajal saabub või väljub sadamast iga 15 minuti tagant üks laev.

Laevade ohutu manööverdamise tagamine sellise liiklustiheduse juures nõuab väga head liikluse reguleerimist. Meil toimub see siiani "mälu järgi", s.t. operaator ei näe akvatooriumi ega ka laeva. Selline laevaliikluse reguleerimine on võimalik kuni teatud tiheduseni, ent liiklustiheduse pideva suurenemisega muutub see võimatuks, sest operaator ei suuda enam mälu järgi ette kujutada kiiresti muutuvat olukorda. Operaatori viga laevaliikluse reguleerimisel võib aga põhjustada laevade kokkupõrke, sest laeva peatumine võtab suhteliselt palju aega, kusjuures samal ajal läbib laev üsnagi pika vahemaa. Igaüks võib endale ette kujutada, millised võivad olla kahe reisilaeva kokkupõrke tagajärjed.

Arvestades laevaomanike soove ja huve, võib oletada, et tulevikus osutub vajalikuks laevaliiklust veelgi tihedamaks muuta. Sadam on sellest samuti huvitatud, sest siis suureneksid sissetulekud. Kahjuks ei ole see aga võimalik. Vähemalt mitte hommikul, keskpäeval ega õhtul.

Milline oleks lahendus tekkinud olukorras?

Liini– ja merematkelaevade saabumise ning väljumise aega muuta on peaaegu võimatu, sest väljakujunenud liinigraafikud on laevaomanikele optimaalsed. Kruiisilaevanduse tavade kohaselt on optimaalseim variant hommikul saabumine ning õhtul väljumine. Jääb üle otsida sadamasisest lahendust, ilmselt saab see olla tehnilist laadi. Allakirjutanu arvates võiks lahendus olla üks kahest:

* selliste tehniliste vahendite kasutuselevõtmine, mille abil oleks võimalik jälgida sadama akvatooriumil toimuvat,
* viia liikluse reguleerimine sellisesse kohta, kust sadama akvatoorium oleks visuaalselt jälgitav. Siin võiks kõne alla tulla hoone ehitamine loodemuuli otsa (17. kaile). Seda projekti arutati mõni aasta tagasi. See aga seiskus seoses lootsiteenistuse üleminekuga veeteede ameti alluvusse.

Ükskõik, millist lahendust me ei valiks, nõuab see suuri kulutusi. Ilmselt tuleks seda siiski teha, sest vastasel korral muutub sadam pidurdavaks teguriks reisi– ja kruiisilaevanduse arengus. Muidugi on veel üks võimalus, mis teatud määral kergendaks, õigemini küll hajutaks laevaliiklust ja muudaks laevade manööverdamise sadamas ohutumaks. Selleks tuleks Idamuuli lõunapoolne, sadama sisse ulatuv ots "ära koristada". Siis võiks väikesed, kuni 100—120 m pikkused laevad, mis tulevad teise ja Admirali basseini, suunata Lõunaväravasse. Nii avarduks ka sadama veeala, mida saaks kasutada laevade ümberpööramiseks. Ideaalne oleks, kui me suudaksime ellu viia mõlemad võimalused. Küsimus on aga rahas ja ajas, kuid laevaliikluse ohutuse tagamiseks tuleks need leida.

Eduard Hunt
sadamakapten

Lendav hollandlane Paldiskis

Mai lõpupoole tuli Paldiski Lõunasadamasse omal käel "Volna–2". Meeskonnata, dokumentideta, pardal üksnes ühe teise laeva vanemtüürimees. Kui asja uurima hakati, selgus üsna uskumatu lugu.

Mees nagu orkester

Sõitnud see laev Vanast Kalasadamast, maksmata sadamakulusid, puidulastiga Bremenisse, sealt pöördunud tühjalt tagasi. 12. aprillil jõudnud Paldiski Põhjasadamasse ja seisnud seal, kuni 5–6–liikmeline meeskond saamatajäänud palga tõttu tasapisi haihtunud. Kogunud Paldiskis uut sadamavõlga, kuid rüüstatud seda siiski polnud, sest pardale asunud üks Vene meremees, kes tundnud kohustust mahajäetud laeva eest hoolt kanda.

Tal olnud ka põhjust selle laeva pärast muretseda. Siis, kui Vene lipuga "Volna–2" veel teispool Taanit oli, saanud tema, "Volgo–Balt–173" vanemtüürimees, puhkusele ning kohtunud enne kojusõitu Tallinnas hotellis oma kunagise kolleegi K...oviga. Too kurtnud, et tema esindatud laevafirmal AS Mereva on vaja kohe "Volna–2" Kieli kanalist läbisõidu jaoks raha. Teise muret mõistes laenanudki vanemtüürimees K...ovile äsjasaadud puhkuserahast 1500 $. Nii sidus väljalaenatud raha tagasisaamise lootus vanemtüürimehe puhkuse ajal "Volna–2" külge.

Merel oli "Volna–2" kaotanud ühe ankru ja vanemtüürimees sattus raskesse olukorda, kui laev jäi Paldiski Põhjasadama süvendustööle ette. Sadamast välja seda laeva polnud lubatud vormistada. Arvatavasti sellepärast, et võlgu oldi ka riigile: lootsi– ja tuletornitasu oli maksmata. Sadamas taheti aga kohta vabaks saada ja suunati laev ankruplatsile.

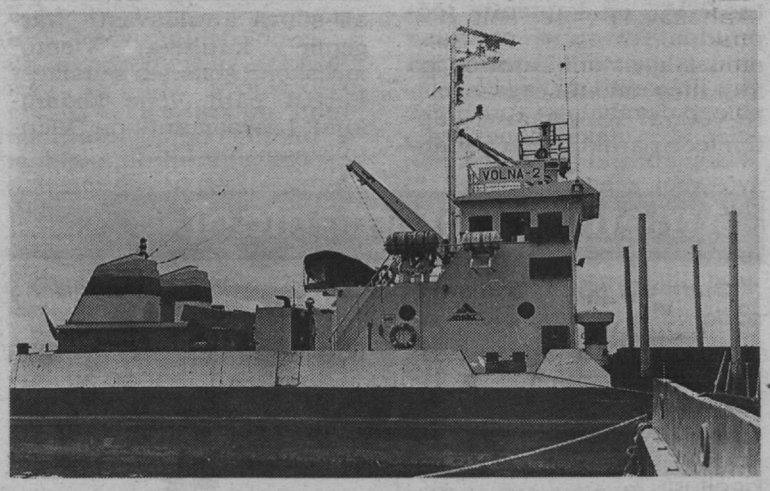
Võtnud justkui praktikaks kaasa noormehed merekoolist, asunud kuulekas vanemtüürimees käsku täitma. Ilma lootsita. Tõenäoliselt polekski ükski loots sellise avantüüriga nõustunud. Ettevaatlik vanemtüürimees proovinud – ikkagi võõras laev – esmalt ainsat ankrut vähehaaval välja lasta ja veendunud siis, et üles tõsta seda enam ei saa. Nii ta ankrusse ei jäänudki, vaid sõitnud Paldiski lahes ringi, kuni isu täis saanud. Teinud siis teisegi kunsttüki ja sõitnud Paldiski Lõunasadamasse, palunud luba silduda ujuvkraana kõrvale. Pidanud sidet, käsitsenud rooli ja masinat (võõras laevas!) ühtaegu. Ja hakkama sai.

Lõunasadamal uus mure

Lõunasadama sadamakaptenil **Ülo Kikasel** ei jäänud muud üle kui mehe teguviis heaks kiita ja imeks panna, kuidas oli võimalik meresõidukõlbmatu laev sadamast välja saata – polnud meeskonda ega ankruid, lootsi ega väljasõidu vormistamist. Kahjuks ei õnnestunud tol päeval imemehe endaga kohtuda, küll aga kuulda, mida ta oma teguviisi õigustamiseks kirja oli pannud. Olevat jätnud sadamavõimudele keelioskava ja paljunäinud mehe mulje, kes sõitnud mitte üksnes Vene laevades.

Raha Kieli kanalist läbisõidu eest maksmiseks lihavõttepühade eel polevat olnud ei "Meriva" ega agendifirmal "Atrika". "Meriva" esindaja (direktor?) K...ov olevat pakkunud laenu vahetada Eesti kodakondsuse (sic!), firma kommertsdirektori koha, "Volna–2" kaptenikoha vms. vastu. Võiks arvata, et need on ostu–müügi objektiks olevad kaubad samuti kui näiteks puhkusereis Kreekasse. Ent selgub, et "Lengidroenergospetsstroi" Ehitustööde Mehhaniseerimise Trustile kuuluvalt laevalt on meeskond kadunud juba 9. maiks.

Nüüd on selle laevaga palju sekeldamist: huvi tundsid piirivalve ja toll, otsiti laevaomanikke ja agente. Mingit sadamamaksu kellegi käest loota ei ole, päev–päevalt kogub laev juba uut võlga.



Pealtnäha oli "Volna-2" üsna kõbus.

Põhjasadamasse paistab teisiti

Paldiski Põhjasadama direktor **Heldur Suun** arvas, et nii hull asi pole. Ta ütles, et Põhjasadamast välja sõites oli "Volna–2–l" kapten ja meeskond peal. Pidi korraks ankrusse minema, aga ei saanud. Saamata jäänud raha pärast polevat põhjust muret tunda, võlad pole suured: kalasadamale 15 000 krooni ringis, Põhjasadamale veidi vähem. "On seisnud üle kuu aja, leidsime talle mingi töö. Omanikega on saavutatud kokkulepe, et teeb reisi ja maksab tagasi. Sellele laevale on ebamugav kaupa leida, sest tal on suure kandevõime kohta liiga väikese mahutavusega trümm," arvas Heldur Suun. "Võime nad rahuliku südamega reisi lasta: raha käib üle meie arve, sealt võtame oma jao ära."

Kas olete hakanud selle laeva agendiks?

"Praegu võtsime endale mingiks ajaks operaatori kohustused, kuni raha kätte saame." Enne tööpäeva lõppu oli Heldur Suun helistanud Lõunasadamasse ja lubanud, et pärast süvendust võetakse "Volna–2" Põhjasadamasse tagasi. Huvitav, kas tõstetakse treilerile?

Igaühele midagi

Oma tööjupikese annab see "lendav hollandlane" paljudele.

– Piirivalveamet saab uurida, kuhu on kadunud nädalaid varem laevalt lahkunud Vene meremehed – laevas oli 12. aprilli munsterroll.

– Veeteede Ameti piirkondlik sadamakapten saab järele mõelda, kas Paldiski linnale kuuluv Põhjasadam ja "Tallinna Sadamale" kuuluv Lõunasadam on üks või on need erinevad sadamad. Kas väljasõitu ühest ja sissesõitu teise tuleb käsitada eraldi või pidada seda üksnes ümberhaalamiseks. Veeteede Ameti soovitus sadamail selle laeva asjus omavahel kokku leppida pole siinkohal pädev: kui üks neist hakkab niikauaks operaatoriks, kuni oma raha kätte saab, siis mida peavad tegema teised?

– Veeteede Ameti meresõiduohutuse talitus saab uurida kontrollimehhanismide toimimist ja loodetavasti leiab aega järele mõelda, mis on rohkem riigi huvides, kas laeva sadamast väljasõidu vormistamise keeld või ohutu väljasõidu tegelik tagamine.

– Laevaomanik saab võlgade maksmiseks raha koguda: väike summa, 80 $, on maksmata sideteenuste eest "Tallinna Sadamale", 15 000 krooni ringis Vanale Kalasadamale, teist niipalju Paldiski Põhjasadamale, ligi 20 000 krooni Vene vanemtüürimehele ja päevast päeva kasvab võlg Paldiski Lõunasadamale. Selleks, et laev üldse alles jääks, tuleb meeskond palgata, ankur muretseda ja teine parandada.

– Ilma rahata jäänud meremehehingega vanemtüürimehele jäävad tõenäoliselt näpud.

Madli Vitismann

Tagaplaanil korraga kolm Lõunasadamas laaditavat laeva olevat tavaline.

Tagaplaanil "Larga" vaikelu tõhusa valve all. Selle taga, veel kaugemal merest on "EMEX".

Vikerkaar põleval saarel

27. mail andis riigiraadio hommikust peale teada, et keskpäeva paiku algab Tallinna sadamas hiigelsuur tuletõrjeõppus rongide, laevade ja kopteritega. Presidentki tuleb vaatama.

*Õppus nimega **"Vikerkaar"** oli üsna värviline. Ahtri tänava olid ummistanud tuletõrjeautod, Admiraliteedi basseini nurkades seisid politseiautod ja "Admirali" kõrval tulipunane laev. Ka tossu ja voolikujugasid jagus. Ent too tulipunane laev, ainus, mida seal tol päeval näha võis, oli Soome oma.*

Küllalt väike, aga tuttava kujuga. Ees allalastav kandiline ramp, avaral töötekil madal kraana ja veekahur, külgedel reostustõrje harjad. Miskipärast ei olnud seal kõrval näha samasuguseid sinivalgeid Eesti laevu. Vahest president ei saagi teada, et Eestis on omad veekahurid olemas?

Sinivalge veekahur

peaks olema veeteede ametil. Peadirektor **Kalle Pedak:**

Üks meil on, teisele Uusikaupunki *Työvenes* tehtud laevale me enam ei ostnud, sest siis oli juba teada, et rannavalve likvideeritakse. Reostusharjad olid meil ostetud, need andsime üle mereinspektsioonile. Paraku pole neil laeva, millele harjad saaks külge monteerida.

Meid õppuses osalema ei kutsutud. Rannavalve valmistus ohtlike kaupadega tegelema, aga siis polnud seda ühtäkki vaja.

Hallid veekahurid

peaksid olema piirivalveametil. Mereosakonna juhataja **Jaan Kapp:**

Võimsamad veekahurid on meil kahel laeval. Aga päästeametist tuli taotlus Soome kopteritele lennuluba anda. Kui ma küsisin Riigi Päästeametist, miks Eesti kopterid ei kõlba, selgus, et see polegi nende õppus – korraldaja on hoopis Tallinna Päästeamet. Sealne nõunik Igor Volke ütles, et alates stsenaariumist on see Helsinki Päästeameti kava.

Mulle tundub, et see näitab meie mannetust. Nagu poleks me viimase paari aastaga midagi õppinud ega suudaks eri ametkondade koostööd korraldada – hoopis soomlased tulevad ja päästavad.

Teiste ametkondadega me teeme koostööd, aga ühe linna päästeamet teeb ikka omasoodu. Nagu poleks teada, et õppuse mõte peaks olema parandada oma puudujääke, mitte vaadata etendust. Pealt vaadates me oma võimalikke vigu ei näe, üksnes ise tegutsedes saame õppida vigu vältima.

29. mail oli meil Naissaarel tuletõrjeõppus **"Põlev saar"** koos veeteede ameti ja päästeametiga. Seal oli meie asi küll peamiselt meeste ja varustuse kohalevedu, tuld kustutas päästekompanii. Rõõm oli näha, et see neil hästi välja tuli – nad tegutsesid voolikute vedamisel, ühendamisel ja suitsukuünalde kustutamisel kiiresti ja professionaalselt.

Ka Eestis on sääraseid laevu. Aga see, punane kui tulekuri, sõitis Soomest kohale.

Ajakirjanikud seekord ei eksinud

Sama päeva õhtul kahe eri programmi teleuudiseid vaadates pakkus erilist huvi, millena seda suuröppust siis ikkagi esitletakse.

TV3 alustas Tallinna–Helsinki ühisõppusega Igor Volke esituses, kuid kopterist välja hüpanud president jätkas Soome–Eesti, s.o. nähtavasti riigitasandil, ühistöö kiitmisega.

"Aktuaalses kaameras" jäi Endel Sõerde Tallinna–Helsinki ühisõppuse juurde. Saime teada, et Helsinkist tulid kopterid päästemeeskonnaga ja keemiatõrjerühm gaasikaitse ülikondadega. Ja reporter lisas, et operatiivsem ja tõhusam oleks ilmselt ise tarvilikud ülikonnad osta.

