



Ilmub alates
1989. aastast
X aastakäik

MEREMEES

Nr. 8-9 (185-186)

Teisipäev, 19. mai 1998

Hind 5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Heitlus trofee pärast lk. 3
- ☛ «Tõll» ja «Tarmo» lk. 4-5
- ☛ Laev läinud, probleemid jäänud lk. 6
- ☛ MEREPÄÄSTJA lk. 7-10
- ☛ Arst masinaruumis lk. 11
- ☛ Sõjalaevadest lk. 12-13
- ☛ Igal oma palgivirn lk. 13
- ☛ Eesti meremehed Rootsisis lk. 14



Tänavune mairongkäik oli sadamas, olid õhupallid ja puhkpilliorkester. Lähemalt lk. 2 ja 15.

AS Eesti Merelaevandus ostis Kaliningrad Key Line AS-i aktsiad

Pressiteade

AS Eesti Merelaevandus omandas aktsiakapitali laiendamise teel 51% Vene Föderatsiooni ja Taani vahel kaubavedusid korraldava Kaliningrad Key Line AS-i aktsiatest.

Kaliningrad Key Line AS-i asutasid 1997. aastal Norra investorid ning see on tegelenud ro-ro kaubavedudega Taani sadamate Äbenrå ja Køge ning Vene Föderatsiooni sadama Kaliningradi vahel. Tänu osaluse omandamisele selles firmas saab "Eesti Merelaevandus" edaspidi kasutada transiidikoridori, mis lähtub Kaliningradi sadamast ning millel on hea raudtee- ja maanteeühendus läbi Leedu ja Valgevene Moskva. Samuti saab Kaliningradist edukalt teenindada Ukrainat, Valgevene, Leedu ja Poola kliente.

na, Valgevene, Leedu ja Poola kliente.

Praegu on kavas sel liinil erilist tähelepanu pöörata kaupade sisseveole Taanist läbi Kaliningradi sadama Vene Föderatsiooni. See ei tähenda aga, nagu ei tuntaks huvi Vene Föderatsioonist Euroopasse suunduvate ekspordikaubavogude suurendamise vastu.

Osaluse omandamine Kaliningrad Key Line AS-is annab "Eesti Merelaevandusele" võimaluse tugedada oma positsioone Balti regiooni transiiditurul, luues uusi koostöö- ja kaubaveovõimalusi ka Vene Föderatsiooni ja teiste SRÜ riikide transiiditurgude jaoks.

14. mai

AS Eesti Merelaevandus

Eesti Meremeeste Liidust

Vastavalt mittetulundusühingute seadusele tuli üle vaadata ja ringi teha ka Eesti Meremeeste Liidu põhikiri ning kanda liit mittetulundusühingute ja sihtasutuste registrisse. Vaatamata sellele, et liidu liikmeskond on üsnagi kokku kuivanud ja oli raskusi liikmete kokku saamisega nende küsimuste arutamiseks, see 13. veebruaril siiski õnnestus. Võeti vastu parandatud põhikiri ja valiti kolmeliikmeline juhatus, kuhu kuuluvad **Leo Jaaksoo**, **Rein Raudsalu**, **Olaf Vaarmaa** ja meremeeste liidu vanem **Ants Pärna**.

Eesti Meremeeste Liit kanti Tallinna Linnakohtu mittetulundusühingute ja sihtasutuste registrisse 27. aprillil; registrikood on 80035260. Nüüd jätkab liit oma tegevust kooskõlas uue seadusega.

Kõiki seniseid Eesti Meremeeste Liidu liikmeid, kes soovivad edaspidigi liitu kuuluda, palun pöörduda ümberregistreerimiseks liidu vanema poole aadressil Tallinn, Pikk 70, tel. 6 411 408.

Eesti Meremeeste Liidu vanem
Ants Pärna

ainult 1 küsimus

Mida otsustas valitsus meremehepasi asjus, Eesti Teede- ja Sideministeriumi asekancler VIKTOR PALMET?

Valitsus tunnistas kehtetuks oma 16. septembri 1992. a. määruse, millega oli kehtestatud Eesti kodanikele Eesti meremehe teenistusraamatu väljaandmise kord. Tollal puudus seadus, millele see määrus võinuks tugineda ja see algas sõnadega "Vabariigi Valitsus kehtestab...". Praegune nõue on, et määrused tuginevad seadustele ja algavad näiteks nii "Lähtudes sellest-ja-sellest seadusest kehtestab Vabariigi Valitsus...". Seadus, millele too määrus tollal tugineda võinuks, puudus.

Praegu on seadus olemas, see on "Rahvusvahelise Tööorganisatsioon (ILO) konventsiooni "Meremeeste riiklike isikut töendavate dokumentide kohta" ratifitseerimise seadus", mis võeti vastu 23. oktoobril 1996. Siis aga ei viidud kõnealuse määruse üldosa vastavusse selle ILO konventsiooni ratifitseerimise seadusega, et tekitada teenistusraamatute väljaandmise korrale seaduslik alus.

Nüüd tuleb see määrus kiiresti ratifitseerimisseadusega vastavusse viia. Sisuliselt lähtuti toona määruse ettevalmistamisel ILO konventsioonile, selles oli viide konventsioonile, aga hiljem ei tehtud viidet konventsiooni ratifitseerimise seadusele – see on puhas juriidiline praak.

Nüüd ei tohi kuni määruse uuesti kehtestamiseni meremeestele isikut töendavaid dokumente välja anda ja veeteede amet peab kiiresti tegutsema, et

mõne päevaga uue määruse eelnõu ette valmistada.

Oli ka teine seadus, millele määrus võinuks tugineda, see oli 17. juunil 1993 vastu võetud "Eesti kodaniku isikut ja kodakondsust tõendavate dokumentide seadus". Aga määrus oli kehtestatud varem.

ILO konventsioon näeb ette, et riik annab oma kodanikule välja meremehe isikut töendava dokumendi või teeb kodaniku riigipassi sissekande, et tegu on meremehega. Ka sellist sissekannet passis aktsepteeritakse samavõrd kui meremehe teenistusraamatut. Riigi pädev organ võib ka mittekodanikule välja anda meremehe isikut töendava dokumendi, kui see isik on seotud selle riigiga.

See tähendab, et Eestis elamis- või tööluba omav meremees ei pea töötama Eesti lipu all sõitval laeval, kuid ta peab töötama sellise riigi laeval, mis on ühinenud ILO konventsiooniga. Meredirektsioon võib seega meresõidutunnistuse välja anda ka meremehele, kes töötab ILO konventsiooniga ühinenud võõrriigi laeval või on registreeritud tööborsil. Isegi sel juhul võib meremehele, kui tal on kvalifikatsioonitunnistus, välja anda meremehe isikut töendava tunnistuse.

Konventsioon ei näe ette erinevaid meremehe isikut töendavaid dokumente kodanikele ja mittekodanikele, kuid mitmes Euroopa riigis, näiteks Norras ja Saksamaal, antakse kodanikest ja mittekodanikest meremeestele erinevaid tunnistusi. Ka Eesti on läinud seda teed. Kas seda jätkata või mitte, on praegu arutelu all. Igal juhul tuleb silmas pidades, et kui jät-

katakse meresõidutunnistuste väljaandmist mittekodanikele, siis ei seataks piiranguid, et neid antakse ainult Eesti lipu all sõitvate laevade meremeestele. See on ILO konventsiooni mõte.

Võib loota, et "Meremehe" ilmumispäevaks on asi lahendatud, kuid uue määruse jõustumine võtab mõne nädala, mistõttu viivitub paljudele meremeestele dokumentide väljaandmine.

Probleem on aga laiem. 1992. aastal oli seadusi väga vähe, polnud veel põhiseadustki. Siis võeti vastu alama astme õigusaktid. Paljud meresõiduohutust puudutavad määrused tehti nii, et need polnud hiljem kehtima hakanud põhiseadusega kooskõlas. Seetõttu tuli vastu võtta ka uus "Meresõiduohutuse seadus" ja "Sadamaseadus". Neile tuginevad määrused tuleb uuesti kirjutada, seaduste tähtsus seisneb aga selles, et annab õiguse alama astme õigusaktide kehtestamiseks. Ka "Kaubandusliku meresõidu koodeks" võeti 1992. aastal vastu varem kui põhiseadus ja selles oli vastuolusid põhiseadusega, mistõttu viide koodeksile muutus põhiseaduse kehtestamise momendil õigustühiseks.

"Laeva lipuõiguse ja laevaregistrite seadus" toob kaasa vajaduse 6 alama astme õigusakti järele, neid on vaja ka "Laeva asjaõiguse seaduse" rakendamiseks. Aga ka näiteks "Tuletõrje- ja päästeseadus", mis jõustub 1. juulil, kohustab teede- ja sideministrit kehtestama tuleohutuseeskirjad laevadele.

Madli Vittsmann

5. mail korraldati merenduspublikule ja seltskonnale "Baltic Kristina" esitlus. Kohal olid merenduses tuntud isikud, ajakirjanikud, seltskonnakroonikud ja pea pool Riigikogu. Esitluse krooniks veeretati restorani tuldpurskav kolmekorruselise šokolaadikreemiga maasikakort, mille löiksid lahti "Baltic Kristina" kaptenid Elmet Ekker ja Juhan Liiv.

Stockholmi-liini on avamisest möödunud pea kaheksa aasta jooksul olnud enamjagu aega

Normaalne laevaliini valmis

n.ö. ühe jalaga, sest laev on käinud ülepea viit ning sõite on tulnud plaanida laevapäevade järgi. Siiski alustas 1991. aastal neil päevil, mil reisilaev ei sõitnud, kevadel kaubalaev ja sügisel pooleldi reisilaev "Nord Neptunus". 1. maist alates võib aga iga päev reisilaevaga Rootsi sõita.

Liini avamisest saadik on

muutunud operaatorfirma – "Estline-Eesti" asemele asus 1992. aasta lõpus E-Liini AS. Muutunud on firma omanik: hiljaaegu ostis "Eesti Merelaevandus" Rootsile kuulunud pool osalust ära. Praegune E-Liini AS-i juhatuse esimees Anders Wehtje on Stockholmi-liini operaatorfirma kuues peadirektor.

Oma avakõnes lausub Anders Wehtje, et "Estline" on saavutanud ühe oma peamistest eesmärkidest – et Tallinna-Stockholmi vahet saaks iga päev sõita. Inimesed, kes on töötanud "Baltic Kristina" renoveerimisel, on teinud suurepärase töö. Need, kes seda laeva varem on näinud, näevad, et vahe olnuga on väga suur.

Viimastel kuudel on reisijate arv tublisti kasvanud ja firma prognoosib tänava 250 000 reisijat, mis oleks 40% rohkem kui mullu. Käibeks on kavandatud

750 miljonit krooni, mullu oli see 540 miljonit krooni. Ka see suurenemine on ligikaudu 40%. Varasemal aastail on Anders Wehtje sõnul olnud tuntav tugi "Nordström & Thulinilt", kuid ka "Eesti Merelaevanduse" tütarettevõttena on seljatagune kindel.