Küllap leiaks ka koha, kus päästemehed välja õpetada. kuuldavasti on Rootsi rannavalve ammugi oma abi pakkunud. Aga võib–olla jääb ka õpiabi tarvitamine koostöösoovi puudumise taha. Või oli kogu etendus mõeldud just Soome reisijaile – siin saamatute maal.

Madli Vitismann

"Me ei ole viis aastat ilmaasjata oma liikmete raha kulutanud"

Direktor HELLE HALLIKA, kui palju on Mereturismi Assotsiatsioonil liikmesorganisatsioone?

Seitseteist. Kusjuures kolme liikme tegevus on hetkel peatatud, sest nad on jäänud oma rahaga jänni ja ei suuda liikmemaksu maksta. "Paadimehe" lasksime rõõmsalt minema, sest kui inimesed leiavad, et meist ei ole abi, siis milleks?

Mis valdkondadest need on, kes loodavad abi saada?

Eelkõige väikesadamad, ja neid hakkab järjest juurde tulema. Narvale ja Narva-Jõesuule saatsin äsja liikmeksastumise blanketid. Täna rääkisime Toila ja Purtse suhtes. Lehtma pidi samuti meiega liituma. On ka mõned suuremad firmad, kus küsimus läheb juhatusse arutamiseks. Leisi vald on sadamaomanik ja vallavalitsus on ühinemise poolt; volikogu peab aga veel otsustama.

Kui väikesadam peab end näiteks messil üksi tutvustama, maksab see meeletult palju. Kui aga käime koos, on märksa odavam, ja efekt sama või ehk natuke suuremgi.

Assotsiatsioonis on veel projekteerijad, sadamaehitajad, on hüdrograafia- ja kartograafiafirmasid. Põhja-Eesti turismiühendus, assotsiatsioon "Haapsalu Turist". Pisitasa laieneb liikmeskond ja töövaldkond, mõni neist ei pruugi otseselt merega haakudagi. Näiteks Tallinna lülitamine muinsuskaitselinnade nimekirja — see oli suur töö ja taganttorkijaks olime meie.

Liikmeksastumise initsiatiiv hakkab nüüd juba kohapealt tulema. Hakatakse sellest aru saama, mida algusest peale oleme püüdnud selgeks teha.

Kes vähegi on sadama korda teinud, seisab küsimuse ees, kust teada saadakse, et nad üldse olemas on...

...ja naabersadamast ehk ka natuke odavamad. Sadamakett peaks tähendama nii seda, et saab turvaliselt ühest teise minna, kui ka seda, et üks sadam annab infot teise kohta. Küünarnukitunne peab olema.

Juba möödunud aastal läks Soome sadamakaardiraamatusse meie omi, kes arvasid, et jaksavad selle eest maksta. Nüüd kümned ja sajad tuhanded soome purjetajad juba teavad, et ühes või teises meie sadamas võivad nad saada seda või teist teenust. Tulijal peab olema võimalus valida sadamat selle järgi, mida tal parajasti vaja on.

Viimasel ajal on mul mulje, et me ei ole viis aastat ilmaasjata oma liikmete raha kulutanud — meid on tarvis.

Ja mida rohkem liikmeid, seda väiksem võib olla liikmemaks.

Aga kuidas on lood suurte firmadega, mis ka turiste teenindavad, näiteks "Estline"?

"Estline'iga" saame väga hästi läbi. Nad ei ole küll meiega messidel käinud, sest on piisavalt rikkad, et üksinda minna. Aga kui läheme välja oma materjalidega, nagu näiteks käisime Londoni messil kõigi oma nimekirjadega, siis niisugusest asjast peaks tulu tulema ka suurtele firmadele.

Äsja jõudsime hr. Lipstoki juures selleni, et Internetti läheme oma materjalide ja kaartidega, kus on peal ainult meie liikmessadamad. Piiri- ja tollikontrolli sadamad jäävad muidugi kõik.

Kas sadamate ja nende pakutavate teenuste kohta ka omaette teatmikke koostate?

Londoni messiks oli meil materjal juba valmis ja läks inglaste merematke assotsiatsiooni, kus nad olid nii kenad, et panid meie filoloogide ingliskeelse teksti veel omakorda inglise keelde ja saatsid tagasi. Nüüd on päris korralik materjal trükitud ja saadaval. Inglaste mootorpaadisõitjate ja purjetajate teatmikus olid lausa katastroofilised andmed Eesti kohta: umbes niimoodi, et sadamas on püssimehed ja toll võtab kõik ära. Kõige tähtsam ongi nüüd see, et õige teave meie kohta laiali läheks.

Eile sain signaaleksemplari mereatlasest, mis on lehtedel. Peterburi kartograafia tegi. See sisaldab kaarte Tallinnast Riiani, aga plaanis on teha ka Peterburist Tallinnani ja Riiast allapoole.

Kohaliku "Regio" firmaga ei ole meil hetkel kontakte, ju ei ole neil meid praegu vaja. Tahtsime need kaardid koos "Regioga" valmis saada, oli me koostamisega päris kaugel, aga see seisab mul siiamaani. Sügisel hakkasime vaatama, et ehk saab Peterburi kaudu teha, ja sel juhul tulnuks osta õigus neid kaarte trükkida, aga nad tegid selle asja niimoodi ära, nagu nad nüüd tegid.

Kui palju meil on sadamaid, kuhu on võimalik väikelaevadega ööbima jääda?

Arvu ei oskagi öelda. Eelmisel aastal käidi 32 sadamas sees. Tänavu on kindlasti rohkem. Aga on ju veel sadamad, kuhu saavad sisse ainult mootorpaadid. Nendega hakkasime alles hiljuti tegelema. Panime piirkonniti nimekirja kokku, kus mis sadamad on. Ka need tuleks koordinaate pidi kirja panna ja kaart mere äärt pidi täis tikkida. Aga need on juba eraldi registris. On meil ju ka kolm laevaregistrit.

Veeteede ametilt sadamapassi saamine on omaette keeruline töö. Keegi pole ühtses kogumikus avaldanud nõudeid, mida kõiksugused ametkonnad, näiteks ka keskkonnaamet ja veterinaarkontroll, ühelt sadamalt nõuavad. Katsun kõik need nõuded kätte saada ja sadamatele laiali saata, et neil oleks natuke kergem elada. Mu meelest peaks vastav komisjon korraliselt koos käima ja kõigi ametkondade esindajad seal oma osa läbi vaatama ning märkused tegema, kui dokumendid korras ei ole. Muidu peab see vaene inimene näiteks Peipsi äärest võib-olla kolmteist korda Tallinnas käima — ühel päeval ei saa ta ju kaugeltki kõiki otsustajaid kätte. Inimesele peab asjaajamise ikka võimalikult lihtsaks tegema — kõik on tegelikult ju ühe ja sama asja eest väljas. Selle eest, et teatud piirkonna inimesed saaksid tööd, kui sadam käima läheb. Ja seda me tahame ju ka, et turist võimalikult palju raha siia jätaks. See on meile kõigile, ka ametnikele, kasulik.

Sadam peab leidma võimaluse igasuguseid teenuseid pakkuda, mitte katsuda suure kaimaksuga kogu summa kätte saada. Parem lasku 10—20 krooni kaimaks alla, ja pakkugu näiteks head sauna või automaatpesumasinat — nii saabki raha kätte.

Meil mahub teenuste nimekiri praegu vaevalt kahte ritta sadama nime taha ära.

Ahvenamaal ulatusid vastavad tingmärgid alla lehekülje lõppu välja. Olid loetletud ka näiteks pangad ja poed, mis ei pidanud sugugi otse kai peal olema.

Missugustel messidel olete tänavu talvel meie mereturismi võimalusi tutvustamas käinud?

Sügisel oli "Tourest" ja Londoni mess. Materjalid olid ka Moskva messil. Eestis on palju tutvustamisvõimalusi olnud: Haapsalu äripäevad, siseturismi mess, Pärnu "Suvetipp" ja nüüd siin meremess. Igal pool on virnade viisi materjale läinud.

Nüüd pakume Eesti inimesele ka võimalust merel purjetada. Meil on jahtidega lepingud sõlmitud, hinnad välja töötatud.

Nüüd oodatakse sadamasse ka juba eesti turisti. Paadiostmistki on üha enam kuulda ja näha.

Kõige rohkem on heameel selle üle, et meil on praegu väga hea kontakt teede- ja sideministeeriumi merendusosakonnaga. Ka asekantsler hr. Palmet tunneb meie muredele täielikult kaasa ja on need oma südameasjaks võtnud. Mereinspektsiooniga on samuti hea kontakt. Ja tundub, et veeteede ametisse lähevad uued spetsialistid, kellega on hea koos töötada. Nad tunnevad nii mereturismi kui mereohutust, mis on samuti tähtis. Kui hakkame kõik ühte jalga käima, on ka areng kiirem.

Mari Vamba

Mereturismi statistika

1993—1995

Sadam	Paatide arv			Külastajate arv		
	1993	1994	1995	1993	1994	1995
Narva-Jõesuu	11	3	3	14	10	3
Vainupea	5	16	3		64	11
Vergi	12	39	57		118	221
Loksa	4	3	5		13	14
Hara			30			102
Kaberneeme		1	11		5	39
Prangli	4	4	31		19	109
ESS Kalev YC	176	197	282		656	885
EJL Pirita	1252	1472	1998	5467	6122	8300
Naissaar		72	160		322	780
Lohusalu		47	164		141	542
Nõva			9		37	32
Dirhami	126	126	185	437	454	586
Haapsalu	298	376	518	931	1191	1657
Sviby	5	5	44		15	154
Rohuküla	38	44	22		222	81
Virtsu	115	251	189	359	833	572
Pärnu	88	187	157	256	822	496
Kihnu	68	223	251	223	892	970
Kuivastu	17	106	82	83	408	271
Kõiguste	2	108	139	7	405	528
Roomassaare	132	221	201	452	860	673
Nasva	76	104	80	249	434	274
Mõntu		13	4		53	21
Veere	40	52	43		250	144
		kruiis	19			9000
Triigi		61	91		244	396
Orissaare	55	83	85		247	293
Kalana	4	9			39	
Orjaku	15	57	15		261	53
Lehtma	415	488	436		430	1607
Suursadam			80			309
Paldiski			25			86
Ruhnu			11			41
	2848	4377	5510	8064	15 571	29 738

Mulluseid väliskülalisi

Riik	Aluseid	Inimesi
Soome	2676	8363
Rootsi	68	231
Saksamaa	37	215
Läti	22	100
Suurbritannia	21	46
Taani	8	35
Poola	8	44
Holland	11	45
USA	3	24
Venemaa	7	35
Norra	1	13
Kanada	1	4
Belgia	2	

Kokku külastas mullu Eesti väikesadamaid **5510** alust **20 738** külalisega, lisaks 16 korda merematkelaev kokku 9000 reisijaga.

Varasemail aastail külastas väikesadamaid tunduvalt vähem aluseid: 1989. a. **287**, 1990. a. **365**, 1991. a. **521** ja 1992. a. **780**.

Kiri Pärnust

Ainult 36 laeva

Pärnu Kesklinna sadamas seisab täna, 3. mai keskpäeval 4. kai ääres lätlaste "Kraslava". Tuli Tootsi briketi järele; on varemgi käinud. On vaikne, Vallikraavi vahtrad pole veel jõudnud pungi ajada. Jõgi on ammu vaba, lahel olevat veel liikuvaid jäälahmakaid, aga kauaks sedagi. Kuus aastat selles kauba- ja laevademöllus olnult oled harjunud laevu lugema ja pead kurvalt tõdema, et tänavu on meil ja Emajões ainult 36 laeva sildunud. Kindral Talv on oma raske käe kogu navigatsioonile peale pannud, lasknud meil 5. veebruarist kuni 5. aprillini enese tahtmata, niisiis sundpuhkusel olla. Ja ega tööandjalgi kerge ole olnud. 60—70 võimalikku laeva on läinud mis läinud, tasa ei suuda seda enam teha inglidki taevas, inimestest rääkimata.

...Jaanuar, see pakaseline jaanuar. Juba aimata oli, et s e e tuleb, et karikas ei lähe meist seekord mööda. Jää oli juba siis raske. "Karu" võeti ära. Kõik hakkasid korraga oma raha lugema ja nutma. Pärnu on ju p r o v i n t s . Tallinn, metropol, peab elama. Hoidku taevas, kui s e a l jäämurdjate pärast midagi toppama jääb — milline häbi ja alandus! Sellepärast, antagu andeks, tundub too linnriik mõnikord üsna vastik. Aga — pealinn ju.

Läbi jaanuarijää murdsid end sisse "Paula", "Amuur 2505", "Magnus E", "Flandinaga" ja mõned teisedki. Rootsi puksiiri "Karl-Erik" tulek oli hoopis omapärane. Ei teagi, mitukümmend tundi sai teda üheainsa radiaatori soojuses oodatud: tulevad ja tulevad, silm vajub vahepeal kinni, vastu hommikut lõpuks võpatad üles — ongi kai ääres. Üleni jääs, üleni jääd täis. Ja sa saad täielikult aru, mis selle pakasega merel tegelikult toimub.

...Veebruari algus. Imekombel on "Odin", vana tuttavgi, tulnud. Ei, härra Engelbrecht ei tule sedakorda sillaltki alla, ei taha meie poodides käia ja hindu Saksamaa omadega võrrelda. Habe on ikka nagu kotermanni oma, kuid jah, sedakorda ta viipab ainult sõbralikult, tõstab tervituseks vast pisut kätt. Ma saan tast aru: talv.

Oh, see "Rudolf" ja see kollakasroheline PTS "Hallilaid": lausa ime, et nad, härmapurikad, kaiga kokku ei külmunud.

...1. aprill. Ei, see pole aprillinali: Peterburi jõepuksiir — jäämurdja "Kapten Demidov" on koos Rootsi "Louisaga" kai ääres. Kaugelt ja kaua tulnud, vahepeal ise aidatu ja teiste aitaja, tahab ta tõestada, et kalendrikevad on siiski alanud. Võtab vööriossa alati vett, et see raskem oleks ja et suusk jääd muljudes paremini mõjuks. Seal on intelligentne ja sõbralik meeskond. Huvituvad David Samoilovist, literaadist ja luuletajast, kes elu lõpu poole Pärnus elas ja siinsele metsakalmistule on maetud. Kutsume neid mehi siis Pärnusse suvitama.

Talvest ja pakasest hoolimata on kaldal kõvasti ehitatud. Emajõesse, pisut laevaremondist tahapoole on kerkinud võimas freesturbahall. Teab, kuidas need vaiad turbakai jaoks sisse saadakse — targad mehed pidid teadma. Alles äsja tassis "Rudolf" võimsa ujuvkraana saarte kandist siia, aga kaugelt ei ulatu silm seletama, misasja ja kellele ta seal teeb. Aga asjata talle küll nii kaugele järele ei mindud.

Kas suve või siis aasta jooksul viiakse vast lahtine turvas Kesklinna sadamast hoopis minema. Või tuleb veel mingisuguseid muudatusi. Seda näitab aeg.

Otto Taul

Helsinki sadamas tõhustatakse kontrolli

Helsinki Sörnäisten sadamas on juba möödunud aasta lõpust karmistatud sadama territooriumilt väljuvate kaubaveokite kontrolli. Jaanuarist laiendati seda ka sõidu- ja väikekaubaautodele. Sõiduautodega oma asju Sörnäiste sadamas asju ajavatel organisatsioonidel või isikuil on vaja muretseda load ja harjuda sadamast lahkumisel väravas peatuma. Kui luba ei ole, tuleb sissesõidul spetsiaalne pitsatiga paber võtta. Samuti tuleb sadamas olijail olla valmis vajadusel oma isikut tõendama kas autojuhilubade või isikutunnistuse ettenäitamisega, samuti võidakse nõuda auto registreerimistunnistust või volitust.

Pressikonverentsilt

Ajakirjanike kaudu riigimeesteni

Inreko Laeva AS-i peadirektor **Enn Rohula:**

Meie oma oli esimene sõjajärgne erakapitalil põhinev laevafirma. "Inreko" oli algul väikeettevõte. Meie põhimõte oli, et rajame oma äri mitmele jalale: vahendustegevus, tööstus, transport jne. Kõige paremini läks käima laevandus, sest saime sinna andekaid noori inimesi ja professionaale. Vahendustegevuse tõttu N. Liidu sees saime infot kiirlaevade kohta; tekkisid sidemed tehasega. Nüüdseks on meid usaldama hakatud, ja saame laevade ostmiseks krediiti. Kolmel tiiburil — "Liisal", "Jaanikal", "Laural" — oleme põhiosa krediiti juba tagasi maksnud. Suurele laevale jõud kohe peale ei hakanud, "Corbiere" oli renditud. Selle sõidugraafik oli soodus eesti reisijaile: hommikul siit minema, õhtul tagasi. Päevarent oli 26 000 marka, sellega suutsime oma rahalise seisu hoida nullis. Aga siis ütles "Eckerö", praegune "Eestin Linjat" põhiomanikke, et enam ei rendi, võtame laeva tagasi. Olime sunnitud minema kõrgema rendi peale — liin oli ju käima pandud. Pidime hakkama opereerimisel otsima kasulikumaid variante. Selleks pidime Helsinkisse oma agendifirma looma. Sel ajal ei saanud seda teisiti teha, kui et põhiosalus pidi olema soomlastel. Mõne aja pärast osanikud vaatasid, et äri läheb hästi, ja keerasid meile kähku kärna ning rentisid meie selja taga kaks katamaraani, kasutasid meie kaubamärki ning hakkasid konkurentidena Tallinna vahet sõitma. See oli see Sinise Vee AS, omanikud Mauri Ojala ja Jorma Heinonen. Oma usalduse tõttu maksime kooliraha. See oli agendilepingu rikkumine, audiitor tuvastas meile tehtud kahju. Kohtuprotsessi nende vastu me võitsime, see summa mõisteti meie kasuks välja. Ainult et nad olid selle raha juba ju katamaraanide peale ära raisanud.

Aga peale tahtmise peab olema ka oskusi, et niisugust äri opereerida, ning mitte ainult Soome poolelt, vaid ka siit. Nii nad sattusid täielikku miinusesse ja lõpetasid oma tegevuse.

Hakkasime looma firmat, sest siis oli see juba lubatud. Koostööd pakkusid ka välislaevafirmad, aga mõtlesime, et teeme seda parem mõne Eesti firmaga. Tegime ettepaneku "Eesti Merelaevandusele".

Kui "Corbiere'i" rentisime, oli see väga viletsas olukorras. Tänu oma tehnilisele mänedžmendile olime selle päris heasse seisu viinud. Saime aru, et pole mõistlik laev rentida, see korda teha ja siis tagasi anda. Tekkiski võimalus teatud garantiide korral liisinguga laev osta. *"Nordström & Thulinil"* "Nord Estonia"-"Thor Heyerdahl" parajasti seisis ning neil polnud seda kuhugi panna. Nad olid nõus laeva müüma viieaastase tähtajaga igal aastal makstava summa eest, kui meie anname 1,5 miljoni $ garantii ja leiame sama suure summa peale ka mingi Eesti firma või finantsasutuse garantii.

Nii saime "Vana Tallinna". See oli täpselt samamoodi tehniliselt väga halvas olukorras. Suured ja kiidetud firmad võtavad teinekord laevast ikka viimase välja. Meie püüame küll laeva maksimaalselt investeerida ja teda korras hoida. Investeerime sellesse praktiliselt iga kuu 1 miljon krooni. Juurde oleme võtnud laenu ja laevas suure töö ära teinud. Kõigepealt tõstsime tal kaks korda jääklassi, siis vahetasime katlasüsteemi. Panime peale bioloogilise puhastussüsteemi. Ja viimasel korral vahetasime välja kaks peamasinat. See on väga suur investeering. Masinad olid halva

Konverentsisaalis esinesid Enn Rohula (keskel) ja Hannes Saarsoo (vasakul). Paremal istub Enn Kreem.

Roolikambrit näitas kapten Rein Oolmets.

ekspluateerimise käigus väga viletsasse seisu viidud. Algul parandasime need ära, aga mõne aja pärast oli meil vaja kiirust juurde saada, et neljareisises graafikus sõitma hakata.

Võtan laeva tehnilise meeskonna ees mütsi maha, kes masinate vahetamisel Eesti suure töö ära tegi. Soome tehased pakkusid selleks tööks 45 päeva, meie tegime Poolas 35 päevaga. Peab ütlema, et poolakad panid ka välja oma tehnilise meeskonna *tähtede paraadi*. Ning mis kõige meeldivam, koju tulles tehti käigukatsed ära ning kõik läks 101% täppi.

Ka laeva sisustus, mis just reisijaile kõige rohkem silma jääb, on väga põhjalikult muutunud.

Eelkäijad ei ole viitsinud laeva korpuselt vana värvi korralikult maha puhastada, ja on uue värvi niisama peale mätsinud. Nüüd on meil plaanis laev ka väljastpoolt täiesti korda teha.

Laeva metalliosa on "Vanal Tallinnal", muide, väga hästi õnnestunud ja sama korras kui *sündimisel*, ei ole üldse roostetanud. Perspektiivis on meil selle laevaga võimalikud kaks varianti. Meil on jäänud selle eest maksta kaks aastat. Siis saab laeva peale laenu võtta ja teha temaga midagi niisugust, nagu on näiteks tehtud "Sally Albatrossiga" — muuta täiesti tänapäevaseks. Teine variant on vahetada see laev päris uue vastu. Omanike idee on ja jääb, et iga äri peab end ise majandama ja laevandusest tulev raha investeeritakse eranditult laevandusse. Ka ei ehitata selle eest omanikele villasid.

Plaanid jätkuvad kiirlaevadega. Huvi on katamaraanide vastu. Tootjatehas palub meie kaasabi kiirlaevade liinilepanemisel: nad ütlevad, et ainsana oleme meie seda professionaalselt teinud.

Tiiburite üks suuremaid eeliseid on, et need täidavad väga täpselt graafikut. Tuul mõjutab mõlemat, nii tiiburit kui katamaraani. "Jaanikal" ja "Laural" on kosmonautikas välja arendatud stabilisatsioonisüsteem, mis võimaldab kõikumist võimalikult vähendada. Teine oluline eelis on tiiburitel suur vastupidavus. "Laura" puudutas meil kord põhja, ja titaantiib lõikas kari otsa lihtsalt katki, aga tiiva peal olid kahes kohas väikesed krammid.

Vaidlen sellele vastu, nagu oleks tiibur suurest laevast ohtlikum. Praegu auditeeritakse meid ISM koodeksi suhtes. Seni on Peterburi Registri audiitorid meiega rahul olnud. Meie poliitika on, et laevasõit oleks reisijaile ohutu ning laevad ei ohustaks merepuhtust.

Mõned väljavõtted vastustest ajakirjanike küsimustele

Palju sellest, mida "Estonia" huku põhjuste kohta kirjutatakse, on konkurentide haudadel sõja pidamine.

* * *

"Vana Tallinna" neljareisine graafik andis võimaluse osal inimestel hommikul Kadaka turule jõuda ja õhtuks kodus olla, teistel õhtul pärast tööd laeva tulla, varieteeprogrammi vaadata ja võib-olla Stockmanni kaubamajas käia. Kui jõustus Soome lubatava alkoholi piirang, siis mõtlesime sama sõidugraafikuga jätkata. Pakkusime võimaluse ühe "tühja" reisi teha ja teisega kokku nõutud 20 tundi Eestis viibimist täis saada. Laev on ju Eesti territoorium, käigu ta pealegi vahepeal korra Helsinki sadamas. Aga Soome toll ei aktsepteerinud seda varianti, et reisija käib vahepeal korra Helsinki sadamas tagasi.

Nii pidime tagasi minema kahereisisele graafikule. See on muidugi halb Eesti reisija jaoks. Nüüd tulevad soomlased õhtul peale, ööbivad laevas, järgmisel päeval käivad kauplustes ja õhtul Helsinkisse tagasi jõudes on oma 20-tunnise *normatiivi* ära täitnud.

Mina näen selle seaduse mõtet rohkem Helsinki-Stockholmi vahelises äris: seda maad ei saa edasi-tagasi kuidagi alla 20 tunni läbida. Nii et see tegevus suundub kõik sinna. Ja mis kõige imelikum: Vaasas, Turkus jne. neid piiranguid ei ole, piirangud on ainult *paganatemaale*.

* * *

"Meremees": Kiitke Tallinna sadama tollitsoonis olevat *tax-free* poodi ka, mis suure osa müügitööst teie eest ära teeb.

Kui laeva peal müüakse viina 40 margaga, siis seal võetakse 2 marka vähemaks, ja ostja läheb sinna ning laevalt ei osta. Sel põhimõttel on väga lihtne äri teha. Kui "Hansatee" pakkus end samuti selle kaupluse pinna saamiseks konkureerima, siis ei võetud meid sel teemal isegi läbi rääkima. Pind anti firmale, kes seal praegu kaupleb.

"Meremees": Kuidas edeneb praegu "Hansatee" piletimüük Soomes?

"Tallink-Finlandiga" on meil mõnes asjas võib-olla erinevad arusaamad, aga vastuolud pole olnud ületamatud. Firma Keijo Mehtoneni juhtimisel arendab reklaami, ja me oleme rahul.

"Meremees": Missugune on Eesti kauba osakaal selle hulgas, mida laevas müüakse?

Aga praktiliselt seda ju ei olegi. "Saku õlu"? See ei ole ju kodumaine — vaadake, kes on Saku Õlletehase omanikud. "Pauligi" kohv pole samuti kodumaine. Leib? Kas "Fazer" on kodumaine? Jah, "Madise" leib on. Juustu on ka, aga võiks rohkem olla.

Poleks Inreko Laeva AS-i ja "Eesti Merelaevanduse" koostööd sündinud, poleks Helsinki-Tallinna vahel kodumaist reisilaevandust ka olnud.

Eestis on häid toiduaineid. On Karksi õlu, mis on Saku omast veel parem. Aga Karksi omad ei saa oma kaupa anda laeva peale ja oodata 30 päeva, kuni see ära müüakse ja maksta saab. "Hartwall" ja teised saavad seda endale lubada. Mujal maailmas on normaalse krediidi protsent alla kümne, aga meil üle kahekümne. Karksi ei saa oodata tasu saamisega 30 päeva ja selle asemel minna krediiti nõudma.

Meie ei saa kaupa sisse võtta kallimalt, kui selle maha müüme. Müügi pealt teenitav on see raha, millega maksame laevu, maksame kalleid sadamamakse jne. Tallinna sadama *tax-free* poes müüakse küll Karksi õlut, aga neil on müügipinnaks ruutmeeter, mis maksab 100 korda vähem kui meie jalge all oleva laeva ruutmeeter. Meie all on kiil, masinad, 10 tekki jne., jne. Nii neil seal sadamahoones ongi hea *dumpingut* teha.

Piletihinnad langevad, sest firmasid seda vahet sõitmas on küll ja küll. "Silja" sõidutab edasi-tagasi 120 kroonigа. Öösel neil sõitjaid ei ole, võtavad siis eestlased peale. Eestlastele on see muidugi kasulik. Iseasi muidugi, mis niimoodi saab meie kodumaisest merelaevandusest. See peaks riigimeeste asi olema.

Mari Vamba

Juhuse läbi sattusid ühte mainädalasse kaks lühikest merematket Tallinn-Helsinki liinil kahe eri firma laevaga. Esimene reis "Vanal Tallinnal" Inreko Laeva AS-i ja "Hansatee" kutsel oli pressiüritus, nagu ikka ajakirjanikele korraldatakse. Mujal sagedamini, meil harvem. Eesmärgiks tutvustada ajakirjanikele firmat ja laeva, et edapidi, kui kirjutavad, kujutleksid täpsemini, millest jutt. Teine reis "Silja Festivaliga" sobis võrdluseks.

Reis algab ja lõpeb sadamas

Minnes ei olnud Eesti reisijail kummalgi korral võimalust tunda uhkust oma sinisekaanelise passi üle, sest silti kirjaga "Eesti kodanik" ei rippunud ühelgi passikontrolli rajal. Tuli omas kodus seista järjekorras üle peade muljeid hõiklevate ja ostudega koormatud turistide vahel. Piirivalvurid seletasid seda endi vähesusega: kohal olevat ainult kaks passikontrolli ja "ei saa ju ometi väheste Eesti reisijate pärast sadu turiste oodata lasta". Saab. Kontrollijate arvust hoolimata tehakse seda nii Helsinkis kui ka Stockholmis. Eraldi rajal (radadel) lastakse läbi oma (nüüd küll Euroopa Liidu) kodanikud, ja muid kodanikke lubatakse sinna alles siis, kui omadega asi ühel pool.

Tallinna hilisõhtul tagasi jõudvaile Eesti kodanikele oma passikontrolli rada siiski oli. Ent seejärel rahuldas uudishimu püüdlik tollinoormees. Pressiürituselt saabuval ajakirjanikul, kes polnud Tallinna sadamast lahkumisest peale kodumaalt hetkekski ära olnud – laev on ju Eesti territoorium – suunati "pagas" transportöörilindile. Nii lasi uudishimulik tollimees läbi valgustada niihästi just enne reisi trükikojast toodud värsked ajalehed, reisipildid fotoaparaadis kui ka reisikõnelused diktofonilindil. Loodetavasti oli huvitav.

Reisiteenindus tollitsoonis on paindlikult reageerinud reisijate muutuvatele vajadustele. "Nordeski" *tax-free*-poe ukselt võis eesti ja soome keeles lugeda: *"Seoses laeva* (loe: "Silja Line'i" laeva) *sõiduplaani muutmisega oleme avatud 10–24."* Järgnes teade üksnes soome keeles – vist selle kohta, et lõhutud pudelid tuleb välja maksta – meeldiv teada, et vähemalt pudelilõhkujaid eestlaste hulgas ei oletata.

Kes vaadata oskas, võis märgata, et päeval on Kesklinna sadamas kitsas. Üheaegselt oli sadamas 6 reisilaeva, kaikohta terminaalide juures jätkus neljale. Kui "Vana Tallinn" sadamaväravasse jõudis, hakkas vesi keema "Georg Otsa" vöörikruvi juures ümberhaalamiseks vabanenud kaikohale. Et vabastada eelmine koht just kohale jõudvale "Apollole". Vähemalt ei seisnud reisilaevad seekord reidil.

Esimene reis

"Hansatee" PR-talitus oli reisikava oskuslikult kokku pannud: pressikonverents algas siis, kui igaüks oli omal käel jõudnud laeval ringi vaadata. Helsinkis seismise ajal oli võimalus näha seda, mida muidu ei näe: masinaruumi, roolikambrit ja kööki. Ning enne kojujõudmist pakuti veelgi võimalust firmajuhtidele küsimusi esitada. Kajuti ja söögi-joogi eest oli hoolitsetud – mida enamat tahta.

Ajakirjanikud kasutasid agaralt võimalusi näha ja küsida. Nagu teisal võib lugeda, püüdsid niihästi Enn Rohula kui ka Hannes Saarsoo, kapten Rein Oolmets, peakokk Imre Kose ja Inreko Laeva AS-i tehnikadirektor Valentin Kavun igati näidata,

Sõit eikuhugi

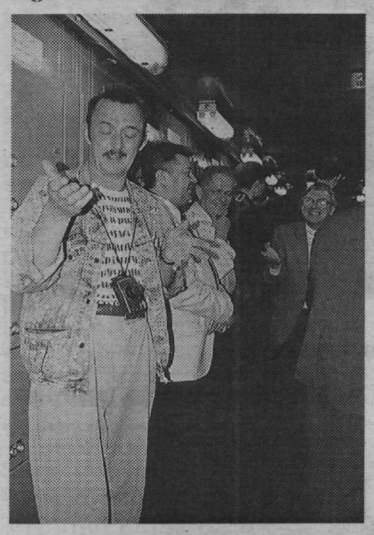
Kruisireportaaž

et Eesti lipu all on endine "Nord Estonia" tunduvalt paremaks saanud ja üleüldse, Eesti laev pole halvem kui välismaine.