Reisilaevu on varem sel liinil olnud neli: "Nord Estonia", "Nord Neptunus", "Estonia" ja "Mare Balticum". Nüüd sõidetakse Stockholmi koguni kolme laevaga: "Regina Baltica" on sel liinil viies ja "Baltic Kristina" kuues reisilaev, neile lisaks veab praegu vaid autosid "Neptunia".

Madli Vitismann

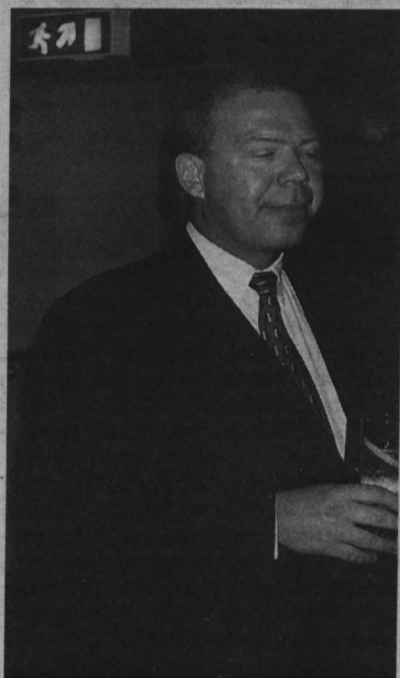


Asjaosalised võivad kergemalt hingata. Vasakult: kaptenid Elmet Ekker ja Juhan Liiv, E-Liini AS-i finantsdirektor Andres Laar ja turundusdirektor Marje Braunbrück ning "Eesti Merelaevanduse" juhatuse liige Ulf Hagen ja E-Liini AS-i juhatuse esimees Anders Wehtje.



Vastvalminud restoranis sai proovida laevaköögis tehtud torti.

AS-il Eesti Merelaevandus on tegevdirektor



omandanud A. P. Møller Grupi (Mærsk) ning liinioperaatorfirmas "Norasia Lines", kus ta on viimati üle kümne aasta ametis olnud.

Tom Stage Petersen on töötanud liini- ja puistlasti operaatorfirmade tippjuhtkonnas Kagu- ja Lähis-Idas, viimasel ajal "Norasia Lines'i" Euroopa osakonna peadirektorina.

Keeleinspektsiooni järelevalveosakonna juhataja Leho Klaseri selgituse kohaselt on igas Eestis registreeritud kontoris töökeel eesti keel, kuid tööandja võib kehtestada ka võõrkeeleoskuse nõude. Eraettevõtete sise- ja väljapoole tuleb suhelda riigikeeles. Igal töötajal on õigus saada riigikeeles tööalast teavet ning igale kodanikule, kes pöördub ettevõttesse mingi probleemiga eesti keeles, tuleb tagada eestikeelne kohtlemine.

Sõbralikult naeratades selgitas rahvusvahelise kogemusega Tom Stage Petersen, et on töötanud eri keelepiirkondades ja alati hakkama saanud, seda enam, et merendus on ingliskeelne tegevusala. Ta ei välistanud, et suudab mõne aja pärast juba eestikeelsetele küsimustele vastata.

Madli Vitismann

"Baltic Kristina" remondijärgsel esitlusel 5. mail tutvustati merenduspublikule ja seltskonnale eelmisel päeval AS-i Eesti Merelaevanduse tegevdirektorina tööd alustanud Tom Stage Peterseni.

41-aastane taanlane Tom Stage Petersen on laevanduses töötanud üle 20 aasta. Ta on laevandusalaseid kogemusi

"Masa-Yardsile" suurtellimus "Carnival Corporationilt"

"Kværner Masa-Yards Oy" ja "Carnival Cruise Corporation" leppisid veebruaril lõpus kokku kruisilaevas, mis ehitatakse aastal 2000, ja kahes laevas, mis ehitatakse aastail 2001 ja 2002. Laevade hind on umbes 375 miljonit dollarit ehk kauba teokssaamisel on tellimuse koguväärtus umbes 1,1 miljardit dollarit.

Tellitud aluste brutotonnage on 82 000. Laevad mahutavad 2 100 inimest.

Tellimus on "Masa-Yardsi" arvates väga tähtis "Kværner Masa-Yardsile" ja Helsinki Uuele Laevatehasele, millel on tellimused olemas kuni aastani 2002.

"Navigator" 1998, nr. 2
Tõlkinud Mart Kiilas

«Meremehe» toimetust tuleb meelde, et «Meremehe» koduleheküljelt internetis

www.online.ee/~meremees

leiate tänavu ilmunud numbrite sisukorra.

Aasta 2000 – suur probleem

IMO-st Eesti Veeteede Ametisse saabunud dokumendis MSC 69/INF. 18 vaetakse probleeme, mis on seotud 2000. aasta saabumisega. Et nüüdisaegsed side- ja navigatsioonivahendid ning muud uued laeva-süsteemid on üles ehitatud arvutite (mikroprotsessorite) baasil, siis kell 00.00 2000. aastal võib tekkida tõrge paljudes, eriti vanemates süsteemides. Seda seetõttu, et arvutites kasutatakse aastarvaks ainult kaht

viimast numbrit – näiteks 1997. a. on 97 jne. Kell 00.00 2000. a. võib osa seadmeid hakata aega lugema uuesti 1900-ndast, mitte aga 2000-ndast aastast. Või tekivad muud ajalugemise tõrked, mis võivad ohtlikult mõjutada paljude laevasüsteemide tööd.

Juba praegu on nii laevaomanikel kui ka klassifikatsioonühingutel õige aeg selle probleemiga tegelema hakata. Vanemad seadmed tuleb võib-olla

isegi asendada, uuematel on võimalik välja vahetada seadmetesse installeeritud programmid. Selleks tuleb ühendust võtta seadmete valmistajatehaste esindajatega ning leida probleemile õigeaegne ja korrektne lahendus.

Eesti Veeteede Ameti laevajuhtimise ja side talituse juhataja
Kaarel Aare

Aastal 2005 veelgi halvem

27. aprillil räägiti "Meloodial" raud- ja maanteedest. Teede- ja sideminister Raivo Vare ning kantsler Ruth Martin selgitasid seminaril "Milliseid teid tulevikku rajame?" ajakirjanikele ministeeriumi eelarvepoliitikat ja investeringuvajadusi.

Asjatundlike ja vilunud esinejatena selgitasid transpordi kõrgametnikud rohketele illustratsioonidele tuginedes, et Eestis pole piisavalt hästi mõistetud, kuidas investeringud infrastruktuuri mõjutavad kõiki elualasid. Samas on need nii pika tasuvusajaga, et täna tehtud otsuste viljad ilmnevad alles aastate pärast, rahasaamisel on aga oluline käegakatsutav häda või tulemus. Raivo Vare tõi näi-

te, kuidas keegi ei märganud mahukat välisabiinvesteeringut lennuradadesse, aga ämbril lennujaama läbitilkuva katuse all märkab igaüks.

Eesti infrastruktuur on algselt peale rahvusvahelise konkurentsis, aga valitsusele aastani 2005 esitatud arengukavast pole kinni peetud. Mahajäämus teede ehituses ja remondis süveneb iga aastaga, ometi kehtestati kütuse aktsiisimaks just teede korrashoiuks. Sel oli ka isikuti kõigile mõistetav maksimumäär: kes rohkem sõidab, maksab rohkem.

Väljapääsuna, et teedele määratud raha kohale jõuaks, nägi teedeminister teedekapitali loomist kütuse aktsiisimaksu ko-

gumiseks või mistahes muud sihtfinantseerimise vormi, sest midu elame teedelt korjatud raha riigieelarve kaudu muuks otstarbeks laiali jagades tuleviku arvel.

Riigieelarve vastuvõtmisega on aga eelnõus plaanitud raha vähenenud veeteede ameti (–314 300) ja laevaliikluse juhtimiskeskuse (–199 000) majanduskulude arvel, s.t. kulu-realt, millega peetakse ülal laevu. Seevastu dotatsioon ühenduseks saartega on tänavuse eelarve menetlemise käigus suurenenud 3 miljoni krooni võrra, vahest samuti käegakatsutavuse tõttu.

Madli Vitismann

"Silja" muutis nime

Kontserni uueks nimeks "Neptun Maritime Oy"

"Silja"-kontserni tootlikkus paranes eelmise aastaga 18 miljonilt margalt 128 miljoni margani. Samal ajal kontserni kasum, mida jätkuvalt koormab "Sally UK" kahjum, jäi miinusesse 87 miljoni margaga. Veel mullu oli kontserni kahjum finantserinevuste tõttu 133 miljonit marka.

"Silja Line Oy" kasum oli aga 100 miljonit marka. See tahtaksegi eraldada kontsernist

eralditi ettevõtteks, mille aktsiad on kontserni käes.

"Silja"-kontserni kahjutoovus on peegeldunud halvasti ka Läänemere "Silja Line'ile", kuna nimeid tekitavad jätkuvalt segadust. Nüüd ollaksegi valmis mõnna, et "Effjohni" nime-muutus "Siljaks" kaks ja pool aastat tagasi oli viga. Nimed on olnud häirival sarnased. Seetõttu muudetaksegi emaettevõtte nimi, et tegevus ka näeks välja just selline nagu on.

"Silja" juhatuse pani aktsionä-

ride koosolekul ette kontserni nime muutmist "Neptun Maritime'iks".

Kontserni suurim peavalu on jätkuvalt "Sally UK", mille liiklust Inglise kanalid ei ole suudetud tasuvaks muuta ega luba kanali alt läbi minevat tunnel head konkurentidele laevaliikluses tulevikuski. "Sally" võlgade vähendamine ei toimunud plaanipäraselt. "Sally UK" raamatupidamine on Inglise naela alusel

Järg lk. 11

Spordireportaaz

Heitlus trofee pärast

7.-8. maini kestis "Regina Baltica" Läänemere laevafirmade jõuproov "Mare Balticum Trophy". Kahel alal võistlesid kokad, kolmel ettekandjad/kelnerid ja kahel baarimehed/baariidaamid.

Eesti võistkonnad asusid teele juba eelmisel õhtul, ülejäänud võistlejad kogunesid laevale järgmisel hommikul Stockholmis. Nende saabumine oli muljetavaldav: paarikaupa veeretati-lohistati-kanti kotte ja kaste võistlusriietuse ja -riistadega, mõned hoidsid õrnalt käsivarrel lilleseadeid. Need, kel erilist pagasit polnud, olid kindlasti zürilliikmed või sponsorite esindajad.

Kõigepealt loositi kuue võist-

konna võistlusplatsid ja startiajad. Kuuest laevafirmast osales 5-liikmeline võistkond, lisaks firmaesindajad, zürilliikmed, sponsorfirmade esindajad ja ajakirjanikud. Nii oli võistlusega kaks päeva hommikust õhtuni hõivatud kindlasti üle saja inimese. See pani suure koormuse "Regina Baltica" ligi poolteiseks suurendatud laevavaperele, kel tuli lisaks tavareisijaile hoolitseda ka võistlejate, kohtunike ja publiku eest.