Sellest pole kombeks rääkida

Paraku viis reederikohvi juurde pakutud pooletuhandekroonine konjak mõnel ajakirjanikul vist enamiku kuuldust–nähtust meelest. Ega muidu poleks ülejärgmisel päeval lugeda olnud, et räägitu on ainult pealtnäha õige. Tegelikult võivat "Vana Tallinn" püsima jääda vaid *"hooajalise abialusena mõne uhkema kõrval"*. (Kirill Teiter "Millel püsib "Vana Tallinn"?" – "Õhtuleht", 16. mai)

Pole parata, kodumaise kauba headust peab kiitma kaup ise, seepärast tuleb edaspidigi pressiüritusi korraldada. Ajakirjanikud peavad aga oma sõltumatust ja äraostmatust demonstreerides kasutama vähemalt õigeid väiteid.



Seltskonnakroonika: masinaruumis esiplaanis Kirill Teiter.

Teine reis

Juba piletikassas selgus, et "Silja Line'i" laevadele Eestis pileteid müüv "Baltic Tours" teeb tihedat koostööd niihästi "Stockmanniga" kui ka "Sõnumilehega": piletikassas jagati ajalehte, mille esiküljel Stockmanni kaubamaja reklaam. Eestlastele korraldatava kruisina reklaamitud reisile sai osta pileti, mis kõigist senikohatuist odavam. Paraku jagas piletikassa veel mai lõpuski soome–, rootsi–, inglis– ja saksa–, kuid mitte eestikeelseid trükitud päästejuhendeid.

"Silja Festivalil" pakutav matkekava kasutamiseks ei sobinud: soome ja rootsi keeles anti teada, mida teha Helsinkist lähtuval matkel. Reisijate hulgas võis eestlasi siiski märgata. Laeval orienteerumiseks vajalik teave oli aga ka eesti keeles.

Enne väljasõitu olid lahti kaks kohvikut ja baar, aga inimesed istusid seal midagi ostmata laudade ääres. Paljud kasutasid tuule kiuste ülatekil võimalust veidi pärastlõunapäikest näole lasta. Laevapoest veeretati esimesed õllekastid välja juba veerand tundi pärast kai äärest lahkumist.

"Silja Festivalil" on seda, mis annab laevale sära – avarust, vasktorusid ja klaasi, ilusa disainiga lifte – rohkem kui "Vanal Tallinnal". Rohkem on ka ruume, kus 700 reisija ringis (just niipalju oli sõitjaid kummalgi laeval) hajub nii, et kuskil pole rahvahulka näha. Läbi pea käis mõte: kui see suur ilus laev oleks ostetud Eestisse, leidnuksid eesti ajakirjanikud kindlasti seal midagi laita.

Merematkelisel läheb esimest korda laeval viibides juba kõigi restoranide–baaride–poodide ülevaatamiseks hulk aega. Võis veenduda, et hinnatase on sama või veidi kõrgem kui "Tallinki" laevadel. Baaride tolle päeva eripakkumine oli "Vana Tallinn" kohviga. Huvitav oli teada saada, et kajutit üürides makstakse ükse eest: reisijate puhkeruum kujutas endast alumise teki kajuteid, milles oli olemas kõik peale ukse: mine ja viska pikali.

Reisijad olid paiga leidnud kes kus: tugitoolis tukkumas, igavleva baarimehe kiuste baari aknaalustes laudades merevaadet nautimas, restoranides ja poodides. Ühes baaris istus suurem seltskond, vist omavahel tuttavaid, ergutades karaokelauljaid. Inimsõbralikum kui "Vanal Tallinnal", kus valesti laulev innukas vanaema teiste tantsusammu sassi ajas.

Pärastlõunane rootsi laud oli odavam kui õhtune, aga nähtavasti märksa väiksema valikuga. Ent eri viisil pakkusid süüa veel mitu restorani. Autojuhtidele oli omaette, vaikne ja rahulik mess, nagu "Cinderellalgi" nähtud – neile laevamelu ei meeldi.

Konverentsisaalis olid vaheseinad kõrvale lükatud, valmistuti 1300 maijooksja vastuvõtuks järgmisel hommikul.

Et sõiduplaan nelja reisiga päevas on pingeline, on ka laevapere tööpäevad pingelised, sageli osadeks jaotatud. Elatakse vastavalt ametikohale ühe– või kahekaupa kahel keskmisel tekil. On saunad, võimlemis– ja puhkeruum ning avar mess, aga väiksema hingetõmbepausi pidava seltskonna võis leida ka koridorinišist.

"Silja Festivali" laevapere on kaua koos töötanud, varem "Sally Albatrossil". Et teenindus "Silja Line'i" laeval millegi poolest oleks "Tallinki" laevade omast erinenud, ei õnnestunud nii lühikese reisi jooksul märgata. Aga "Silja"–"Viru"–"Stockmanni" teenindusketti, millele juhtis tähelepanu "Sõnumileht", põhjendati garanteeritud ja tuntud headuses teenindustasemega – "Silja Line" ei julge tundmatut firmat soovitada.

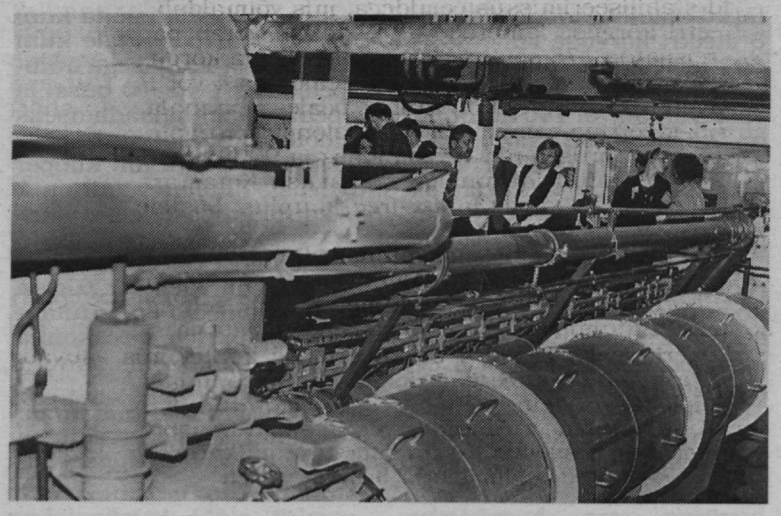
Veelkord kodu– ja välismaisest

Soomlastel on hea teada, et nende huvisid kaitseb peale riigi ka kodumaine firma. Paar päeva hiljem teatasid ajalehed: kui Eesti piirivalve oma tööd tunduvalt ei kiirenda, ähvardab "Silja Line" jätta mõne aja Tallinna sõitmata. Piirivalveametnikud vabandasid ja lubasid passikontrolli tunduvalt kiirendada. Kes julgeks enam meenutada Eesti reisijate passikontrollirada.

Kui paarkümmend eesti merematkelist end laeva vestibüüli väljumist ootama seadsid, veeretasid kelnerid sinna ratastel leti plasttopside virnade ja sildiga, mis teatas, et saab õlut ja *long drinki*. Küsimusele – kelle jaoks? – sai vastuse sadamahoones, kus sajad reisijad ummistasid öist laevalepääsu oodates kõiki treppe. Nähtavasti oli pidu veel algamata.

Siinkohal on aga sobiv meelde tuletada, et Eesti laevale Helsinkis midagi säärast Soome toll kohe kindlasti ei luba. Ja kui Eesti toll lubab Eesti laeval Tallinna sadamas kai ääres pidu pidada (st. müüa), siis sedasama välismaa laevale lubada ongi vist Eesti väliskapitali soodustav majanduspoliitika.

Madli Vitismann



Masinaruumi polnud küllap kuigi paljud enne näinud.

Kaotushirm sunnib "Siljat" kohanema

Ikka raskes kriisis ujuv "Silja"–kontsern on 5 aastaga omanikule toonud üle miljardi marga kahjumit. Sellegipoolest on "Silja" osakud olnud viimase paari kuuga kõvasti tõusul.

Investeerijate usk "Siljasse" on nähtavasti tagasi tulnud pärast laevaomaniku teadaannet, et see müüb laevu ja kohandab oma tegevuse usaldatavamatesse raamidesse.

Nelja aastaga ei ole "Silja" omanikele jaganud pennigi, nood on, vastupidi, pidanud hankima 600 miljonit marka lisaks, et vältida veel suuremat katastroofi. "Helsinkin Sanomat" aprillikuiste arvestuste järgi olid "Silja" möödunud aasta netovõlad 4,1 miljardit marka 3,5–miljardilise käibe juures. Nende arvudega oli "Silja" Soome 1995. aasta suhteliselt suurim võlgades ettevõte (140%).

Kontserni rahaasjad on nii räsitud, et uuel juhatusel on kiiresti vaja hankida katet. Tänavu I kvartalis tuli lisakahjumit 128 miljonit marka.

Võimalusi on kaks: piletihinna tõstmine või laevade müük. Juhtkond teatas aprillis, et loobutakse hinnarallist Soome ja Rootsi vahelisel liinil. Jaanuaris–veebruaris kaotas "Silja" kokku 100 000 reisijat. "Vikingil" on olnud siiski võimalus pidada hindu madalamal seoses parema finantsolukorraga.

Hinnarallist loobumine ei suurenda tulusid nii palju, et ei peaks laevu müüma. "Festival" on kavas müüa 80 miljoni $ ja "Finnjet" 25 miljoni $ eest.

"Silja" müügilehel on külmveolaevad ja merematkelaevad.

Kõvaks võistlejaks on tulnud ka "Finnlines", mille 71%–lises omanduses olev "Finnlink" on kiiresti kasvatanud oma osa Soome ja Rootsi vahelistes lähivedudes.

Üks omanikest, NCC, on avalikult teatanud, et "Siljale" otsitakse uut omanikku, kui laevaühing on saadud stabiilseks. NCC on andnud mõista, et uus omanik on vaevalt Põhjamaade, kuid tõenäoliselt Euroopa oma.

"Navigator" 1996, nr. 3 põhjal

Miks nad just "Siljaga" sõidavad?

Nähtavasti oskab "Silja Line" ilusamini kutsuda. Mis sest, et laevapilet on servast servani soome keeles, kassanäitsik tõlgib ära. Aga laeval on üks esimesi trükiseid, mis silma hakkab, õpetus, kuidas ***stammkundeks*** saada.

Sissejuhatus tundub ülearu lüürilisena: *reis "Siljaga" jätab alati muljet, Läänemere elegantseimad laevad, kõrgeklassilised restoranid, hubane miljöö ja hästivarustatud kauplused – teenindus on alati parim.* Asjalikult selgitatakse aga püsikliendi soodustusi. Peale soodushindade ja erireiside odavam autoparkimine, soodustused kindlas hotelliketis jms., aga ka püsiklientidele neli korda aastas saadetav oma ajaleht.

Kogu aga punkte: edasi–tagasi sõit Tallinna annab 2 punkti, 1000 marga kulutamine laeval aga 1 punkti. Ent kui lastega pere on korra Tallinnas või abielupaar Stockholmis käinud, võivadki nad end kaheks aastaks "Silja Line'i" püsiklientideks meldida.

Kuidas nad saaksidki "Viking Line'i" või hoopiski "Tallinki" laevu eelistada?

Madli Vitismann

Kotermannid

Hakka või kotermanni kahtlustama, et *Tallinki* firmalehe "Kotermann" märtsi-, aprilli– ja mainumber nüüd lõpuks kõik koos toimetusse jõudsid.

Märtsinumber räägib pikalt ja põhjalikult "Vana Tallinna" kahe peamasina vahetamisest ning samal ajal tehtud laeva interjööri puhastamisest — parandamisest — muutmisest. Tööde käik ja tulemused saavad selgeks kõnelustest paljude asjaosalistega. Et kogu tegevus toimus Szczecinis, siis leiab lehes koha ka pisuke, aga põhjalik ajalooline ülevaade sellest sadamalinnast.

Tallinki vaatenurgast heidetakse pilk ka uutele mereohutusnõuetele.

Samuti tutvustatakse oma Sadama tänava peakorteri uut söögisaali ning selle töötajaid.

Aprillinumber algab tiibureid igatseva Linnahalli sadamaga. Edasi on juttu "Vana Tallinna" kokkade ja baarmenide meistritundidest hotelli– ja restoraniala ning suurköögi messil. Huvitav on lugeda *Tallinki* organisatsiooni ja töötajate efektiivsuse, kvaliteedi ja kasumlikkuse analüüsi tulemusi.

"Vana Tallinna" vanemmehaaniku uus vahetusmees Janno Lepalaan, kes viimati pikemat aega välislippude all sõitnud, vaatab uustulnuka pilgul ja kogemuste taustal töötegemist laevas.

Veel on juttu Tallinki agendipäevast, veetorni õhkimisest sadamas, aastaseks saanud "Reisieksperdist" ja "Mereleksikonist". Viimati nimetatud loo autor EKR kahtleb muuseas, ja minu meelest päris õigustatult, *jäälõhkuja* asemel *jäämurdja* ainukasutamises.

Aprillinumbris algab ja mailehes lõpeb "Georg Otsa" koristaja Made Torokoffi, kes parajasti kirjutab Tartu Ülikooli juures magistridissertatsiooni, kirjutis sellest, kuidas saaks tõsta teenindu-se kvaliteeti laeval. Üht peamist võimalust näeb ta *subjekt — subjekt* juhtimisstiili üldisemas kasutuselevõtmises, mis loob koostöö teenindaja ja tema juhtija vahel, ühesõnaga, eeldab teenindaja kaasamõtlemist, mitte pelka käsutäitmist.

Veel on mainumbris lood *Tallinki* laevade ohutu juhtimise tunnistuse saamisest, tiiburite hooaja algusest, pressikonverentsist "Vanal Tallinnal", meremessist kriitiliselt ja meritsi saabuvate turistide ehk siis soomlaste vähesusest Vabaõhumuuseumis.

Seoses soomlaste uue alkoholiseadusega ütleb AS Hansatee turundusosakonna juhataja Hannes Saarsoo, et reisijaid on kaotanud kõik laevafirmad, aga meie veel kõige vähem. Diagrammist saab näha Tallinki reisijate arvu mai teisel nädalal.

Mari Vamba

"Tallinki" "relv" püsiklientide võitmiseks: särgid kirjaga *"Olen ostosmatkailija"*. Isi Trapido foto

Meremess Pirital

Tänavune Pirita meremess 10.—12. maini kannatas eelkõige halva ilma ja vähese vaatamisväärse all. Reedellaupäeval oli ilm kõike muud kui messikülastamist soosiv, pühapäeval läks küll veidi paremaks. Võrreldes möödunud aastate väljanäitusega oli tänavune lausa kehvakene. Kas see nii meie kalanduse ja merenduse hetkeseisu näitabki?

Kail olid paiga leidnud põhiliselt merekaupa pakkuvad firmad. Enamuses edasimüüjad, sekka mõned Saare– ja mandrimaised. Kui nüüd mälu järgi võrrelda, siis ainuke valdkond, kus natuke enam vaatamist oli kui eelmisel aastal, oli allveetegevus. Ja siis ei mäleta möödunud aastast pontoonide olemasolu. Muu oli kõvasti kehvem kui mullu.

Välja kuulutatud oli ka *kalamess*. Selle raames oli laupäeva ennelõunal nn. kalaturu nime all kai ääres kalapüügilaev "Vergi", peal püügivarustust ja kala ka. Kohaletulnuid huvitas eelkõige värske kala ostmine, oligi räime ja turska. Muud kalatooted olid veidi madalama hinnaga kui tavaliselt kauplustes ja seetõttu neid rohkem osteti ka. Midagi erilist silma ei hakanud.

Ainuke eksponaat, mis rahvast tõeliselt ligi tõmbas, oli piirivalve **"Pikker"**. Esimene pärastsõjaaegne alus oli toodud rahvale näitamiseks ning kasvõi näpuga järelekatsumiseks. Väike laev oli pidevalt rahvast täis, huvi oli iga viimse kui pisiasja vastu, nii et meeskonnal olid käed tööd täis — juhatada, tõsta, keerata, ja suu pidi muudkui käima. Kiituseks peab ütlema, et vähemalt laupäeval nad uudistajatest veel tüdinenud ei olnud ja vastasid põhjalikult kõikidele nii päris põlvepikkuste kui ka juba parajalt asjatundjate küsimustele. Kuna käiguproovegi juba tehtud, sai sedagi selgitada, kuidas laev merel käitub. Seega siis oli igal soovijal võimalik teada ja näha saada, millele riik oma elik maksumaksja raha kasutanud on.

Näituseruumides väljas olnud kalandusnäitus oli seekord samuti tunduvalt tagasihoidlikum kui varem. Niisama–uudistajatele lausa igav. Asjatundjaid oli küll ka liikumas, nemad ajasid oma äriasju ja konsulteerisid majandusharu arengu küsimustes.

Enda tegevust tutvustas Kalaliit. Püstitasid oma reklaamilehes küsimuse "Mis on Kalaliit ja kellel seda tarvis on?" ning vastasid ise: "Eesti Kalaliit asutati novembris 1995 kuueteistkümne Eesti kalatöötlemisettevõtte poolt peale firmajuhtide mõnekuist aruteluperioodi liidu staatuse tegevuse eesmärkide kohta. Kalaliidust sai kalatöötlemise ja –turustamisega tegelevate äriühingute ja ettevõtjate mittetulundusühing, kelle tegevuse peaeesmärgiks on seatud kodumaise kalatöötlemise ja selle toodangu konkurentsivõimelisemaks muutumine. Käesoleval hetkel koondab Kalaliit endas 16 firmat, kelle läinud aasta kogukäive oli 716 miljonit krooni (s.o. *ca* 70% kogu Eesti kalatöötlemisettevõtete käibest). ...Hoolimata sajakordsetest erinevustest tootmismahtudes on meie liikmed leidnud vajaliku olevat luua katusorganisatsioon, mis seisaks hea selle eest, et kalatöötlejate ühised mured, vajadused ja soovid saaks viidud võimukoridoridesse ning leiaksid seal rahuldava lahenduse. Kuivõrd tänasel päeval ei eksisteeri riigiorganit, kelle õlul oleks kalatööstuse kureerimine, on Kalaliidu liikmed loonud omal kulul oma esindusorganisatsiooni terve rea praktiliste küsimuste lahendamiseks, mida on mõistlikum ja odavam korraldada üheskoos — kasvõi näiteks tehnilise ja normdokumentatsiooni väljatöötamine, osalemine kalanduspoliitika väljaarendamises ja kujundamises kooskõlas EÜ kalanduspoliitikaga, kalaturundus– ja hinnapoliitika väljakujundamine, välissidemete loomine ja pidamine, messidel ja näitustel osalemine, infopankade loomine ja pidamine, koolitus– ja konsultatsioonitegevuse korraldamine jne.

Ei saa märkimata jätta, et kalatööstuse toodang moodustab 4,6% kogu riigi tööstuse ja 6,1% kogu töötleva tööstuse toodangust. Eesti 1995. a. kogueksportdis oli kala ja kalasaaduste osa tervelt 6%."

Lisaks mere– ja kalameestele oli oma tegevust tutvustamas ka Eesti Mereturismi Assotsiatsioon.

Reet Naber
Reet Naberi ja Madli Vitismanni fotod

Riigivõim rahva ette tulekut loodetavasti ei kahetse.

Atraktiivseim väljaaapanek meremessil...
...ja kalamessil.

Kaks autot ja üks laev — kogu kalaturg.

Angerjat müüdi "Vergilt", mis nägi välja nagu kalanduse antireklaam.

Tagasiminek Soome mereveonduses

1995. aastal läks Soome mereveondus esimest korda pärast 1986. aastat tagasi. Nii eksport kui ka import vähenes 4%.

Tagasiminek oli põhiliselt teisel poolaastal. Sadamate välisveod olid 1995. aastal 71,2 miljonit tonni, 3,1 miljonit tonni vähem kui 1994. aastal. Eksport vähenes 0,25 miljoni tonni võrra, suurim tagasilöök oli transiitvedude osas. Importveod vähenesid 1,6 miljonit tonni, seda peamiselt söe, toornafta ja naftatoodete vedude vähenemise tõttu. See on osaliselt seotud energiamaksusüsteemi muutmisega 1994/95. aastavahetusel. Üks impordi vähenemise põhjusi oli see, et Rautaruukki tehas otsustas Venemaalt maaki vedada maitsi, mitte enam meritsi.

Transiit vähenes 5,25 miljoni tonnini, võrreldes eelmise aastaga 0,4 miljoni tonni võrra. (RE Tallinna Sadam transiidikäive oli 8,85 miljonit tonni.)

Vähenemine oli importtransiidi osas, mis oli seotud marga kõrge kursiga dollari suhtes. Soomest on terase import üle läinud Baltimaade sadamatesse. Soome importtransiidist moodustab suurema osa Venemaa kemikaalide ning naftasaaduste vedu Venemaalt Soome kaudu Kesk-Euroopa sadamatesse. See-eest eksporttransiit, tüki– ja laiatarbekaupade vedu Venemaale, on tõusutendentsi näitamas.

Soome enda peamiste eksportkaupade osas, nagu metall, paber, töödeldud puit, ei ole meretransporti osas tagasiminekut märgata. Vähem veetakse vilja ja eriti odavat segakaupa.

Soomlaste oma laevastiku osatähtsus mereveonduses kasvas möödunud aastal ligi 2%, kokku oli see 40,6%. Eksportvedudel on Soome aluste osatähtsus ligi pool. Välisvedusid tehti 55 sadama kaudu. 4/5 kaubast veeti välja 10 tähtsama sadama kaudu. Helsinki sadam oli ainuke, kus välisvedude osas oli märgatav kasv, 4%.

Soome lipu alla registreeritud kaubalaevastik oli 1995. a. kokku 597 alust, kasv võrreldes möödunud aastaga oli 10 laeva. Tellimused on esitatud veel kümnekonnale väiketonnaažilisele ja ro–ro laevale.

"Navigator" 1996, nr. 1 põhjal

Reet Naber

Katamaraanid muutuvad populaarseks

Üha enam leiavad kasutamist kombineeritud, reisijate ja autode veoks ehitatud katamaraanid (*combined passengervehicle ferry*). Mai algul hakkas Trelleborgi ja Warnemünde vahet sõitma Austraalias Austali laevaehitustehases ehitatud 82 m pikkune alumiiniumkerega katamaraan "Delphin". 4 peamasinat à 6000 kW ja jugakäiturid võimaldavad arendada kiirust kuni 40 sõlme. Ühest ülalmainitud sadamast teise jõudmiseks kulub 2 tundi 45 min. Katamaraan on varustatud stabiliseerimissüsteemidega, mis võimaldab sõita kuni 3 meetri kõrguse lainetusega. "Delphin" võtab pardale kuni 601 reisijat ja 175 sõiduautot. Reguleeritava kõrgusega autotekk võimaldab varieerida, võttes peale kas 4 või 10 bussi ja vastavalt 50 või 140 autot. Autode peale– ja mahalaadimiseks on 7,5–meetrine ramp. Reisijate salongid on jaotatud kahte klassi — enamuses nn. turismiklass ja 90 kohta nn. klipper klassis, kus on veidi rohkem mugavusi. Katamaraanil on 2 baari, restoran, kohvik ja *tax-free*–kauplus. Lastele on mängimiseks eraldi ruum.

Kaptenisild on kahes tasapinnas. Ülemisel tasapinnal on roolikamber, kus vastavalt IMO nõuetele on võimalik jälgida kogu horisonti ja juhtida laeva merel, alumiselt aga juhitakse laeva sildumisel. Avarii korral on reisijate ja meeskonna evakueerimiseks laeval 4 evakueerimise kohta, mis asuvad reisijate tekil. Evakueerimiseks kasutatakse liugteid.

"Delphin" on teine selles seerias ehitatud katamaraan. Järgmine on planeeritud ühendust pidama Dragöri (Taani) ja Limhamni (Rootsi) vahel. Mitu sama (*Auto Express–type*) tüüpi laeva sõidavad Inglismaa ja Iirimaa vahet.

Eduard Hunt

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR

Soome kodanik Soome laevas ja Soome ametiühingus

Silja Festivali" konverentsiosakonna juhataja JOUNI SAASTAMOINEN, selges eesti keeles:

Kõik, kes laeval töötavad, ongi soomlased või pidevalt Soomes elavad välismaalased. Meil ei ole üldse seda võimalust, et saaksime eesti meeskonda võtta. Aga kahju. Sellepärast, et see soomlaste eesti keele oskamine... Peaaegu kõik Põhja-Eesti elanikud oskavad soome keelt või vähemalt saavad aru. Aga soomlaste jaoks on isegi arusaamine eesti keelest väga raske. Laeval oleks muidugi rohkem vaja neid, kes keelt oskaksid ja eesti kultuuri tunneksid. Olen püüdnud sinnapoole, et vähemalt mõned sildid oleksid eesti keeles. Aga see on nii suur tööpõld... Oma meeskonnalt nõuan eesti keele õppimist, vastav koolitus on korraldatud, keeleõpetaja käib laevas. Inimesed on ka ise õppimise suhtes positiivselt häälestatud. Eks see on ka nii, et aeg kasvatab ja arendab. Näiteks infoletis polnud omal ajal ühtki inimest, kes eesti keelt oleks mõistnud. Praegu vähemalt saavad aru.

Piir oli ju kaua aega nii kinni, et paarsada kilomeetrit Helsinkist põhja poole kohtasin inimesi, kes seoses jaanipäevaga ei olnud kindlad, kas Saaremaa on Soome või Eesti saar, Georg Otsast arvasid aga, et kas ta mitte soomerootslane ei ole, sest laulab aktsendiga.

Ise olen Tamperest pärit. Sain tavalise Soome kasvatuse, kus eestlaseks olemine ei olnud mingi tuttav asi. 89. aastast sõitsin selle vana "Sally Albatrossiga", mis Stockholmis põlema läks. Vene ajal käisime Tallinnas ainult reidil. Pärast õnnetust hakkas sõitma väiksem laev "Sally Clipper". Asjad arenesid, ja me hakkasime sadamasse sisse tulema. Siis järgnes uus "Sally Albatross", sellega juhtus ka õnnetus, sõitsime kividele. Nüüd siis käime "Silja Festivaliga".

Kui alustasime Tallinnas käimist, hakkasin Eesti vastu rohkem huvi tundma; see oli midagi konkreetset. Mind huvitas eesti keel ja eesti kultuur. Hakkasin kõigepealt kodus keelt õppima. Siis tuli aeg, et mul oli võimalus elada Eestis. Kasutasin seda. Mul on Eestis väike firma, mis teenindab "Silja Line'i" — kui meil on vaja mingit spetsiaalset tööd, näiteks puuseppa, siis see firma muretseb.

Praegu tundub suur laev suhteliselt tühjana.

Aga hommikul, kui tulime Tallinna, oli päris täis — üle 1800 reisija. Neljapäeval oli Soomes pühа ja neil oli aega. Kes tuli tänа, võis Tallinna jääda. Neil, kes hommikul tulevad Tallinna ja öösel tagasi sõidavad, on pikk päev selja taga. Nemad algul puhkavad, ja alles nii kella 1 paiku hakkavad laevas tegutsema.

Laevaperes on meil 130—150 inimest, olenevalt reisijate hulgast. *Catering*'i inimesi on 75—85. Töötame 8 tundi; see võib olla ka mitmes osas. Laevasoleku tsüklit on võimalik valida ühest kuni kahe nädalani. Tavaliselt valitakse nädal, siis on alati teada, et pead kindlal nädalapäeval tööle tulema. Mina vahetan oma kolleegi välja 8 päeva järel, talle on see sobivam.

Laevapere elab 5. ja 6. tekil, kajuteis ollakse ühe- või kahekaupa — see sõltub natuke töö tähtsusest ja iseloomust ka. Mõni kajut on küll ka ilma aknata, aga need ei ole pidevalt kasutusel. Seal elavad näiteks mõneks päevaks tulnud orkestrimehed või veel keegi, kes kogu aeg laevas ei ole.

Meeskonna jaoks on oma saun ja solaarium, samuti spordivahendid. On ka puhkeruum. Sõiduplaan on praegu niisugune, et ühiseid pidusid enam pidada ei saa — pole võimalik inimesi kokku koguda.

Kõik, mis puudutab restorani, on 7. tekil. Kõik laoruumid on samuti siin, trümmis ladusid ei ole. Kaldal pannakse kõik valmis. Konteiner tuuakse veoautoga sisse, tõstetakse üles, ja siin lükatakse lihtsalt uksest sisse. Köök on ju suur tööstus, pea kõik tuleb poolfabrikaatidena. Muide, suurema osa leiba-saia saame Eestist. Aga meil peavad need kindlasti viilutatud olema, ja seetõttu ei saa "Madise" või "Viljaveski" leiba võtta. *A la carte*'i saiu küpsetatakse siiski kohapeal — need tulevad niisuguses olekus, et jääb ainult ahju lükata. Tordid on samuti Eestist.

A la carte'i restoranis on olulised mitmed rahvustoidud — mehhiko, itaalia. Ja *green line* on soomlaste jaoks praegu hirmus oluline.

Seal, kus rootsi laud, on ka banketisaal; klaasustega saab ruumi väiksemaks teha. See restoran võtab päevas vastu 4 korda 440 reisijat, pluss hommikusöök, pluss banketid. Seal saalis sööb päevas vähemalt 2000 inimest.

Arsti laevas ei ole, küll aga medõde. Temal on palju tööd. Tuleb arvestada, et meil reisib palju vanu inimesi. Soome pensionäre. Esmaspäev ja teisipäev on rohkem nende päevad. Kui aga tõesti arsti on vaja, siis on meil muidugi helikopteritekk olemas.

Invaliidide jaoks on mõeldud laiemate ustega kajutid, kust ratastooliga hästi sisse mahub.

Autojuhtide jaoks on eraldi mess, nad ise tahavad niimoodi. Käivad saunas, vahetavad omavahel mõne sõna ja saavad puhata.

Kas soomlane eelistab võrdse hinna korral tingimata kodumaist kaupa?

Ei, nii küll ei ole. Võrdse hinna korral loeb kvaliteet ja alles siis tuleb päritolumaa. Seda laadi patriotism ei ole sugugi nii suur kui räägitakse. Teistes Euroopa maades on see tunne rohkem sees. Sakslane sõidab ikka saksa autoga, ja kõik.

Ühesõnaga, võrdse hinna puhul soomlane ei sõidaks tingimata soome laevaga?

Ei. Ta vaatab sõiduplaani ja peab silmas, mida otsib sellelt reisilt. Mõned tahavad terve aja mõllata ja lõbutseda, teised lähevad laeva selleks, et teatud sihtpunkti jõuda ja seepärast tahavad, et reis oleks võimalikult rahulik ning seal saaks puhata.

Mul on tunne, et meie müügiosakond on rohkem Lõuna-Soomes "sees". Need reisibürood, mis müüvad "Vana Tallinna", tegutsevad eelkõige Põhja-Soomes. "Vanale Tallinnale" tullakse kaugemalt, meile rohkem Helsinkist ja ümbruskonnast.

Ja Helsinki rahvas on jõukam, ning "Silja" on alati teatanud, et ootab "paremat" publikut.