Võistlusteks valmistumine oli nõudnud tublit harjutamist, milleks kulus hulk kalleid toiduaineid ja maitsmiseks kokkukallatud jooke. Selle eest hoolitsesid sponsorettvõtted, peamiselt toiduaineid ja jooke

tarnivate firmade hulgast. Nende reklaamid rippusid kahel päeval ka võistluspaigas.

Esimesena asusid võistlustulle kokad, ala oli "eelroog lõhest". Loos oli määratud esimese võistlusplatsi "Tallinkile". Valgetes kuubedes, siniruudulistele pükste ja barettidega Ando Lill ja Tarmo Ömblus said korvitaie valmispannud kööginõusid ja kastitaie toiduaineid oma kahemeetrisele köögilauakohale, võtsid kaasavõetud *relvad* välja ja asusid sihikindlalt lõhet prepeareerima. Roa valmistamiseks oli aega poolteist tundi ning et züriile serveeriti veerandtunniste vahedega, lisandus iga veerandtunni tagant "Regina Baltica" kambüüsi uus kokapaar. Laeva oma köögipere elas seinäärde tõmbunult innukalt kaasa.

Poolteist tundi pärast "Tallinki" alustamist olid valgeis kokkuubedes ja pikkade põlledega kohtunikud laua taga istet võtnud, et maitsta nende "Lõhet mereandidega". Siis, kui järg jõudis mulluse võitja "Estline'i", ahhetas kogu publik. Seni külmtoidutaldrikul serveeritud eelroogade hulgas äratas tähelepanu "Estline'i" supitaldrik roosade lõhe-, oranžide porgandi-, kollaste kaalika- ja siniste kongo kartuli kuubikutega ning kahe dekoratiivse karbiga. Kõrvale pakuti väike kolmnurkne krevetikook.

Kohe jahutas publiku vaimustust teadustaja, kes tuletas meelde, et võistlusroog peab sisaldama 60% põhitoituainet, s.t. lõhet. Ent "Estline'i" kokkade Andres Oselini ja Mihhail Muhhni näidissupitaldrikus olid lõhekuubikud juurviljakuubikutega pooleks.

Köögis toiduvalmistamist jälginud kohtuniku Sven-Åke Larssoni teatel oli näha, et kokad on enne harjutanud. Toiduvalmistamine sujus köögis ladusalt ja viperusteta ning kuigi oli kitsas, ei sünenud sellest tõuklemist ega riidu. Võistlusel ei osalenud tänava muide ühtki naiskoka.

Kui kokad oma esimese päeva ala lõpetasid, alustasid baaripidajad. Pika laua taga kõrvuti valmistasid nad ette võistlusjookide kaunistusi. Vilunult löikas üks erinoaga sidruni-, teine apelsinikoorest ribasid, siis keerati ribad sõrme ümber lokki. "Estline'i" baarimees Arno

Bremann valis puuviljataldrikult suuri väikese tutiga ja "Tallinki" baaridaam Jaanika Jõgiste väikesi suure lehetutiga ananasse. Arno Bremanni pikasabaline ananassikoor vajas veel kumerat kiivitükki üheks ja kokteilikirssi teiseks silmaks ning papagoi troopilise joogi kaunistuseks oligi valmis.

Baaripidajate võistlus sisaldas aja peale aperitiivi ja pikatoimelisema joogi, *long drinki* valmistamist. Pudeli- ja klaasirivi taha rivistunud pidulikud firmarõivais baaripidajad alustasid üheaegselt. Ent erinev staaž ja eri temperamentitüübid paistsid nende tegevuse juures üsna hästi välja.

Kiirete graatsiliste ja sihikindlate liigutustega toimetava "Silja Line'i" keskealise baaridaami käed reetsid kogemust ning ka närveerimisest johtunud aparuse korral ei unustanud ta naeratamast. Flegmaatilise olekuga "Viking Line'i" baarimees jättis esialgu mulje, et sedavõrd aeglase kohmitsemisega ei püsi ta ajakavas. Kuid rahulikult ja meetoodilise kindlusega toimetav baarimees lõpetas mõlema joogi valmistamise esimesena, pidades seejuures silmsidet kaasaalava firmatiimiga. Seevastu "Tallinki" noor baaridaam naeratas vapralt, ent ta käed reetsid esinemisärevust.

Valminud jookide hulgas oli erksavärvilisi; elektrisinist ja erksinist, oranži, helerohest ja

Järg lk. 11



Ühel pool vaheseina askeldavad "Tallinki" kokad,...



... teisel pool jälgivad neid "Estline'i" omad. Vasakul mullune võitja Teet Laur.



Seija Väisänen sätib võistlusvahendeid.



Ananassist papagoideid klaasiserval reas...



"Estline'i" kokkadelt oodati üllatust ja supitaldrikus see tuligi.



"Viking Line'i" ja "Birka Line'i" baarimehed valmistavad kaunistusi.



... ja Arno Bremann neile silmi voolimas.

Bassihäälse pasuna saatel



"Tarmo" sillatiival on tuulevari, ees keskel lahtine rõdu.



Ka "Nordlandia" austas kaasmaalast saabumisel laevavilega.

27. aprillil saabus Tallinna haruldane külaline, Kotkas re-sideeriv Soome ajalooline jäämurdja "Tarmo". Ainus sobiv aeg Vanasadamasse sissesõidu on pärastlõunal, enne reisislaevade ärasõidu tipptundi.

Kuigi põhjakaal ääres sadamavärava kõrval seisis "Kristina Regina", mille kodusadam samuti Kotka, ei suutnud kallid külaline ühegi laeva pärastlõunaselt unist olekut häirida. PKL-i pukserite "Triks" ja "Orion" vahel vaikselt sadamasse libisev "Tarmo" olekski tähelepanuta jäänud, kui üks reisislaev poleks vilet andnud.

"Neptunia" bassihäälse vile peale vastas "Nordlandia" märksa peenema häälega ja vähemalt meremehed panid tähele, et toimub midagi iseäralikku. Kõrgelt reisislaevalt alla vaadates võis näha, et puhtal tumedaks värvitud tekil olid otsad kunstipäraselt spiraali soritud ja halli habemega kapten seisis rahulikult roolikambri ees sillarõdul, kui tema laev pukserite vahel vaikselt Admiraliteedi basseini libises.

Pärast "Tarmo" sildumist kiirustas "Orion" tagasi, et koos "Prangliga" sadamasse tuua külast koju jõudnud "Suur Tõll". Ka seda, kuigi väliselt mitte nii korras laeva tervitas "Neptunia" bassihäälse vilega ning et "Nordlandiale" oli juba reisi ajad tulnud, tormasid nad seepeale parda äärde haruldast vaatepilti nägema ja jäädvustama.

"Suure Tõllu" suurem süvis aga Admiraliteedi basseini silduda ei võimaldanud ning laev paigutati basseini lähedale kui võimalik.

Madli Vitismann



"Suure Tõllu" korstnatest tuleb juba suitsu.



Meremuuseumi teadurid haalasid direktori juhatusel laeva piki kaid sobivasse kohta.

"Tõll" ja "Tarmo" Tallinnas

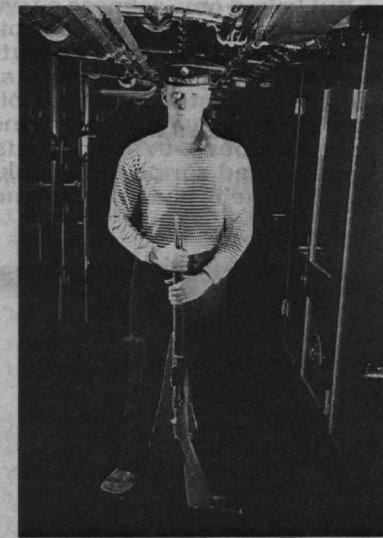
Ajaloolised jäämurdjad-eakaaslased "Tarmo" ja "Suur Tõll" olid Tallinnas Admiraliteedi basseini linnarahvale vaadata 27. aprillist 7. maini.

29. aprillil toimus Eesti Meremuuseumis Paksu Margareeta katusel Soome laeva külaskäigu puhul pidulik vastuvõtt. Kultuuriminister Jaak Allik ning Soome Vabariigi suursaadik Pekka Oinonen väljendasid mõ-

lemad heameelt selle üle, et kummagi sugulasrahva iseseisvumisel nii olulist rolli mänginud jäämurdjad on senini säilinud ning nendega on võimalik tutvuda. Avaldati ka lootust, et "Suur Tõllgi" saab samasuguse väljanägemise kui "Tarmo", mille restaureerimiseks Soome valitsus on eraldanud miljoneid marku.

Jäämurdjate külaskäike ja

näitusi oli toetanud ka Euroopa Liit. Jäämurdjate-projekti üldjuht Jukka Eenilä Soome meremuuseumist oli väga rahul selle tähelepanuga, mis jäämurdjatele Helsingis osaks sai. Eksponeerimise ajal külastas laevu üle 10 000 piletiga külastaja,



Vene meremees suunab tõsiselt liikumist "Tarmo" ekspositsioonis (fotosuurendus).

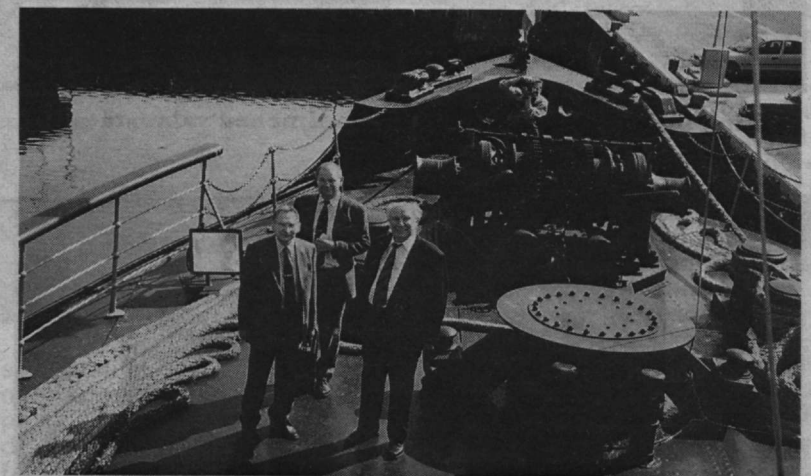


Mees oli muremõtteis laeva ülevõtmise pärast (kuju).

"Tarmo" on valmis, aga "Suure



Tõllu" sillal on põrandaks lahitud lauad ja katusel värviämber.



Uno Laur, Nathan Tõnnisson ja Eduard Hunt "Tarmoga" tutvumas.



Olaf Vaarmaa ja Ants Pärna "Suure Tõllu" sillatiival, alt vaatab Jüri Trei välisministereiumist.

Tehasekommentaar

(algus eelmises "Meremehes")

Kas oleksite osanud vana laevasilida restaureerida, "Suure Tõllu" tööjuht Balti Laevaremonditehase ship repair manager VLADIMIR MUZLOV?

Restaureerimistöödeks tahtsime kaasata spetsiaalse firma, kel on selleks kogemus. "Saare Paadi" töö restaureerimise mõtu välja ei anna. Kui me oleksime samuti teinud, oleksime samuti saanud mitu korda odavamama hinna kalkuleerida. Edaspidiseks tegid nad meile tööd juurde – vanad kaablid lõhuti, see loob aga tuleohhtliku olukorra.