Ei, niimoodi asi ei ole. Meil on oma tooted, oma tegutsemine, "Silja Symphony" ja

"Silja Serenade'i" inimesed ei saa meie probleemidest üldse aru — need on erinevad. Helsinki ja ümbruskonna rahakam rahvas reisib rohkem Stockholmi liini laevadega. Tallinna tullakse lihtsamini. Ärgatakse hommikul üles, vaadatakse, et ilus ilm, ja öeldakse enesele: lähen Tallinna. Meie ei saa selle peale midagi ehitada, et teame, kui palju on pileteid broneeritud. Meile tullakse viimasel minutil.

"Meremees" ostis pileti reisile, mida reklaamiti kui kruisi eestlastele. Aga selle jaoks ei paista "Silja" veel valmis olevat. Pilet oli täiesti soome keeles. Laeva tulles polnud kedagi vastu võtmas ning programmi tutvustamas. Nii ei saagi aru, milles see kruis seisneb.

See on tõsi. Olen tänulik, et neid asju ütlete. Ja siiski on eestlased meile oodatud külalised. Püüame ennast neile ka reklaamida. On olnud üritusi eestlaste jaoks. Olid missikandidaadid, ja lootsime, et tuleb palju eestlasi, aga ei tulnud. On olnud Ivo Linna "Rock Hotelliga". Vana-aasta õhtul oli enamik reisijaid eestlased, ja nii oligi mõeldud.

Ka konkurentidel ei ole

eesti reisijaile eriti programme. Nende kruisid on rohkem soomlastele mõeldud.

Me oleme oma reisijaile nii palju vastu tulnud, et hinnad on palju odavamad kui Stockholmi-liinil. Kui Soomest vaadata, oleme meie juba väike tükike Eestimaad. Aga Eestist vaadates kahjuks ei ole, sealt vaadates tundume tükikesena Soomest.

Kuidas eesti publik laeval käitub, kui teda palju on?

See sõltub paljust. Ütleksin, et praegune eestlane, kes reisib, on samuti juba harjunud, et kui ta maksab, siis peab ta selle raha eest ka midagi saama. Ta on nõudlikum kui soomlane. Kui mulle tuleb eesti grupp, siis on tunne, et peab tõsisemalt võtma, sest neil on rohkem nõudmisi kui soomlastel.

On's need sisulised, põhjendatud nõudmised?

Jaa. Eestlased teavad täpselt, mida tahavad, ja oskavad seda ilusasti viisakalt öelda. Kogu meeskonnal on see arvamine, et kui meil on laeval eesti grupp, siis on seda kohe näha. Need on elegantsed, ilusasti riides inimesed. Soomlane sõidab maailma oma teksapükstega läbi. Aga eestlane paneb ülikonna selga ja naised kõrge kontsaga kingad jalga.

Mis haridust teie ametikohal tarvis on? Eestis teatavasti ei olegi kooli, kus laevapersonali õpetatakse.

Meil on see võimalus Helsinki restorani- ja hotellinduse instituudis; seal antakse kõrgharidus. Lugesin, muide, hiljuti, et nad korraldavad ka eestlastele mingi koolituse. Mina pole küll seal käinud, vaid lihtsalt ülikoolis. Õppinud ja erialatööga tutvunud olen siin-seal maailmas. Ka nõutakse mu töökohal mitme keele oskamist.

"Silja" intendantidel on kõigil hotellialane põhikoolitus, aga nad on tulnud laeva ja alustanud algusest, n.-ö. nõudepesija-ametist. Intendant ei saa olla noor inimene. Meie oma on vist 43 ja teiste seas noorim. Et mõista, mis töö see on, peab kõik ise läbi tegema.

Ka administraatorikohta ei saa iial keegi, kes tuleb väljastpoolt. Tema endisele kohale tuleb keegi väljast, kui uus administraator tekib.

Põlvkondade vahetus on ka rahulik ja loomulik. Laevas on veel inimesi, kes alustasid "Sally Line'is", mis hiljem "Siljaga" ühines.

Kui keegi töötajaist tahab laeva vahetada, on tal alati selleks võimalus — võib minna Stockholmi liinile. Uks on alati lahti. Aga keegi ei lähe.

Tähtis on töökeskkond, mitte niivõrd see, et tõesti enam ei ole aega koguneda koosviibimistele šampanjapudelite taha. Tulime siia ju sellepärast, et tööd teha. Me peame end hästi välja pakkuma ja veel rohkemgi. Kui me seda oskame koos teha, siis on hästi.

Meid on siin 150, ja on ka 150 põhjust laeva tööle tulla. Üks tuleb karjääri looma. Teine tuleb raha teenima, et neljale lapsele leib lauale ja riie selga saada. Kolmas on lapsed üles kasvatanud ja võtab nüüd töö, mis võimaldab ka enesele elada, nii et ükski kodune probleem ei segaks. Isegi telefoniga ei saa sind vahepeal kätte. Kui maja põleb, siis põleb, mina olen praegu tööl... Mina olin omal ajal oma väikese ettevõtte ja väikese linna ning selle inimestega nii *kinni* olnud, et tulin siia, kus ma ei ole niimoodi *kinni*. Ning olen väga rahul. Olen laeval ka restorani juhataja olnud. Aga praegune töö on mitmekesisem, ükski päev ei ole teisega sarnane, kogu aeg on uus olukord.

Siin käib mitmesuguseid inimesi. Ainult meeskonna messi ei ole ma enne teid veel kellelegi näidanud. Tuleb inimesi, kes näiteks õpivad arvutiala, ja neid huvitab professionaalselt meie arvutivõrk. Tuleb teisi, kes tahavad masinatega tutvuda. Kolmandaid huvitab päästetegevus. Ja muidugi pakub suurt huvi kaptenisillal käia.

Enne "Estonia" hukku vist merel ikka päris tõsiselt ei tajutud oma tööd kui ohtlikku?

Oht on ju alati olnud. Õppused on seda hästi selgitanud. Need on väga konkreetsed asjad: pead talvel tuule käes seisma, võib-olla ainult õhuke särk ja päästevest seljas. Tehakse läbi ka need õppused, kus pead mitu tundi külmas vees olema ja ujudes hakkama saama.

Aga ikkagi on see kõik teooria. Tead, et õnnetus v õ i b juhtuda. Kuid siis see j u h t u s. Arvan, et igaüks on seda laevahukku sügavalt tunnetanud. Aga see ei ole asi, mida võid kellegagi jagada — seda kogemust.

Kõige enam on eesti meremehi süüdistatud selles, et puuduvat ohutusteadlikkus.

Mu isiklik arvamus on, et eestlastel on tunne: näidata, et saame hakkama. Ja see pole mitte ainult meremeestel, vaid tervel rahval: me saame hakkama. Ning me kõik näeme, et nad saavad. Meil seda tunnet ei ole, sest teame, et kui ei saa hakkama, peame helikopterid enne kohale tellima, kui midagi juhtub.

Tahaksin ka seda öelda. Saksa laevaehitusfirma väidab, et eesti meremeeste moraal ei ole samal tasemel kui rootsi või soome meremeestel. Selle väite vastu olen kindlalt. Küll on aga nende tingimused teised.

Nad sattusid ühtäkki vanade olijate kõrvale turule. Ja nende ebaõnnestumisi vaadatakse kümme korda terasemalt kui teiste omi, mida ka juhtub.

Juhtub kogu aeg.

Kusjuures kõige hullem on veel see, et "Estonia" õnnetusest räägitakse, nagu oleks see rootsi rahva õnnetus. Aga Eestis elab kõigest 1,5 miljonit inimest, ja meeskond ning suur hulk reisijaist olid eestlased. I g a eestlane kaotas kellegi. Ainult et Eestis ei ole võimalust randa kivi peale istuma ja nutma jääda. Seal peab edasi elama. Rootsis on neil aega sellest üha rääkida ja paanikat tõsta.

Ja veel: mõtleme sellele tundele, mis oli ja on neil meeskonnaliikmetel, kes pääsesid või sel päeval laeval ei olnud.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Hävitaja "Karl Marx" hukkumine

Eesti lähivetes hukkus 1941. aastal üle 300 laeva ja võib-olla tundub mõnele lugejale imelik, miks autor just selle pika habemega esikommunisti nime kandva laeva põhjaminekut on pidanud eraldi jutu vääriliseks. "Karl Marx" on teiste põhjaläinute hulgas siiski erandlik laev — esiteks oli ta ehitatud 1914.—1917. a. Tallinnas kui "Izjaslav" ja teiseks on ta elukäigust ja hukkumisest kirjutatud kaks raamatut — "Miiniristleja leekides" ja "U beregov Estonii", mõlema autoriks on Mihhail Korsunski. Mõlemas raamatus on käsitletud laeva hukkumislugu punavõimude vaatevinklist.

1922. a. lõpupäeval sai "Izjaslavist" "Karl Marx", kuid õnne see nimi laevale ega meremeestele ei toonud. Juba Saksa-Vene sõja esimese nädala lõpul, 29. juunil, kui "Karl Marx" tuli Kroonlinnast Tallinna, lõhkes ta ahtris miin. Hukkus 13 meest.

7. augustil jõudsid sakslased Kunda juures mereni. Oma peajõududest ära lõigatud vene 8. armee väeosad taganesid esialgu kiiresti Tallinna suunas.

Loksa sadamas seisis sel ajal hulk laevu ja meresõjaajaloolase Vladimir Koppelmanni andmeil otsustas Tallinnas asuv Balti laevastiku juhatus siinsed aurikud õhkida, purjekad aga põlema pista. Võis arvata, et siinsed eestlastest laevnikud sellele üritusele vastu hakkavad ja et neile "aru pähe panna", saadetigi siia 8. augusti varahommikul hävitaja "Karl Marx".

Nähes merelt tulevat kopsakat sõjalaeva, istusid öösel siiajõudnud sakslased oma jalgratastele ja sõitsid minema. Pärast "Karl Marxi" ilmus Loksa sadamasse aga veel teinegi vene sõjalaev — MO-229, mille tekil olid sõvaveepommid ja bensiinivaadid. Küllap oli see kraam määratudki sadamas seisvate laevade põhjalaskmiseks ning põlemapistmiseks.

Kuid kella 14 paiku ilmusid Hara lahe kohale saksa Lahingulennugruppi (*Kampffliegergruppe*) 806 kuuluvad neli pommilennukit "Junkers-88", mis lendasid Kroonlinna pommitama. Vast polekski saksa lendurid vene sõjalaevu märganud ja oma teed jätkanud, kui "Karl Marxi" õhutõrjemehed ei oleks oma 45 mm suurtükkidest ja õhutõrjekuulipildujaist tuld avanud.

Esialgu aga ei lennanud "Junkersid" veel vene sõjalaevade poole, vaid neist mööda ja kadusid hetkeks metsalatvade taha. Komandosillale tõusnud "Karl Marxi" komandör 3. järgu kapten Leonid Dubravitski laskis oma laevale anda tagasikäigu, et sadamast välja sõita. Hävitaja möödus parajasti sadamamuuli otsast, kui lennukid tulid ringiga tagasi, nüüd juba otse vene laevade suunas. MO-229 oli eelnevalt oma otsad "Karl Marxi" parema parda külge kinnitanud ja hävitaja vedas nüüd ka lõhkeainet ning bensiini täislaaditud "merekütti" avamere poole.

Aga mitte kaugele. Sest juba viskas esimene "Junkers" umbes 300 m kõrguselt oma pommid. "Karl Marx" sai kaks tabamust paremasse pardasse, neist ühe katlaruumi. Kolmandast pommist sai pihta MO-229, see süttis silmapilkselt nagu tõrvik, plahvatas ja kadus veepinnalt.

Plahvatused pühkisid "Karl Marxi" tekilt vette umbes poolsada meest. "Merekütilt" veepinnale lennanud bensiin süttis ja veesolijad jäid tulejärve. Süttis ka sadamasilla puitkonstruktsioon. Kapten Dubravitski, kes komandosillale püsima oli jäänud, käskis kaatri vette lasta, et tules suplejaid sealt välja korjata. Teise paadiga tuli kaldalt appi Loksa sadama kapten Boriss Lainela.

Samal ajal üritati "Karl Marxil" kustutada põlevat katlaruumi, kuid edutult. Laev vajus järjest rohkem paremale pardale kreeni, kuni puutus vööriga põhja. Tuli kateldes kustus, kuna kütusepumbad hakkasid masuudi asemel vett andma.

Merest korjati välja 46 raskete põletushaavadega meremeest. Nad viidi Loksa koolimajja, kus direktor Arnold Mikiver, direktoriproua Hilda ja õpetaja Silvia Tampalu organiseerisid laatsareti. A. Mikiver oli alul olnud koolimajast okupatsiooniväelaste põetamiskoha tegemise vastu, kuid nähes kannatanute kohutavaid vigastusi, soostus. Põlevas meres supelnuil olid põletushaavad kätel, näos ja peas, paljudel oli pea juustest paljaks põlenud. Samal ajal, kui meie praeguste tuntud teatrimeeste Mikk ja Tõnu Mikiveri vanemad koos kohaliku arsti Herman Valtoki ning halastajaõdede Johanna Trussi ja Linda Oravaga olid ametis põletatute eest hoolitsemisega, jätkasid terveksjäänud karlmarxlased oma sõjamänge. 3. järgu kapten Dubravitski kuulutas end Loksa komandandiks ning teatas, et õhtul ja öösel ärgu kohalikud elanikud oma nägusid näidaku — Loksal hakkab kehtima komandanditund.

Venelased said telefoniühenduse Tallinnaga ja veel sama päeva õhtul tuli sealt Loksale kaks autobussi. Need laaditi täis haavatuid, kes viidi bussides ja veoautos minema. Haavatute ja nende põetajatega koos läks Tallinna poole teele ka "Karl Marxil" olnud kõrge poliitikaosakonnamees brigaadikomissar Korjakin. Samal õhtul viidi osa terveksjäänud mehi minema torpeedokaatreil, mis siia tormivarju olid tulnud. Viimased vene meremehed koos 3. järgu kapteni Dubravitskiga läksid Loksalt Tallinna poole teele 9. augusti hommikul päästelaeval "Neptun". Seega kehtis komandanditund Loksal tookord vaid ühe öö.

Laevastikujuhataja Tributs käskis "Karl Marxi" vraki kasutuskõlbmatuks muuta. Ja ööl vastu 12. augustit sõitsid tasasel käigul Hara lahte kaks vene torpeedokaatrit õhkijate ning lõhkeainega. Kaasas oli ka hävitaja endine komandör Dubravitski, kelle juhatusel paigutati laengud; osalt kasutati selleks hävitajal endal olnud laskemoona. Koidu ajaks saadi selle tööga valmis ja plahvatused käristasid "Karl Marxi" mitmeks jupiks. Ärasõidul sattusid vene torpeedokaatrid merel kokku 2 saksa torpeedokaatriga ja üks vene kaatreist lasti põhja.

Vene ajaloouurija ja kirjamehe Igor Bunitši andmeil hukkus "Karl Marxil" 38 meremeest; lõhkeaine- ja bensiinilastis olnud MO-229 paarikümnemeheline meeskond hukkus täielikult. Loksa koolimajja toodud "Karl Marxil" põletushaavu saanud meeskonnaliikmeist suri kohapeal vaid üks — Vassili Vassilevski, kes on maetud Loksa kalmistule. Õnnetuspäeval ja sellele järgnenud päevadel korjasid lokslased merest välja kümneid laipu, keda maeti tavaliselt otse mereranda. Nagu kinnitab tolleaegne loksalane Lembit Põhjala, olevat vene laevnikke maetud tavaliselt grupikaupa — kaks, kolm või neli meest ühte hauda. Pärast sõda kaevati osa mererannas olnud haudu lahti ja neist leitud meremeeste jäänused maeti Loksa alevisse. Ühtekokku maeti ümber 18 meremeest, ülejäänute esialgsed hauad jäid leidmata. Tõenäoliselt oli meri need suurvee ja tormide ajal maatasa uhtunud.

Pärast sõda levis Loksale elama asunud venelaste hulgas legend, et "Karl Marxi" hukkumise aegu olevat kohalikud eestlased kaldale ujunud punalaevastiklasi hangude, labidate, vikatite ja rehadega (!) tapnud. Võimalik, et selliseid kuulujutte mõtles välja ja levitas KGB, et rahvaid riius hoida. Legendi aluseks võis olla ka asjaolu, et mitmeid nädalaid vees ligunenud laipu olevat tõepoolest lõpuks merest välja tõmmatud rehade, hangude ja labidate abil, kuna laibad haisesid hirmsasti ning lagunesid tõstmisel tükkideks.

Mati Õun

Seekord paistab Läänesadamas "Grandeur of the Seas"

"Kvæner Masa-Yardsi" Helsinki Uues Tehases on ehitamisel superreisilaev "Grandeur of the Seas". Tellijaks on Norra-Ameerika kompanii "Royal Caribbean Cruise Lines" (RCCL) ja töö valmimise tähtaeg on 1996. a. novembris.

Praeguseni on tööd sujunud niivõrd edukalt, et laevatehases arvatakse võivat laev üle anda 10 päeva plaanitust varem. Selle üle on tellijad muidugi rõõmsad, sest nende eesmärgiks oli saada laev reisikorda jõuluhooaja alguseks ja iga lisapäev annab võimaluse kõik veel korralikumalt valmis sättida.

277 meetri pikkune ja 74 000-brutotonnine laev on RCCL seni tellituist suurim laev. Sõsarlaev "Enchantment of the Seas" on samuti Hietalahti laevatehase hallis töös ja selle esimesed kereosad on kokku keevitatud. Asjatundjate hulgas ollakse arvamusel, et merematkelaevad enam kuigivõrd suuremaks ei "kasva". Panama kanalist ei pääse suurema kui 32,2-meetrise süvisega laevad läbi ning 2600-pealine mereristlejate seltskond on turustuse seisukohalt küllaltki optimaalne. Samuti ollakse veendunud, et merereiside turg on praktiliselt täis ning uusi üritajaid sinna enam ei mahu.

Oma probleemid on laevaehituse finantseerimisega. "Grandeur of the Seas" läheb maksma 300 miljonit dollarit, samal ajal on ülimalt tähtis tellija ja ehitaja koostöö sujuvus.

RCCL on tellinud kaks 69 000-tonnist laeva ka Prantsusmaalt Chantiers'd l'Atlantique laevatehasest, "Legend of the Seas" ja "Splendour of the Seas".

Üldse on RCCL kümmekond laeva ristlemas kõigil maailma meredel. "Splendour of the Seas" on plaanitud 12-päevastele Läänemere-reisidele ja plaanide kohaselt peaks ta tuleval suvel ka Tallinna sisse põikama. Asjamehed on juba võimalusi uurimas käinud.

Veel üks Soome laev

"Aspo"-kontserni kuuluv "ESL-Shipping" sai kätte "Finnyardsilt" tellitud 13 000 dwt jääklassiga puistlastilaeva "Pasila", mis läks maksma 170 miljonit marka.

Laev on mõeldud töötama Soome lipu all eeskätt Läänemerel ning Põhja-Euroopas, aga vastab ka maailmameredel sõitmise kõigile tingimustele. Ta on klassifitseeritud Soome kõrgeimasse jääklassi 1ASuper ja on tänu sellele võimeline Soome kõige põhjapoolsemais sadamais raskeimateski jääoludes töötama.

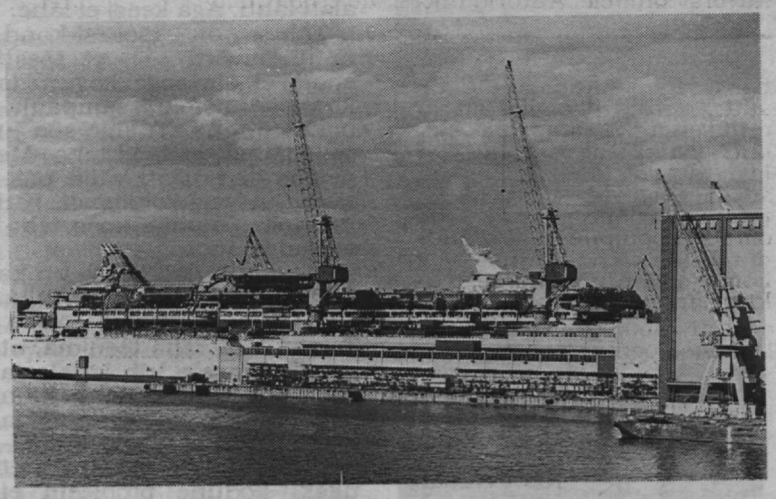
"ESL-Shippingu" juhtkond usub, et Läänemerel jätkub puistlasti ja seega on "Pasilale" praht kindlustatud.

"Pasila" on 137 m pikk, 21,5 m lai ja mõeldud põhiliselt söe ning maagi veoks. Tal on kolm suurt, 12,5-kuupmeetrise greiferiga (*kahmarilla*) varustatud kraanat. Sütt lossida on võimalik üle tuhande tonni tunnis. Laevaga saab vedada ka paberit ja terast, selleks otstarbeks on lastiruumides õhk-kuivatusseadmed.

Kuna "ESL-Shippingu" üheks erijooneks on suurte laevade tühjendamine avamerel, on seda arvestatud ka uue laeva puhul: "Pasilal" on kraanad vasakus pardas nii, et need ulatuvad töötama 20 meetrit laevast kaugemal.

"ESL Shipping" veab suure osa Soomesse imporditavast söest ning nende laevad transpordivad ka Läänemerel maaki. Neil on veel kolm iselossivat jääklassiga puistlastilaeva: "Arkadia", "Kontula" ja "Hesperia" ning praam "Espa".

"Pasila" oli "Finnyardsi" laevatehase tellimuslehel olnud viimane tavapärane laev. Nüüd on teraseosakonnal vaid allhanketöid Rootsi sillaehitajatele. Alumiiniumipoolel näeb asi rõõmsam välja, seal on tegemisel 12 katamaraani "Stena Line'ile", üks juba anti talvel üle.



Super-Zeus

Turku puksiiri- ja merepäästefirma "Alfons Håkans OY AB" sai möödunud aasta lõpus Norra laevatehasest "Sitek" Läänemere võimsaima ja mitmekülgseima pukseri, mis Kreeka mütoloogiast tuntud peajumala järgi sai "Zeusiks" ristitud.

"Zeus" on võimas pukser, mille peamiseks ülesandeks on jäämurdmine. Ta kere ületab 1ASuper nõudmised ja vastab isegi neile tingimustele, mis oli seatud "Fennica"-klassi jäälõhkujatele. "Zeus" on "Fennica"-klassi jäälõhkujaist poole väiksem, aga tal on sama mootorivõimsus ja põtkurite mõõdud.

"Zeus" on mõeldud avamere- ja sadamapukseerimisteks, merepäästetegevuseks, nafta- ja keemiareostuste likvideerimiseks ning ta on ka kõrgema klassi tuletõrjelaev. Seni pole Soomes sellist olnud. Ta on 45,1 m pikk, 14 m lai, süvis 7,3 m. Kiirus on 16 sõlme, puksiirvõimsus 101 tonni, mootorite võimsus 7400 hj. Tal on kaks külgpõtkurit.

Norrast telliti pukser sellepärast, et Soome laevatehastest ei suutnud ükski konkureerida "Siteki" pakutud hinna ega valmistamisajaga. "Sitek" on Norra üks nimekamaid väikelaevatehaseid, seal on ehitatud Ahvenamaa maavalitsusele parvlaev "Alfågeln".

Reet Naber

Anton Truuberg *in memoriam*

Stockholmis suri 29. veebruaril pagulaseesti reeder Anton Truuberg.

Anton Truuberg sündis meremeeste perekonnas 21. aprillil 1910 Vihula vallas. Tema kodukandi merendusest jutustab juba sünnikülа nimi, Vergi, rootsi keeles Verkviken — koht, kus paate ja aluseid triiviti vergiga (rootsi keeles *tågvirke*). Selles ankrukohas elasid kalurid ja kipperid, nende seas Antoni esiisad. Vanaisa oli purjeka "Fomalhaut" kapten ja ta kuus poega lõpetasid Käsmu merekooli kaugsõidukapteni paberitega. Nendest oli Antoni isa Julius number kolm. Julius õppis Kroonlinna ja Käsmu merekoolis ning teenis leitnandi aukraadis tsaariaegsetes sõjalaevades. Oli Eesti Vabariigi ajal laevaomanik ja juhtis suuremaid Tallinna Laevaühisuse aurikuid kaugsõidus. Abiellus Elvine Loosbergiga, kes pärines samuti ettevõtlike meremeeste perekonnast. Elvine oli äärmiselt vitaalne ja elas 104. eluaastani.

Oma esimesed raamatutarkused sai Ants kodukooliõpetajalt Vergil, kuhu isa oli ehitanud oma perekonnale ilusa kodu. Vergi rahvas asutas sel ajal kohaliku kooli, ja nende plaanide hing oli Elvine. Avati kaheklassiline kool, kus Ants jätkas kooliskäiku teises klassis. Edaspidi haridustee jätkus Vihulas, lähimas kuueklassilises koolis, ja sealt edasi 1922. a. Westholmi gümnaasiumis Tallinnas, kus ta hea õppimise tõttu tegi kaks klassi ühe aastaga. Elas ta sel ajal oma onu Johannes Loosbergi juures, kuni paar aastat hiljem terve nende pere Tallinna kolis.

Antoni ja ta õe Elleni suved olid vaheldusrikkad ja huvitavad, nad võisid sõita isa juhitavas laevas ja võtta kaasa mõne sõbra. Said näha Inglismaad, Prantsusmaad, Belgiat ja Hollandit, olid mitu korda Pariisis ja said seal, muuseas, käia vaatamas Prantsuse Asumaade suurejoonelist näitust. Anton õppis koolis ka prantsuse keelt, talle võimaldati üks suvi praktiseerida ühes laevakompanii kontoris Dunkerque'is. Ta lõpetas gümnaasiumi 1928. a. ja läks õppima majandusteadust Tartu Ülikooli. Lõpetas 1932. a. diplomiga, õppis Ühistegevuse Instituudis ja sai selle järel ametnikuks Eesti Maapangas. Ta õppis ka 1933—1936 õigusteadust, millega seoses veetis ühe suve Peipsi-ääres külas, et paremini vene keelt osata.

1935. a. paiku otsustasid mitmed kodukandi reederid asutada laevakompanii. Suuremad osanikud olid Aleksander ja Johannes Inkapööl ning vennad-kaptenid Bernhard ja Robert Nelberg. Laevakompanii kontor seati sisse Julius Truubergi korteris Koidula 2 Kadriorus. Anton sai kompanii asjaajajaks, õde Ellen oli korrespondent. Hiljem koliti Aleksander Inkapööli majja Sakala tänaval. Võeti veel tööle raamatupidaja Erich Kvell, ja aastalõppudel aitas Ferdinand Väälma bilansi koostamisel.

Niisugune "kodukontor" oli käepärane, sest töötas otstarbekalt. Tol ajal osteti laevu ja agendid saatsid prahtide pakkumisi, mis nõudsid kiiret seisukohavõtmist. Kodus leidus alati keegi, kes võis võtta vastu teateid ja neid edasi toimetada. Laevakompanii töötas edukalt ja hea kasumiga.

Nõukogude võimu tulekul ähvardas küüditamine Siberisse. Antonil õnnestus pääseda Rootsi reisijatelaeva "Estonia" viimase sõiduga Stockholmi, teised perekonnaliikmed põgenesid 1943. a. Soome ja järgmisel aastal sealt edasi Rootsi. Isa Julius omandas 1942. a. villa Bromma eeslinnas, kus Anton elas koos abikaasa Anu ja vanematega. Hiljem avas ta aiaäri kasvumajadega Ekolsundis ja soetas suvemaja Hispaania rannikul. Ise jätkas Stockholmis kompanii juures, jagades kontorit laevamaakler Carlbomiga Nybrokajenil. Carlbom prahtis kompanii laevu, kuna Anton laevaomanike esindajana vastutas raamatupidamise eest. Ta võitles Nõukogude Liidu esindajatega kompanii laevade pärast. Hoolimata sellest andsid Rootsi ametivõimud nendest kaks tagasi Nõukogude Liidule. Tööd jätkus, kompaniil oli kokku seitse aurulaeva — juba paari laeva asjaajamine on omanikele küllalt aeganõudev. 1928. a. oli ta astunud Korp! Fraternitas Estica liikmeks, kus ta oma lõbusa ja meeldiva iseloomuga oli konvendikaaslaste hulgas hinnatud mees. Olles üks esimesi Rootsi saabunud põgenikke, aitas ta algaastail jõu ja nõuga paljusid hiljem sinna jõudnud kaasmaalasi. Tegutses ka Stockholmis asutatud Eesti Laevaomanike Koondises, mis korraldas ühiseid koosviibimisi ja lõunaid. Paar korda aastas oli tavaks *smokingmiddag* kordamööda liikmete kodus, ja ümmargused sünnipäevad pühitseti pidulikult. Üksikutel juhtudel anti juubilarile autähena üle hõbedast sigarikarp inskriptsiooni ning laevakompaniide nimedega. Ka seltskonnaelust võttis Anton Truuberg osa kui Eesti ajaloolise laevandusepohhi esindaja, samuti osales Eesti Merenduse Ajaloo Seltsi tegevuses.

Abikaasa Anule soe käepigistus. Puhka rahus, armas confrater ja sõber!

David Papp

Aurulaev "Toomas"

Raamatusse raiutud

(algus 10. aprilli "Meremehes")

17. peatükk **"Raksatus rambi taga"** algab väitega, et see pidi olema nii hirmus pauk, et igaüks, kes oli laeva vööri läheduses ärkvel, pidi olema seda kuulnud. Seda on kinnitanud ka Göteborgis vöörivisiire ja laevaluuke ehitava ettevõtte endine direktor, kes arvas, et see pidi olema kuulda roolikambrissegi. Viidatakse ka *Tallinna merendusakadeemia tudengile* Rein Oolmetsale, kelle tunnistust laevahukukomisjon ei saanud kasutada, sest oldi unustanud, et just need visiiri osad, kus ta oli näinud pragusid, olid metallurgiauuringuga kuju kaotanud.

Arutletakse jalajälje üle visiiril, mis pärineb ajast enne katastroofi. Laevatehase arvates on selle jätnud meeskonnaliige, kes on käinud ülepäeviti Atlandi lukku vasaraga kinni löömas, mis näitab, et hüdraulika ei töötanud. Varem "Estonia", nüüd "Mare Balticumi" vanemmehaanik Harli Moosaar on viidanud sellele, et meeskonnal oli kergem hüdraulika ära parandada, kui käia üle päeva lukku vasardamas. Veel veidrama seletuse on andnud üks eesti eksperte, professor, kohtumisel osaga laevahukukomisjonist. Ta arvas, et visiiri taga oli varjul pootsmani materjaliladu. Lõpuks arvatakse ikkagi, et aeg-ajalt käis keegi visiiri pihta kopsimas veendumaks, et see alles on.

18. peatükk **"Roheline tuli paneelil"** keskendub Silver Linde tunnistuse analüüsile: *"Hoolimata kõigist komisjonidest, ekspertidest, uurimistest, inspekteerimistest, resolutsioonidest ja uutest otsustest, oli tegelikult ainult kaks inimest, kes võisid lahendada küsimuse selle kohta, mis juhtus ..."* Need olid vahimadrus Silver Linde ja III mehaanik Margus Treu.