Silda tehes tuleb kaablid märgistada, et pärast tagasi panna. Kuidas teha nüüd valgustus ja kälgutuled? Roolikambri seadmed tuleb ka masinataga ühendada. Kaabel tuleb harukarbini lahti võtta ja pärast samuti taastada. Madal hind viis võib-olla odava tööni, aga siin polnud kokkuhoid kohane. Laev on küll muuseum, aga kuulata tuleks ka meremehi.

Kuidas hindate laevakere selukorda?

Kere selukord on keskmine – on kohti, kus teras on sõja ajal (plahvatustes) kahjustada saanud ja Kroonlinnas lehtedena

asendatud. Neetimise tehnoloogiat seal ei tarvitatud.

Dokis on laevakere keevitõmbustega tugevdatud. Kul onuks niipalju raha, oleksime saanud ka lehtedena mõne koha asendada.

Hädavajalik on soojusisolatsioon tekil ja sisemine küttesüsteem, siis peatuks kajutisüsteem hävimine.

Kui masinad töötaksid, säiliks laev paremini. Selle laeva unikaalne seadmestik ja sisustus vääriskid maksusoodustusi sponsoruseks ning seda kultuuriministriumile kuuluvat väärtvara tuleks ka reklaamida. Ent ka propagandaks on vaja raha. Nagu remondiks.

Madli Vitismann

13. märtsil, kui algasid "Tarmo" Kunda-reisid, pani kevadpäike parajalt paksu jää sillerdama. Kuigi kraadiklaas püsis nulli läheduses, oli põhjatuul importjää kohale toonud. 15. märtsil möödeti Kunda reidil jää paksuseks 20 cm. Kuu aja jooksul, 13. aprillini, käidi vähemalt kuus korda Kundas. Selle ajaga aidati jääd läbi poolsada laeva.

Hooaja viimane reis 16. aprillil oli aga hoopis eripärane. Eel-

Päikseline kevadjää

"Tarmo" hooaeg algas ja lõppes päikesepaistes

misel päeval oli selgunud, et "Suur Töll" jäämurdja abita Helsingisse ei pääse ning nii tuli jäämurdjal, mis oma mere jaoks mõeldud, välismaateekond ette võtta. Ka sel päeval säras päike, pannes sillerdama Helsingi tuletorni ümbruse jää.

Enne seda tuli ette vahejuhtumeid. Esmalt katkesid otsad. Siis tuli "Suure Tõllu" parda äärde sõita, et välja selgitada, miks too raadioväljakutsetele ei vasta. Põhjus oli lihtne – polnudki raadiot. Anti siis sinna pihuraadio.

Jääpiirile jõudes oli vaja pikk jäme ots lühemate terasotste vastu vahetada. Et "Suure Tõllu" selleks vintse polnud, sai vaid kaasa tunda väljaõppimata meeskonna kõiveole, mida kapten ruuporist õhutas. Küll mütside, küll muu kohta märkusi tehes. Ent lühikeste otste "Tarmo" ahtrisse kinnitatud "Suur Töll" püsis paremini kursil ja jää läbiti üsna ladusalt. Hetkel, kui pikk ots ära antud ja teisi veel polnud, võis jääda mulje, et seki rühiks vana jäämurdja ise läbi jää.

Et sõit läks välismaa poole, oli "Tarmo" noorem laevapere mõnevõrra evelil – ehk saab välissadamas jalagi maha. Üleni oranži lootsikaatri saabumine andiski välissadama lähedusest märku. Põnevil vaatama tulnud said näha, kuidas loots ronis "Suurele Tõllule" oma redeliga – vist ei leitud ajaloolist lootsitreppi üles. "Ta oleks võinud ka oma rooli kaasa võtta," arvas üks pealtvaatajaid.

"Suurele Tõllule" oli koht kinni pandud Soome "Tarmo" juures üsna presidendilossi kõrval Kanavaterminali ees. Soome Meresõiduamet ja Eesti Välisministerium pakkusid ka Eesti "Tarmole" Helsingi kesklinnas tasuta sildumisvõimalust koos tasuta lootsiteenusega. Ent pakkumist ei võetud vastu ja "Tarmo" andis "Suure Tõllu" üle Soome pükserele "Hamlet" ja "Poseidon" ning keeras Lõunasadama eel vööri kodu poole.

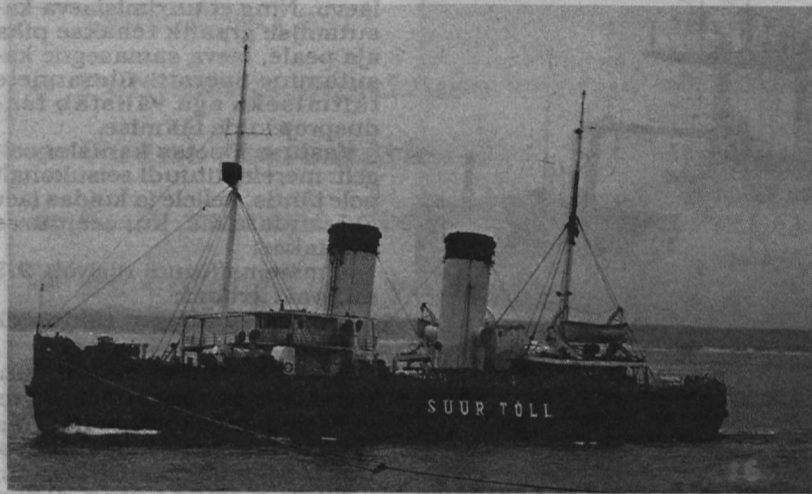
Nähes, kui usinasti pildistati end laeva pardal, aga siiski Helsingi panoraami või Suomenlinna merekindluse taustal, võis arvata, missugune vaheldus oleks õhtupoolik välissadamas olnud meremestele, kes muidu üksnes kodumeres sõidavad. Rääkimata ettevõtmise reklaamihõngulisest efektist. Vaevalt oleksid Soome ajakirjanikud kaht sama nimega jäämurdjat pealkirjakujundina kasutama jätnud. Seejuures oluiks neil võimalus märgata, et neli ja pool aastat Eestis olnud jäämurdja ei näe sugugi halvem välja kui Soome omaid, kasvõi sel jääretkel abiks olnud "Apu". Järelikult oskavad ka Eesti meremehed tööd teha.

Vahejuhtumi praktiline tagajärg oli aga, et välissõitu vormistatud laeval tuli kodusadamas Hundipeal kaks tundi oodata, enne kui kojusaabumine vormistatud sai. Ikkagi välisvetes käidud!

Võis märgata, et hooaja avareisi pidupäevameeleolu oli asendunud kerge tülpimusega. Mine tea, oli see väsimus kuu aja jääretkedest või üksnes viimasest ülipikast päevast. Võibolla hoopis kahjutunne, et jääretked päikesepaistel sellega lõppesid.



Kaks jäämurdjat vabas vees.



Ajuti kippus vanem jäämurdja nooremast mööduma.



"Tarmo" meestel oli jämeda raske otsaga rassimist.

Tegevdirektor Juhan Pihelbu sõnul pole 1960. (mõne teadja arvates koguni 1958.) aastal loodud tehasele kurtmiseks põhjust. 1997. aastal töödeldi kau-

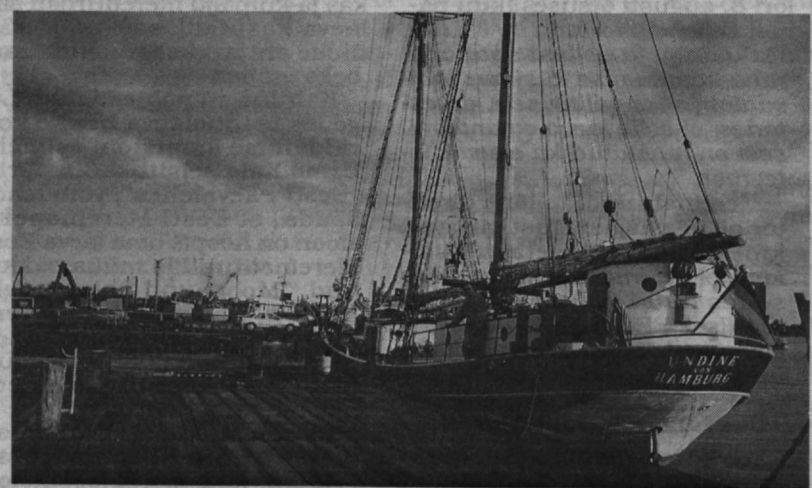
AS-is Pärnu Laevatehas läheb ülesmäge

bakail ühtekokku 265 alust, mahuliselt 500 030 tonni. Ainu-

kese kai kohta pole seda vähe (teised on nn. remondikaid). Peale puidu liigub siin väetis, puitlaast ja toidukaubad.

Dokiti ja remonditi 24 alust, peamiselt kalalaevu ja väiksemaid veesõidukeid. Juhuremonti välislaevadele tehti väljakutsete peale umbes 100 000 krooni eest. Oli keevitamist, poortide õigekstakumist, paikade panemist, masinatöid ja muudki.

Et kogu sadam tervikuna on kiire teenindamise tõttu välis-aluste silmis atraktiivseks muutunud, siis on tõusnud ka Pärnu Laevatehase maine. Nüüd tulevad siia meeleldi ka väiksemad välismaa laevad, nagu möödunud sügisel näiteks humanitaarpurjekas "Undine", Eesti ranniku kalalaevadest rääkimata. Ka hiljuti Norra rannikul uppunud "Ülsundile" tehti kesklinna sadamas remonti, ent Neptun sellest ei hoolinud, ja nii jäigi alus laevatehasele võlgu.



Pärnu Laevatehase remondikail ääres seisis mullu sügisel purjelaev "Undine".



Kui ots ära anti, võis jääda mulje, et "Suur Töll" murrab jääd.



Läbi jää tuli vana laev lühikeste otsaga.

Ametnikukommentaari

Kujutlege end tagasi aega, kui "Tarmo" kuulus veeteede ametile. Kas oleksite keeldunud võimalusest lasta "Tarmol" Helsingis silduda, kui selle eest maksma ei pea, Eesti Veeteede Ameti peadirektor KALLE PEDAK?

Ei, sest võimalus on väärtuslik eriti eelarvelise asutuse jaoks. See võimaldab väärt vaheldust laevaperele, kes ju muidu välismaale ei satu. Samuti oleks saanud mitusada tonni kütust tollivabaks vormistada.

Seejuures tuleb hinnata Soome riigi hea tahte avaldust. See oluiks ka võimalus näidata, et "Tarmot" on hästi hooldatud – laev oli enne müüki Soomes konserveeritud. Tähtsusetud polnuks ka kõrged küllid – arvatavasti oleks "Tarmot" külastanud Eesti suursaadik Soomes ning me saanuks laeva näidata Soome ajakirjanikele.



Kui esimene puksirots oli katkenud, võeti teine "Tõllule" peale "Tarmo" abiga. Et "Tõllul" polnud vintse, tuli see tömmata liini abil "Tarmo" kaudu peale.



"Suur Töll" on läinud, laevapere vaatab Helsingit.

Reederikommentaari

Miks te ei lubanud "Tarmol" Helsingis silduda, Laevallikluse Juhtimiskeskuse direktor ANTS PÖLLUAAS?

Tagasi oli vaja pöörduda sellepärast, et Kunda sadam oli siis veel jääohus.

Meie põhimäärus kohustab meid teenuseid osutama. Kuigi jääd Kundasse enam ei tulnud, oli sel hetkel võimalus, et siiski tuleb.

Madli Viitmann
Reef Naber ja Madli Viitmanni fotod

tailplaneeringu, mille elluviimisel saab veel 110 m kaid juurde ehitada.

Ott Taul

Laevatehas annab stabiilselt tööd umbes 60 inimesele. Linn on tellinud Tallinnast ka de-



"Liebherr" kraana laadib Soome laevale "Carina I" puitu.

21. septembril 1996 kell 21.15 lahkus Miinisadamast "Livonia" (ex "Arnold Veimer"), pardal 16 Eesti ja 9 Rootsi laevapereliiget. 23. septembril vahetati Eesti lipp Rootsi oma vastu. Laev müüdi Rootsi mereväele 18 miljoni Rootsi krooni (tolleaegse kursi järgi 33 miljoni Eesti krooni) eest. Tänavu räägitakse laevamüügirahast uuesti.

Meenutuseks

1984. a. Nõukogude Liidule 14 miljoni valuutarubla eest Soomes ehitatud uurimislaev "Arnold Veimer" oli Eesti Vabariigile n.ö. sülle kukkunud. 1993. a. oli laeva kasutamise võimaluste uurimiseks moodustatud komisjon ja pakutud seda merendusametkondadele. Ära ütlesid nii "Eesti Merelaevandus", merevägi kui ka piirivalve, misjärel valitsus tegi korralduse laev müüa ja saadud raha väiksema uurimislaeva jaoks tallele panna. Ent ligi kolm aastat hiljem oli olukord muutunud.

"Livonia" laupäevaõhtust lahkumist austas esmaspäeval, 23. septembril 1996 tähelepanguga Riigikogu: peaministrile esitati arupärimeine. Muuhulgas küsiti, kas Eesti riik vajab tulevikus "Livonia" tüüpi laevu. 14. oktoobril vastas peaminister Tiit Vähi arupärimisele, tugnedes Eesti Mereinstituudi asedirektori Jüri Elkeni öiendile. Sellest selgub, et "Livonia" müüdi Rootsi mereväele 2,8 miljoni dollari eest rahvusvahelise enampakkumise korras, nimetatud pakkumine olnud kõige parem. Laeva vajalikkuse kohta ütles Tiit Vähi Riigikogule: "Eesti riik minule teada olevatel andmetel ei planeeri okeanograafilisi uurimisi maailmamere kaugetes piirkondades. "Livonia" oli ehitatud spetsiifiliselt nende tööde jaoks ja sellisel kujul, ütlevad spetsialistid, teda Eesti riigile vaja ei ole."

Eesti piirivalve oli "Livonia" samal kevadel endale taotlenud. 15. mail 1996 tegi siseminister Rein Ratasele ettepaneku alustada meie ministriteeriumide ja Eesti Mereinstituudi ning Piirivalveameti vaheliste vajalike toimingutega "Livonia" bilansist bilanssi üleandmiseks. Laev, mille müüki aga õigustati väitega, et sellega pole õieti midagi teha, osutus vajalikuks Rootsis, kus on palju moodsaid ja kalleid laevu.

Valitsuse 4. novembri 1993. a. korraldusele nr. 637-k tuginedes oli Eesti Mereinstituut otsinud agendi kaudu ostja. Müügipropekt kirjeldas reisi-laeva registratunnistusega "Livonia", mille dokumendid olid korras sajandi lõpuni:

40 avarat töölaevaga väliskajuti, 77 hea Euroopa klassi kajuti-kohta, 2 sõõgisaali, suur konverentsiruum, baar, 2 sauna, puhke- ja spordiruum.

Teadustöö võimaluste kohta teatati, et suurem osa originaalaparatuurist on vana ja aegunud, kuid võimalik on teha meteoroloogia-, füüsikalise okeanograafia, merekeemia- ja merebioloogiauringuid. Olemas on kraanad, töötekk, vintsid-pumbad, kuid masinad on Vene päritolu. Ent 9-9,5 sõlme võib saavutada ka ühe masinaga, on stabilisatsioonüsteem ja hea manööverdusvõime ning üles loetud on navigatsiooniparatuur. Hinna üle võib läbi rääkida: omanikud on väga agarad laeva müüma, sest nad ei vaja enam seda laeva.

Riigi omand

Nõukogude valuutarubla eest saadud "Livonia" kuulus Eesti riigile. On täiesti mõistev, et ajal, kui ükski riigiasutus poleks suutnud laeva ülal pida, püüti seda müüa, et saada

sobivam laev. Müük ei õnnestunud aga mitmel aastal ja seetõttu leiti rentija teadusturismiks nimetatud tegevusalal. Tubli jääklassiga "Livonia" tegi paarinädalasi merematkeid nii põhja- kui ka lõunapolaarjoone lähistel, nii kaeti laeva ülalpidamiskulud. "Livonia" hallanud mereinstituut oli teeninud rendiraha nagu harilik ettevõtja. Viimasel perioodil enne laevamüüki 4000\$ päevas.

Rendilugu

Tol ajal on Eesti Mereinstituudi majapidamist uurinud Riigikontroll. 31. juuli 1996. a. akti kohaselt on mereinstituut olnud püsivalt alafinantseeritud: töötasu ja sotsiaalmaksu raha küll eraldati, kuid majandus-, lähetus-, teadustöö jms. kuludeks anti 1995. a. 300 000 ja järgmisel 200 000 krooni vähem, kui olid eelneva aasta tegelikud kulud.

"Livonia" alaeelarves lõppes 1994. aasta 6,8 miljoni kroonise miinusega. 1995. a. oldi ligi miljoni krooniga plussis, aga klassisiremondiks eelmisel aastal võetud laenu tagasimaksmiseks sellest ei jätkunud. Ettevõtjale on aktis antud hinnang: *Vajalike kogemuste puudumise ja sellest tulenevate arusaamatuste tõttu välispartneritega, aga samuti remonditööde käigus ilmnenud täiendavate tööde vajadusega suurenes remondisumma 3 miljonilt 4,1 miljoni kroonini, lisaks pool miljonit pääste- ja navigatsioonivarustusele vahepeal karmistunud nõuete tõttu.*

Esiälge kokkuleppe kohaselt pidi Kanada rentnik "Marine Expeditions" peale mereinstituudile makstava rendi tasuma veel laevatehasele remondikulud, aga hakkas seda tegema rendi arvelt. Mereinstituut kartis laeva arestimist remondivõla tõttu ja maksis selle ära tulu- ja sotsiaalmaksu arvelt. Reisisaavana peetaval "Livonia" suurenes meeskond ja samuti töötasu, mis oli 1996. a. 6000-17 000 krooni, lisaks tasuti saamata vabade päevade eest.

Instituudi maksuvõlg oli 30. aprilliks 1996 kasvanud 5 miljoni kroonini. Põhivõlg oli kolme ja poole miljoni ringis, poolteist miljonit oli viiviseid. Selles seisukorras ei piisanud ka võla vähendamiseks, sest tasumata maksuvõlalt arvestatav intress suurenes ikkagi. Ka töötasusid oli võlgu, osa "Livonia" meeskonnast oli algatanud palga kättesaamiseks kohtumenetluse.

Laevamüük oli sundkäik

Eesti Mereinstituut ei otsinud ise mööda ilma laevale rentnike või ostjaid. Kuu aega pärast valitsuse 1993. a. korraldust laevamüügi kohta oli mereinstituudil "Livonia" rentimise ja müügi seotud küsimuste lahendamiseks rahvusvahelises ulatuses sõlmitud leping Rootsi firmaga "Hildebeck & Co AB", mille järgi firma sai kõigilt laevaga seotud tehingutelt vahendustasu 5% tehingute maksumusest.

14 miljonit valuutarubla maksnud laeva bilansiline taastamismaksumus oli 198 miljonit krooni, jääkmaksumus 1996. a. alguseks 99 miljonit krooni. 5. juulil 1996 oligi sõlmitud kirjalik eelkõkkulepe Rootsi Kaitseministeeriumi riigihangete administratsiooniga. Selle kohaselt pidi laeva müük olema vormistatud septembri lõpuks ning läbiraakimisel oli võetud hinna aluseks 1/3 jääkmaksumusest, st. 33 miljonit krooni. Seejuures oli enne müüki vaja teha miljoni krooni eest

remonti, mis makstakse laeva müügist saadud rahast.

Eesti Mereinstituudi direktor kinnitas oktoobris Riigikontrollile, et "Livonia" müüdi 2,8 miljoni dollari eest ning laevamüü-

teistsuguse väljapääsuna vaid võimalust, et "Livonia" saatust oleks toona pidanud arutama valitsus. Võib-olla olnuks kasulik Rootsi poolele lepperahvi maksta ja laev siiski Eestisse

Eesti Vabariigi Valitsus korraldus

4. novembrist 1993. a. nr. 637-k

Tallinn, Toompea

Nõustuda Eesti Teaduste Akadeemia ja Keskkonnaministeeriumi ettepanekuga Eesti Mereinstituudi uurimislaeva "Livonia" müümise kohta avaliku enampakkumise korras väliturul, lubades müügist saadud raha erandina suunata Eesti Mereinstituudi eelarvevälisele pangakontole sihtotstarbeliseks kasutamiseks uue, väiksema ja ekspuaterimisel odavamama laeva ning teadusaparatuuri soetamiseks, mis tagaks merealusuuringute jätkumise ja Eestile vajalike kalandusuuringute ning mere-seire läbi viimise.

Peaminister M. Laar



Valitsuse korraldust täites osteti "Tipton" ja anti Lennusadama jões seisvana mereinspektsioonile.



Mereinspektsioon pakkus aga mereinstituudile müügiks oma "Reeta" (ex "Eva 003", ex "Salme"), mis seisis talvel Lennusadamas "Tiptoni" kõrval.

gi tulust kaeti riigimaksude võlgnevused. Likvideeruse ka palgavõlgnevuste probleem: võlad maksti ära ja "Livonia" laevapere lasti lahti.

"Livonia" võinuks ehk Eestisse jääda

Riigikontrolli aktist on näha, missugune surve oli mereinstituudil "Livonia" müüa: raha laeva ülalpidamiseks öieti ei antud, selle asemel kasvas riigimaksude võlg. Sellises olukorras ei jäänud instituudi direktoril võimalust riiklikult mõelda ja see polnudki tema ülesanne. Olukord sundis kitsalt ametkondlikult tegutsema.