"Hinnang laevapere võimalustele mõjutada seda, mis juhtus tund pärast südaööd, on lõpule viidud sellega, mida Linde ütleb." Viidatakse stressile, mida on põhjustanud lõputu uurimine: *"Võiks olla inimlik, kui see noor madrus lõpuks väsib tõlgitud küsimustest lipsustatud härradelt."*

"Kuid Margus Treu väljendus samal küsitlusel otsekohesemalt: "Meeskond tegi, mis nende kohus, et päästa reisijaid. Ja hukkunute nimekirjas on näha, et paljud (neist) olid need, kelle ülesanne oli evakueerida reisijaid. Kogu päästevarustus, mida oli võimalik vette lasta, oli vette lastud."" (lk. 142)

"Selles Treu ütluses võib kahelda. Vähestes pääsenud reisijate tunnistustes on juttu mingist laevapere abist kaootilises olukorras tekil. Väljas tekil olid mõned meeskonnaliikmed – teiste hulgas just Linde, Treu ja vahetusmeeskonna kapten Aavo Piht – jaganud välja päästeveste, lasknud välja päästeparvi ja püüdnud alla lasta päästepaate. See oli siiski vaevalt öö kangelastele, siis kehtis lõpuks pigem vajadus päästa iseennast." (lk. 143)

(Kirjeldatakse laevapere *walkie-talkie*'sid esmalt kui mitte ettenähtuid, siis aga meenutatakse, et igamees oleks saanud 16. kanalil *"mayday"*-signaali anda. Tõenäolisus, et teised läheduses viibivad laevad oleksid kuulnud, olnuks suurem.)

Ajakirjanike käsitlusest selgub, et autotekil olevas kapis olid visiirilukkude kontroll-lambid. Suletud lukkude lambid olnud laevatehase andmeil rohelised, see aga, mis näitas, et visiir on (merel sõiduks) alla lastud, oli punane. Rohked küsimused nende lampide kohta on Silver Lindet segadusse ajanud ja sellest tehakse järeldus, et ta pole kunagi neid lampe kontrollinud.

19. peatükk **"Kokkupõrge?"** käsitleb poolt- ja vastuväiteid erinevatele laevahukuversioonidele. Autorid lükkavad ümber madaliku-, plahvatuse-, miini- ja allveelaevaversiooni.

20. peatükis **"Vesi purskas sisse"** arutatakse Margus Treu tunnistusi ja seatakse kahtluse alla tema antud kellaajad. *"Esimestel päevadel pärast katastroofi jättis Margus Treu mulje, et on äärmiselt lojaalne tööandjale "Estline'ile". Laevapere oli "eriti kompetentne ja teinud kõik, mis nende võimuses, et päästa reisijaid". Seejärel tundus Treu iseseisvus kasvavat, võimalik et koos ellujäänud meremeeste järjest suuremate majanduslike probleemidega.*

Paljud on väga kibestunud reederi "Estline'i" ja riikliku eesti omaniku Eesti Merelaevanduse üle.

Eero-Olavi Kippa, "Estonia" kokk, on üks näide. Kui me kohtusime temaga ühes Tallinna suuremas hotellis, kus ta oli saanud uue töökoha, oli ta pettunud ja otse öeldes needis reederit.

"Nädal pärast katastroofi pakuti mulle uut tööd uuel laeval "Mare Balticum". Ma olin jätkuvalt šokis ega olnud võimeline langetama seesugust otsust. Mind seati ultimaatumi ette – asu uuele laevale või lahku töölt. Mul ei olnud raha, kuid ka mitte valikut, ma pidin lahkuma."

Ta on väga pettunud. "Ma olin küllalt hea, et töötada "Estonial", kuid seejärel polnud neil mulle mingit rakendust. Tahtsin, et reeder tulnuks ellujäänute juurde ja aitaks, mitte vastupidi."

Reeder seletab muidugi teisiti:

"Kõik pääsenud said kogu meditsiinilist ja psühholoogilist abi Pärnu tervisekeskuses nii kaua kui soovisid, kõik tasuta," ütles "Estline'i" direktor Johannes Johanson, kui me kohtusime temaga ta kontoris vaatega "Estonia" vanale kaikohale.

Kuigi Margus Treu pidi tõenäoliselt samuti olema "Estline'i" vastu kibestunud, tundus tema lojaalsus jälle suurenevat sedamööda, kuidas aeg möödus. Hukkunud ohvitseride perekonnad olid saavutanud parema majandusliku olukorra kui teised leinajad, kõige parema muidugi Veronica Andresson ja Sirje Piht ning nende lapsed, kes võivad edasi elada ekskluisiivses piirkonnas Pirital Põhja-Tallinnas, kus kõik Esco kaptenid normaalselt elavad." (lk. 157)

"Võimalik on Margus Treu eriseisund kui üks kahest "Estonialt" pääsenud ohvitserist."

Ajaskeemi arutades jõuavad autorid neile tüüpilise järelduseni: *"Blackout ei saa, vähemalt läänemaise asjakäsitluse puhul, olla nii kaua, kui abimasinad töötavad."* (lk. 158)

(järgneb)

Refereerinud, tsitaadid valinud ja tõlkinud **Madli Vitismann**

MerLe

25. maiks oli Saaremaa Merekultuuri Selts kutsunud külla mereterminoloogia komisjoni. Täiesti enesestmõistetav, et kaks inimrühma, mis merekultuuri eest hoolt kandnud, omavahel kokku hoiavad, eriti kui saarlaste eestvedajaks on terminoloogiakomisjoni üks taaselustamise initsiaatoreid olnud Bruno Pao.

Kokkusaamine sai teoks üsna mere lähedal, aga ilma olid saarlased mandrirahvale küll sellise sättinud, mis nende vastupanu proovile pani. Hakkama saime mõlemad, vaatasime üksteist näost-näkku ära ja rääkisime, mis tehtud, mis teoksil.

Saaremaa Merekultuuri Selts ühendab merest ja merekultuurist huvitatud inimesi, on loodusteadlasi, mereametnikke, kirjanikke ja lausa maatöö ja -äriga tegelejaid, keda meri tõmbab. Varakevadel organiseeriti Kuressaare lossis merekultuuri näitus, millele andsid eksponaate paljud saarlased. Huvi selle näituse vastu oli suur. Bruno Pao, kel meremuuseumikogemus ka olemas, teatas uhkusega, et väljas oli eksponaate, mida sealgi pole. Aga Eesti Meremuuseum jälle polnud kade oma eksponaate lisaks andma. Kuna mereterminoloogia komisjonil nüüd MerLe trükivariant valmis on saanud, arutati hoolega seda ning terminoloogiline tulevärk sai vägev. Lõpuks me enam päris kindlalt ei teadnudki, millega me sealt üle mandrile saime.

Reet Naber

MerLe turul

Möödunudlaupäevases "Postimehes" kirjutas Jaan Kross kirjastaja rollist kirjaniku turule toomisel. Ta loetles erinevaid võtteid, mida kasutades kirjastajad saaksid raamatut paremini tutvustada, et seda rohkem ostetaks ja kirjastaja rohkem tulu saaks. Ühtlasi kahetses kirjanik, et meie kirjastajad raamatute tutvustamisele ja reklaamile sedavõrd vähe tähelepanu pööravad.

Sedasama võib märgata "Mereleksikoni" puhul. Täpsemini öeldes, pole märgata. Mitte ühtki sammu AS-ilt Eesti Entsüklopeediakirjastus selles suunas, et inimesed saaksid teada, et niisugune tore raamat on ilmunud, sisaldab seda-ja-seda, on müügil seal-ja-seal nii- ja naasuguse hinnaga.

Peale "Kotermanni" ja "Meremehe" pole lugeda olnud ka ühtki arvustust. See võib tähendada ainult üht – need, kes raamatut lähema aastapaari jooksul ei osta, saavad selle hiljem võib-olla poole hinnaga — kui halvaksläinud kauba.

Välisminister Mälu ja siseminister Rasu

Nii pöördus Kihvakaalia riigiametnike poole Vennasriigi suure laevafirma direktori Pendelini nimel tema abiline Vabrikus. Ta õpetas neile isalikult, et Vennasriigi kodanikega, kui need suvatsevad Kihvakaaliasse linnujahti minna, tuleb käituda eriti tähelepanelikult.

Eriti pani Vabrikus Suure Laevajuhi Pendelini nimel pahaks, et Kihvakaalias küsitakse jahilistelt jahiluba. Veel rohkem pani ta pahaks, et jahiluba küsitakse ka siis, kui jahimehi on lõpmata palju. Mida rohkem jahimehi, seda suurem on jaht ja seda rohkem linde lastakse, ja Kihvakaalia rahvas peaks otse õnnelik olema, et jahimehi ikka palju käib. Veel rohkem muret teeb härra Vabrikusele härra Pendelini nimel see, et rohke jahisaagiga koormatud jahimeeste hulka ilma linde üle lugemata laevale ei lasta.

Jahisaagi ülelugemine ja jahiloaga võrdlemine võtab Kihvakaalia ametnikelt aga hirmpalju aega, sest ametnikud on joonkoodi lugemise masina alles hiljaaegu saanud ja üks neist käis koguni sadama tagaruumis silmi puhkamas.

Seepärast ähvardas Suur Laevajuht kihvakaallasi tublide ülesjoonistajatega, kes tukkuvad ametnikud kõikjale Vennasriigi seintele üles joonistavad, et need siis häbi tunda võiksid.

Härra Vabrikus (ikka härra Pendelini nimel) arvas, et jahimeeste puudumine mõnd aega peaks Kihvakaalia linnusõnniku ja kaagutamise sisse uputama, aga seda abinõud lubas ta tarvitada, et uniseid ametnikke ergutada. Ja veel ähvardas ta jahimehed hoopis Kaalikihvlasse viia, sest seal olla jahiolud hoopis paremad. Otsus on teie teha, härrased, õpetas ta.

* * *

"Meremehe" toimetusel on raske Kihvakaalia ametnikele kaasa tunda. Kihvakaalia on meist väga kaugel ja sealset faunat me hästi ei tunnegi. Kui aga samasisulise kirja kirjutaks keegi Eesti riigiametnikele, siis peaksime meenutama hulka asjaolusid, mille poolest Eesti Kihvakaaliast erineb.

– Esiteks, Eesti siseministri nimi on Märt Rask ja välisministeeriumi asekantsleri nimi Raul Mälk.

– Teiseks, Eesti naaberriik on iseseisev, sõbralik ja koostöövalmis Soome.

– Kolmandaks, Soome Vabariik on juba üsna mitu aastat tagasi tunnustanud Eesti Vabariiki iseseisva, sõbraliku ja koostöövalmis riigina, seetõttu ei saaks võimalikuks pidada, et Soome välisminister ei taha Eesti välisministriga suhelda, vaid palub seda teha mõnel laevandusjuhil.

– Neljandaks, vaevalt lubaksid Soome riigiametnikud endale sedavõrd vähest enesekriitikat, et nad julgeksid Eesti riigiametnikele etteheiteid teha valdkonnis, mille poolest Soome pole Eesti reisijate vastu tähelepanelikum kui Eesti Soome reisijate vastu. Võiksime kihla vedada, et parimagi püüdmise juures ei suutnuks Soome passikontroll Helsinki Lõunasadamas ega suudaks praegu Helsinki Läänesadamas kontrollida 1000 Eesti reisijat tunnis. Seetõttu oleks lugupidamatu arvata, et seesugust pealiskaudsust julgetaks oodata Eesti piirivalvureilt.

– Viiendaks, vaevalt sobiks Eesti piirivalvureil, kes on lubanud ühe Soome reisija peale kuluvat aega lühendada praeguselt 30 sekundilt 20 sekundile, seda veelgi lühendada. Kui ühe reisija passikontrollile kuluks vaid näiteks 5–10 sekundit, ei saaks Eesti piirivalve võtta endale vastutust nende reisijate ees, kelle iga, pagas või vähene füüsiline suutlikkus ei võimalda nii kiiresti kohta passikontrolli luugi ees järgmise reisija jaoks vabastada. Näiteid viimase väite kinnituseks võib leida Põhjamaade omavahelisest reisiliiklusest, kus reisijate laevalepääsu kiirus sõltub mõnel juhul reisija kehalise suutlikkuse ja laevafirma korraldusvõime kombinatsioonist.

– Kuuendaks, ükski endast lugupidav laevandusjuht ei läheks ausat ja võrdväärset konkurentsi eirates naaberriigis oma firmale eeliseid kauplema.

– Seitsmendaks ja viimaseks, on loomulik arvata, et Eesti piirivalvurid teavad, kes neile palka maksab ning nad loovad eeliskoridori seetõttu hoopis maksumaksjaist Eesti kodanikele.

Veelkord kinnitab toimetuse veendumust, et midagi selletaolist, mis Kihvakaalias juhtus, Eestis juhtuda ei saaks, teadmine, et Eesti Vabariigi siseminister on endistviisi Märt Rask ja välisminister Siim Kallas.

"Meremees"

Eesti Kaptenite Klubi avaldab sügavat kaastunnet klubi presidendile Igor Gnezdilovile ja tema perele poja

Viktor Gnezdilovi

ootamatu surma puhul.

Kes meil käivad

3. juunil seisid RE Tallinna Sadam sadamates:

Kesklinna sadamas

"Volga 4001" (Vene) — lossib suhkrut
"Ni Fora" (Malta) — laadib puitu
"Detroyt" (Prantsuse) — sõjalaev
"Kapten Voolens" (Eesti) — laadib ja lossib konteinereid

Muuga sadamas

"Donata" (Eesti) — laadib tehnikat
"Moti" (Soome) — laadib metsa
"Okeanhaim" (Prantsuse) — laadib masinaid
"Amuur 2528" (Vene) — laadib väetist
"Volgobalt 243" (Vene) — lossib viilja
"Seksna" (Vene) — laadib väetist
"Rosken Dania" (Küpros) — laadib võid

Kopli sadamas

"Marita" (Norra) — laadib metsa
"Sormovski 3067" (Vene) — lossib jahu
"Salmi" (Vene) — laadib väetist
"Volski" (Vene) — laadib puitu

Paldiski sadamas laevu ei ole

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

Neile, kes ootavad...

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 3. juunil:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Gove'ist Karmoy Islandisse
"ALEKSANDER ABERG" — Istanbulis
"PAUL KERES" — teel Ravennast Paranasse
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Hay Pointist Ereglisse
"GUSTAV SULE" — remondis Riias
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Vlissingenist Durbani
"HAAPSALU" — teel Riiast Morehead Citysse
"VILJANDI" — teel Peterburist Kaliningradi
"RAKVERE" — Helsinkis
"NARVA" — teel New Yorkist Puerto Platasse
"VALGA" — remondis Riias
"SAKALA" — teel Mäntyluotost Alexandriasse
"SOMPA" — Antwerpenis
"KEHRA" — Saguntos
"KUIVASTU" — teel Maceiost Leixoes'sse
"KUUSALU" — Santanderis
"PARILA" — Abidjanis
"RAKKE" — Havannas
"VALKLA" — Pasajesis
"PIHTLA" — Batas
"NAISSAAR" — Rotterdamis
"VAINDLO" — teel Biombinost Rotterdami
"KASSARI" — teel Loviisast Alexandriasse
"MUHU" — teel Ghentist Piombinosse
"ABRUKA" — Ellesmere Portis
"VILSANDI" — teel Peterburist Cardiffisse
"MUUGA" — teel Antwerpenist Stockholmi
"VIRTSU" — teel Tallinnast Felixstowe'sse
"KAPTEN KONGA" — Drammenis
"KAPTEN VOOLENS" — Vanasadamas
"MEHAANIK KRULL" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"KESSULAID" — Helsinkis
"VIIRELAID" — teel Tallinnast Bremerhavenisse
"SUURLAID" — København
"PAKRI" — Aveiros
"ANGYALFJÖLD" — teel Leixoes'st Frederikssundi
"KABALA" — Alas
"MOHNI" — teel Leixoes'st Moerdijki
"RAPLA" — teel Killingholmest Paljassaare sadamasse
"SOODLA" — teel Ereglist Cardiffisse
"KLOOGA" — Ghentis
"TRANSESTONIA" — Århusis
"DONATA" — Muuga sadamas

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

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub juunis

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. 2502.

Toimetaja MADLI VITISMANN