Nii juhtuski, et pärast seda, kui siseminister teatas 15. mail laeva piirivalveametile, sõlmis mereinstituut 5. juulil kohustava eelpeppe. Loodavas riigilaevastikus võinuks "Livonia" olla lipulaev, aga peaminister kinnitas, et sellisel kujul Eesti seda laeva ei vaja. Riigikontrolli peakontrollor Jüri Kõrge nägi

jätta. Olnuks ka võimalus mereinstituudi maksuvõlad valitsuse reservfondist katta, sest kustutada neid ei võinud. Selline ettepanek on ka peakontrollori 8. augusti otsuses (kuu pärast eellepet): *esitada m/l "Livonia" müügi ja sellest saadava raha kasutamise küsimus läbi vaatamiseks valitsusele, arvestades, et selle laeva omandamisest on huvitatud ka siseministeerium.*

Mereinstituudi tollane direktor oli aga asjakärgust piisavalt kibestunud, et seletada Riigikontrollile: *instituut ei pea, olles selles nüüd küllalt kogunud, reaalseks Eesti Piirivalveameti võimalusi "Livonia" ülalpidamiseks.*

Üks tahtis laeva, teine raha

Nii lihtsalt, kui paluti, keskkonnaministeerium tülikast laevast vabaneda ei tahtnud. "Livoniale" pakuti bilanssi kaasa ligi 10 miljonit krooni võlgu, seega oleks sise-

ministeerium saanud laeva selle raha eest justkui osta. Taheti enamgi.

Piirivalveamet oli oma palvel esitades asja oma võimaluste piires uurinud. Oli tehtud ekspuatsioonikulutuste kalkuatsioon ja uuritud remondivajadust. Ilmnes, et "Livonia", mille veeväljasurve on kolm korda suurem kui suurimal piirivalvelaeval "Kõu", kulutab täiskäigul sõites tunnis vaid veerandi võrra rohkem raha kui "Kõu". Arvestati kokku meeskonna palk ja muud kulud, samuti masinate remondi eeldatav maksumus ning tuld järelõudusele, et piirivalvelaevastiku olemasolevasse eelarvesse "Livonia" tol aastal ei mahtunuks, vaid vaja oleks mõnevõrra lisaraha.

Ent "Kõu" oli piirivalvel ainus laev, mis talvel jääga toime tuli ja seetõttu pidas piirivalveamet talvel merel piirivalveteenistuse korraldamiseks "Livonia" hädavajalikuks.

Siseministeeriumi 15. mail pöördumisele vastas 4. juunil 1996 keskkonnaministeeriumi kantsler Rein Ratas. Ta selgitas laeva tulude-kulude ja võlgade teket ning rõhutas, et mereuuringuid finantseeritakse projektirahaga, projektijuhid aga otsivad odavamalt päevarendiga laevu. Ning et uurimislaeva kasutamise graafik tehakse pika aja peale, laeva samaaegne kasutamine operatiivõlesannete täitmiseks aga välistab teadusprojektide täitmise.

Vastuse lõpetas kantsler selgelt: mereinstituudi seisukohalt pole tähtis, kellele ja kuidas laev võõrandatakse, kui seejuures tagatakse:

a) mereinstituudi riigivõlg 9,3 miljonit krooni;

b) komisjonitasu "Hildebeck & Co AB-le";

c) 2-2,5 miljoni dollari suunamine mereinstituudi eelarvevälisele pangakontole (järgnes tsitaat valitsuse korraldusest uue laeva muretsemise kohta).

Niisil ei olnud juttugi riigivara bilansist üleandmisest, vaid keskkonnaministeerium pakkus laeva Eesti riigiasutusele samadel või veidi karmimatel tingimustel müüa. Sel juhul pidanuks riik oma vara teistkaudu uuesti ostma, andes riigieelarvest piirivalveametile osturaha. Ent kuigi ka Riigikontroll tegi valitsusele ettepaneku laevamüüki arutada, see küsimus tol aastal valitsuse istungile ei jõudnud.

On laev ja pole ka

Valitsuse 1993. a. korraldus lubas laevamüügi raha jätta mereinstituudile, aga ainult teaduslaeva ostmiseks. Nagu eelnevalt selgunud, pole 33 miljonit müüdi enam alles. Kuipalju just raha järel on, lubas Riigikontroll välja selgitada juuni lõpuks.

Mereinstituudi ostetud "Tiptonist" ja plaanist see teaduslaevaks ümber ehitada on tänavu juttu olnud 17. veebruaril "Meremees". Samuti sellest, et 5. veebruaril anti laev keskkonnaministeeriumi otsuse kohaselt üle Eesti Mereinspektsioonile. On väljendatud kahtlust, kas ja kuipalju mereuurijad siis laeva kasutada saavad ja kas üldse ehitataksegi nende tarbeks ümber.

Kahtlus on põhjendatud. Luges teaduslaeva hanke korraldamise komisjoni esimehe Urmo Kala selgitust 30. aprillil "Eesti Päevalehes", võib teada saada, et Eesti Mereinspektsioon on hoopis oma laeva Eesti Mereinstituudile müüa pakkunud. "Moonsund Shippingult" ostetud "Tiptoniga" konkureeris ka mereinspektsiooni enda "Reet" (ex "EVA 003", ex teaduslaev "Salme") ning veeteede ameti hidrograafialaev.

Pärast "Livonia" müüki pole mereinstituudil enam laeva - "Tipton" läks mereinspektsioonile -, ega raha - selle võttis oma hoida keskkonnaministeerium.

Madli Vitismann

MEREPÄÄSTAJA

Nr. 1 (12) «Meremehe» lisaväljaanne

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Paks purjus soomlane pole Eesti asi lk. 8
- Põhjuseks püstivuse kaotus lk. 9
- Uudne meremärk lk. 9
- Kuiv merepäästetrenn lk. 10
- Ex-võidupäeva võidukas lõpp lk. 10
- Sõda ei ole lõppenud lk. 10

Arstikommentaar

Kas see oll tele laevaarstipraktikas raskelm juhtum, "Regina Baltica" arst AIVAR KAUR?

Minu praktikas on raskemaidki juhtumeid olnud, aga seekord olid tunnused, et Stockholm jõudmine võtab haige jaoks liiga kaua aega. Pealegi oli laeval veel 1100 reisijat ning ühe nii raske seisundis haigega tegeldes kellegi teise jaoks aega ei jää.

Kella 8 paiku toodi mees esimest korda minu juurde ning tunni aja pärast oli selge, et tursed hakkavad laienema.

Pärast kella kümnet tellisime kopteri. Eesti päästeteenistus pidi Turku omaga ühendust võtma – tegu oli Soome kodanikuga –, nii andsime andmed ka Turkusse.

Olime siis teispoel-Paldiskit. Kui kopter tuli, olime Hiiumaa taga. Kell oli kaheteistkümneme peal, kui mulle öeldi, et kopter on tunni pärast kohal. Lootsime, et saabub enne, kui Hiiumaa varjust välja jõuame. Lõpuks ma enam kella ei vaadanudki, kui nad kohale jõudsid. Kolme tunniga sain tursed sedavõrd vähendada, et haige kannataks transporti. Laev oleks sõitnud Turkule lähemale, kui kopter oleks tulnud sealt.

Laevale tuli päästja, arstid jäid kopterisse. Meie kopteril on kitsas uks, võrreldes "Super-Pumaga", mille suurest küljeluugist saab kandraamiga haiget paremini sisse tõsta. Meie haige oli umbes 140-kilone mees – me jõudsim viiekesi vaevu kandraami liigutada. Selle kilekatted ei ulatunud nii tüheda mehe ümber hästi kinnigi.

Andsin oletatava diagnoosi, sest haige oli koomaeelses seisundis. Kui püüdsin teda teadvusele tuua, ei teadnud ta, kui palju või kui kaua oli joonud. Tal esines krambihooosid, mis võivad olla põhjustatud ka alkoholi tarvitamisest pika aja vältel.

Kuidas tehti laeval kindlaks, et purjus mees on raskesti haige?

Teda pani tähele turvamees, kes märkas, et ta käelabad on kohutavalt paksud. Ta tõi mehe mulle näha, selle asemel et hommikuni arestikambrisse välja magama panna. Meie turvamehed, laevainfo ja ööbaaride töötajad said Rootsis esmaabikoolitust, et nad oskaksid hinnata, millega tegu. Nad oskavad mullegi öelda, kas on kiire ja kas haige juurde peab midagi kaasa võtma. Tore on nüüd koolituse tulemusi näha – need töötajad oskavad ära näha, kui midagi on viga. Sagedasti ei osata meil hinnata, kas inimesel peale joobnud oleku veel midagi viga on.

See juhtum näitas, et vajame väikest 3-4-kohalist kopterit, mis oleks suuteline laevale maanduma. Meie ülemine tekk kannatab vaid paar tonni ning on mõeldudki väikesele päästekopterile. Sellega tuleks kohale üks piloot koos ühe meditsiintöötajaga, kandraami saaks sisse anda tagaluugist.

Ent see juhtum andis kindlust, et abi võib leida ka Eesti poolelt. Ma poleks uskunud, et see kopterimeeskonnal oösel ja tegeliku vajaduse korral nii hästi välja tuleb.



Oösel laevalt haiglasse

23. aprilli hilisõhtul laskus kopter "Regina Baltica", et viia haigestunud reisija haiglasse. Kopterikomandöri Jevgeni Pissarevi sõnul oli see teine öine rippumine laevateki kohal.

Päeval on laskutud nii "Regina Baltica" kui ka "Georg Otsa", "Meloodia" ja "Fantaasia" ning üks kord pimedas "Fantaasia" kohale, aga need laskumised on olnud treeningute ja ühisõpuste käigus. Seekordne juh-

tum oli esimene tegelik kopteritabi vajadus.

Kopterimeeskond on puhkepäeviti tunnises valmisolekus. Väljakutse jõudis kohale veidi enne kella 23, pool kaksteist oldi lennuväljal. Neljaliikmeline meeskond sõitis pühapäevaõhtul eri linnajagudest kohale kes takso, kes oma autoga. Veel 20 minutit oodati kiirabi, et võtta arstid kaasa. Tehnikud õõbivad lennuväljal, nii saab neid ette hoolatada ning kopter seatakse

meeskonna kohalejõudmise ajaks lennuvalmis. Jäi üle võtta varustus kaasa ja 10 minuti pärast oldi õhus.

Laevale jõuti 190 km kaugusel, Soome-Rootsi-Eesti merepääste vastutusala piiril. Kohalennuks kulus tund, tagasiõiduks samuti. Olnuks väljakutse varasem, tulnuks ehk vaid Paldiskini lennata...

Lennuväljalt toimetati haige Mustamäe haiglasse.

Kaptenikommentaar

Eesti kopterit appi kutstuda oll tell esimene kord. Kas kõik laabus hästi, "Regina Baltica" kapten ERICH MOIK?

Pimedas laeva kohal hõljumist eksitas tuul, see oli 10 m/s. Sellist asja on vaja harjutada, seepärast arstid ei tulnudki alla.

Kui meil on arst laevas ja tema ütleb, et reisija on vaja ära viia, siis pole ju enam midagi arutada. Kutsusime kell 22.35 välja merevalvekeskuse, sel hetkel seal veel ei teatud, kas haige viiakse Turkusse või Tallinna. Pärast enam meiega ei kooskõlastatud, muidu oleksime öelnud, et arste pole kaasa vaja. Haige oli vaja ära viia seepärast, et ta poleks laevas hommikuni vastu pidanud. Oleks meilt küsitud, oleksime öelnud, et meil on laevas šokiaparaat olemas, päästja poleks pidanud hinnalise elektrišokiaparaadiga laskudes riskima.

Laeva kohal riputi 26-27 minutit, kuni kandraam alla ja haige sellega üles sai ning päästja üles läks. Meil oli side kopteriga, mitte päästjaga. Temal oli samuti side kopteriga. Umbes kell pool kaks sai haige ära antud. Pääst-

jate töö oli asja eest – hiljem selgus, et haige oli haiglas reanimatsioonis.

Hakkama Eesti oma vastutusalas saab – Eesti kopter tuli koos arstidega kohale ja viis haige reisija ära. Kuigi ootasime väikest kopterit, nagu Soomes on. Kuni 2-tonnine kopter võib meie laevalaele maanduda. Selleks

on meil kõik ette valmistatud ja rootslased on niisuguse kopteriga maandunudki.

Nägime, et mingisugust abi on eestlased suutelised andma, kui reisilaeval midagi juhtub. Võib-olla peaksime üksteise võimalusi paremini tundma, näiteks võiksid kopterimeeskonnad ja kiirabi tulla laeva võimalustega tutvuma. Peatähis, et abi on olemas ja abi on võimalik saada.

Madli Vitismann



Päevalgi võib näha, et kopteriteki teab mis ruumi ei ole.

Paks purjus soomlane pole Eesti asi

2. mai "Eesti Päevalehe" uudisteküljel ilmus Oliver Ranna artikkel "Kallis päästeoperatsioon osutus küsitavaks". Selles vaidlustati haige, aga purjus Soome kodaniku "Regina Baltical" evakueerimise otstarbekus: "Helikopteri kasutamine purjus soomlase viimiseks reisilaevalt Mustamäe haiglasse ja haiglaravi läks maksma kokku umbes 40 000 krooni, ehkki tagantjärele peavad arstid kulutuste vajadust küsitavaks." Seda enam, et Soome kodanikul polnud reiskindlustust ega Eesti haigekassaarti.

Päästeoperatsioon ei ole kallid ega odav, selle hind on inimelu

Toimetuskommentaari

Õöl vastu 27. aprilli päästeti laevalt haige reisija esmakordselt Eesti kopteriga.

Kui Stockholmil-linil sõitis Rootsi lipuga "Nord Estonia", polnudki laeval arsti. Reisijad võisid oma tervisehädasid kurta ühele esmaabikoolitusega tüürimehele. "Regina Baltical" märkas purjus, aga raskesti haiget reisijat turvamees, kes selle asemel, et too hommikuni areetikambrisse paigutada, pani tähele olulisi haigustunnuseid ja tõi reisija arsti juurde.

Et Eesti reisilaevadel on arstid, muudab laeva reisijale tuntavalt turvalisemaks. Kui juba laevaarst leiab, et reisija tuleb evakueerida, sest muidu ta võib-olla sihtsadamani ei ela, siis sel hetkel ei ole kedagi, kes seda otsust võiks vaidlustada. Kapten kutsus abi lähimalt kaldalt või sealt, kus abi anda suudetakse.

Aastaid võis naabritele loota, sest Rootsi rannikul paiknevad kopterid võivad Eesti territooriumale tunniga appi jõuda. Stockholmist välja lennanud Rootsi kopter on näiteks reisija viinud Tallinna lähedal olevalt laevalt Tallinna haiglasse, sest see oli haige jaoks lähim. Ent rahvusvaheliste konventsioonidega ühinenud iseseisva riigina on ka Eestil kohustusid.

Riigi Piirivalveamet mereosakonna ülem Jaan Kapp selgitas, et oma merepääste vastutusalas tegutsema kohustab Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni konventsiooni osa, Hamburgil 1976. a. konventsioon. Eesti on seda tunnustanud, kui ühtnes 1992. a. põhimõtteliselt IMO konventsioonidega. Riigikogus pole see aga ratifitseeritud, sest puudus eestikeelne tekst. Praegu on tõlge kooskõlastusringil. Merepääste eest maksab piirivalveamet riigieelarve rahaga. Konventsioon nõuab, et inim-

elud tuleb päästa, kui nad on ohus või on alust arvata, et on ohus. Inimesed päästetakse vaatamata rassile või rahvusele, kodakondsusele või varanduslikule seisule. Nii käsitas juhtunut ka piirivalve lennusalga ülem Arvo Palumäe: "Kui inimese elu on ohus ja ta vajab kiiret transporti, siis loomulikult lendame. Väljalennul ei küsi keegi, kes maksab, küll seda jõuab pärast arutada."

Lennusalga oma eelarves on vaid treeninglennude kulud. Näiteks merepäästelendude eest tasub lennusalgale piirivalveamet, millele on pandud vastutus merepääste eest. Nii üks kui teine on riigieelarvest ülal peetav organisatsioon.

Käesoleval juhul ei olnud aga tegu päris merepäästega, vaid haigetranspordiga merelt. Jaan Kapp rõhutas, et väljakutse oli Eesti päästevastutusosalal. Merevalvekeskus võttis peale kopterihäire andmist ühendust Mustamäe haiglaga, sealt tuli kiirabibrigaad, keda tasustatakse samuti riigieelarvest. Kopter võinuks haige viia ka Turku haiglasse, kus oldi vastuvõtuks valmis, aga seal oli ilm maandumiseks kehvem. Laeval haigestu-

nud meremehi on varem kaldale toonud ka piirivalveaevad, selle eest pole piirivalveamet veel kellelegi arved esitanud.

Kuigi Eestil on vastastikuse vältimatu abi lepingud nii Rootsi kui ka Soomega, mistõttu

võiks arvata, et iga riik osutab oma vastutuspiirkonnas vältimatut abi kõigile abivajajale, teeb keskaigekassa siiski nende riikidega kord aastas tasaarveldusi.

Keskaigekassas selgitati, et

Eesti haigekassa-kaardi omanikul, kel pole reiskindlustust, peab ka vältimatu abi saamiseks olema kaasas Eesti haigekassa tõend, Soome jaoks ühes ja Rootsi jaoks teises vormis. Sageli reisijad peaksid teadma, et tõend kehtib vaid kaks kuud.

Kopterit võib tellida Mustamäe haigla lennuks Eesti õhuruumis, mis langeb põhimõtteliselt kokku territooriumaalmerega, ja abivajajal peab olema Eesti haigekassa-kaart. "Regina Baltica" juhtumil polnud appikutse ajaks ühtki neist kolmest tingimusest - abi kutsuti Eesti merepääste-keskusest, laev oli neutraalvetes, aga Eesti merepääste vastutusalas, abivajaja oli Soome kodanik. Merevalvekeskus kooskõlastas väljalennu Mustamäe haiglaga.

Esimest korda lendas pimedal ajal laevale appi Eesti kopter Eesti merepäästjaga. Piloot Jevgeni Pissarev hoidis õõsel kopterit sõitva laeva kohal rippudes paigal, merepäästja Andrus Kütt laskus laevale ning reisija vintsiti kanderammil kopterisse, nagu seda õppustel tühja kanderamiga on harjutatud. Tuldi toime sellest hoolimata, et haige reisija kaalus lae-

vaarsti Atvar Kauri hinnangul umbes 140 kilo. Haige sai abi ja on elus.

Väikesi koptereid, mis saaksid laevale maanduda, Eestil ei ole. Väiksema kopteri väljalend ühe inimese päästmiseks oleks odavam, aga avamerel on nende kopterite võimalused piiratud.

Siiski võiks uhkust tunda, et Eesti suudab ka selles valdkonnas juba riigina käituda. Peale kopterite ja oskajate pilootide on kopteritel vintsid. Ja on kaks pinnaltpäästjat, kel ka parameedik võljaõpe. Kolmaski päästja hakkab peatselt eksameid sooritama. Ning meremehed rõõmustasid, et juba saab ka Eestist kopteriabi, mis peaks reisijate turvatunnet suurendama.

Aga kopterilennu eest esitatakse arve. E-Lini AS-i finantsdirektori Andres Laari sõnul oodatakse laevafirmalt kalkulasiooni kohaselt ligi 30 000 krooni. Rootsi või Soome kopteri väljalennu eest poleks aga arvet esitatud. Sedalaadi vältimatu abi eest, kuigi on tegu Eesti laevaga, maksab näiteks Stockholmis saarestikus sealne maa-avalitsus.

Lennusalga ülem Arvo Palumäe selgitas, et merepääste-konventsioon ei hõlma ambulantslende. Merepääste eest maksab piirivalveamet. Nii on kopterilennutunnil kaks hinda. Üks riigiasutustele, näiteks piirivalveametile, mis sisaldab ainult konkreetse lennu otsesed kulud. Teine hind mitteriiklikele ettevõtetele, mis sisaldab ka lennumasinat amortisatsiooni ja muid lennusalga püsikulusid, on kaks korda esimesest suurem.

Tähelepanu vääris keskaigekassa avalikkusega suhteid pidava hr. Põikliku selgitus, mille kohaselt reiskindlustuseta haige pole Eesti (ravikindlustussüsteemi) mure: "Kui teil pole raha, et poest süüa osta, siis te ju surete ära. Miks te siis ei taha surra, kui teil pole raha, et näiteks süüa osta?" Ta vist ei mäletanud koolitunnist, et siis, kui inimtüü produktiivsus sedavõrd suurenes, et jätkus rohkemaks, kui iseenese ja laste söögiks,

Jürg Kõrval



Päästja istub enne laskumist kopteriuksel, hoides vintsikonksust. Otse ees on pimedus, otse all valgustatud laevatekk. Madli Vitismanni foto

etika, (kr.), kõlblusõpetus, liigitab inimeste tegusid ja toiminguid headeks ning halbadeks ja uurib, mis on väärtuslik, mis mitte.

etiline, kõlblas

"Välke entsüklopeedia". Tartu, 1938

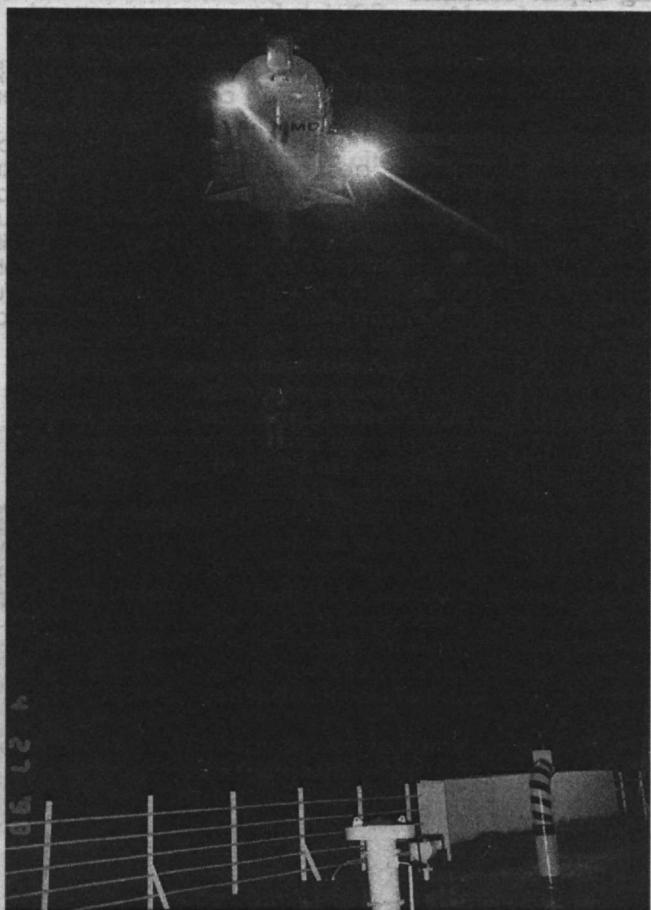
"Pole olemas tasuta arstietikat, et tehakse süst, kui teil raha pole. Kõik maksab."
"Kui teil pole raha, et poest süüa osta, siis te ju surete ära. Miks te siis ei taha surra, kui teil pole raha, et näiteks süsti osta?"

George Soros:

Turuväärtuste kohaldamine ühiskonna suhtes on täiesti kohatu. /.../ Turuväärtused on tunginud sellistele ühiskonnaaladele, kus ei ole nende koht.

Tervishoid ei pidanud kunagi saama äri - see on elukutse. Ameerikas, kus rahast on saanud eesmärk, selle asemel et olla vahend eesmärgi saavutamiseks, on tervishoid muutunud peaaegu täielikult äriks. Turuväärtused on ületähtsustatud ning on vastuolus kutseala väärtustega.

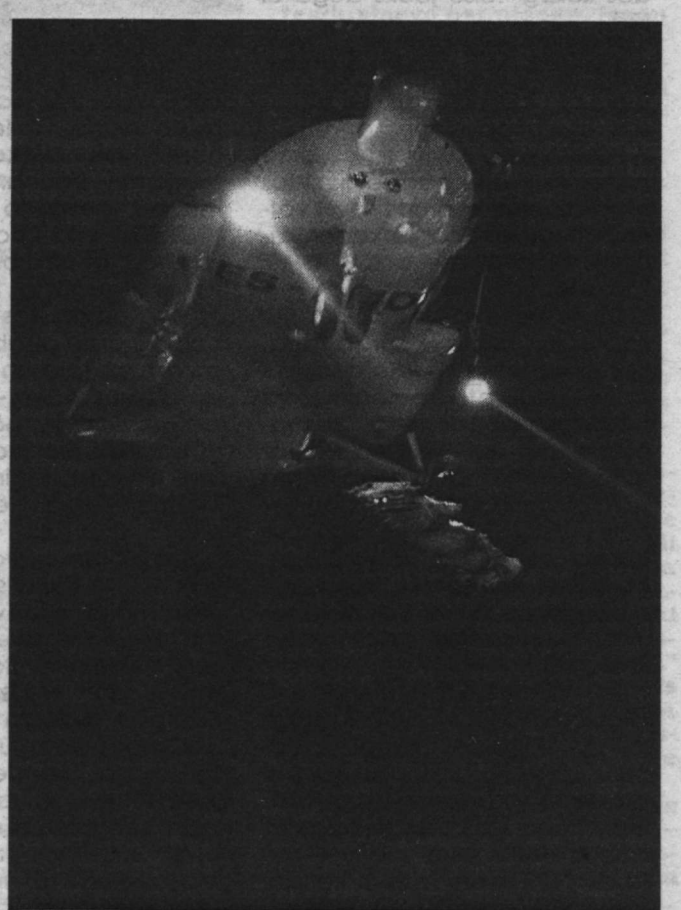
"Eesti Ekspress", 8. mai 1998, lk. B5



Pimedas kohale lennanud kopterilt laskuv päästja peab laevatekkile pihta saama.

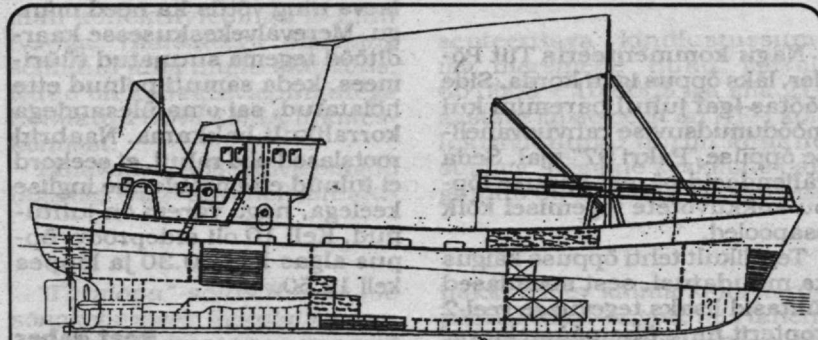


Haige oli raske, seetõttu pidi tekil kanderamiga mitmekesi mässama.



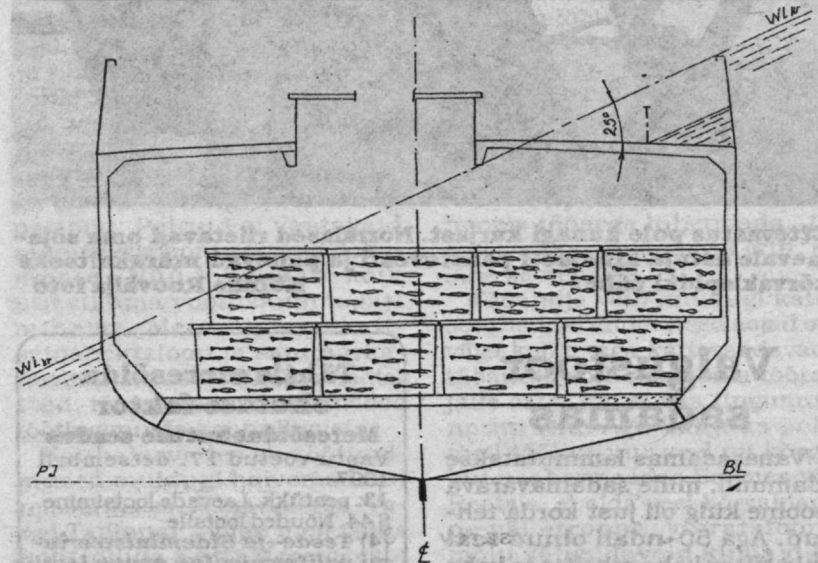
Kohe tõstetakse kanderam kopteriuksesse. Jüri Lembri fotod

Põhjuseks püstivuse kaotamine



Kalalaev "Vegas"

Kodusadam laevaomanik	Virtsu
laevapereta prahtija	Holupanga Litsingu AS, Tallinn
pikkus	AS Denitron, Tallinn
laius	31,47m
parda kõrgus	6,60m
süvis	3,58m
kogumahutavus	2,71m
puhasmahutavus	181
dedveit	80
peamasin	63,1 t
ehitatud	662 kW
ümber ehitatud	1961 Norras
kütuse hulk pardal	1967, 1978, 1983
Reguleeritava sammuga sõukruvi, automaatrool, 3 kajaloodi, 2 radarit, raadioseadmed, elektroonilised kohamääramise seadmed.	11,5-15,7 t



Kalalaeva "Vegas" hukust ja otsinguoperatsioonist oli juttu 17. veebruaril "Meremees". 1. veebruaril kell 17.55 Tahkuna majakast 15 miili loodes kadusid kalalaeva "Vegas" tuled ning märk radariekraanilt.

Laevahuku uurimiskomisjon on töö lõpetanud, aruanne esitatakse valitsusele kinnitamiseks. Siis selgub, kas on vaja täiendavaid uuringuid või on järeldused lõplikud ja aruanne avalikustatakse. Praegused andmed pärinevad teede- ja sideministeeriumi pressikonverentsil esitatud materjalidest.

Enne "Vegase" registreerimist Eesti laevaraamatusse tegid Eesti Veeteede Ameti laevakontrolli inspektorid mullu sügisel kümme aastat ettekirjutust. Need, mille täitmise tähtaeg oli "enne väljumist merele", olid täidetud. Teised, mille tähtaeg oleks olnud 1. mai, puudutasid peamiselt päästevarustust: paigaldada valvepaat ja avariivalgustus, avariiraadiopool ning otsingute ja päästmise raadiolokatsiooni majakas.

"Vegasele" oli sõidukõlplikkuse tunnistus ja muud dokumendid väljastatud 3. oktoobril 1997. Püstivusinformatsiooni oli heaks kiitnud Rootsi Meredirektoraat ühe viieteistkümneme aasta tagasi ja see oli kehtiv 2001. aastani. Rannasõidulaevade munsterroll esitatakse kord kuus, nii pärines 1. veebruaril munsterroll 3. jaanuarist.

Laevahuku põhjus ja põhjuslikud seosed

Kalapüügilaeva "Vegas" kaadumise põhjus oli püstivuse

kaotamine, mis kronoloogilises järjekorras tulenes järgmistest asjaoludest:

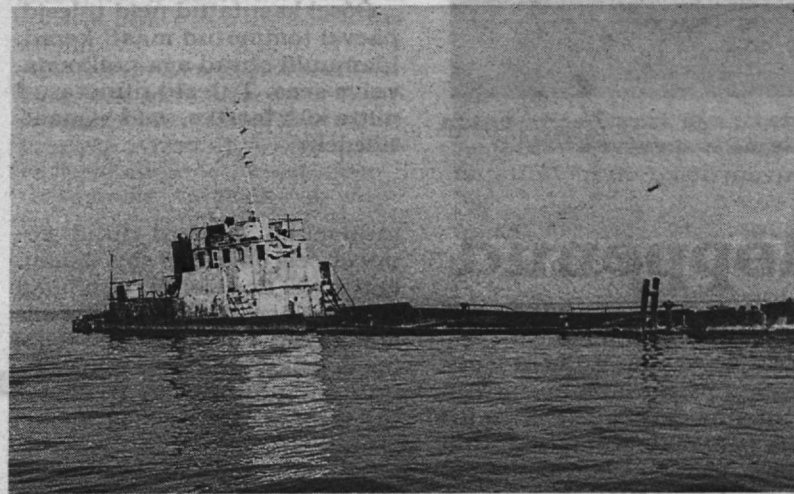
- kõik tankid olid pressimata, nii vee- kui ka kütusetankides oli vabapind;
- esimeses trümmis oli vesi, mis laeva kalde puhul kallet suurendas;
- peatekil võõriosas asuvas kalatsehhis oli 8-10 t separeerimata kala, kalakihi paksus oli 0,7-1 m, kusjuures kalakiht oli paksem parema parda pool;
- laeval oli 4-7° algkalle paremasse pardasse;
- kala suunamiseks transportõrile kasutati veejuga, mille äravooluks ei olnud kalakastis spetsiaalseid avasid, mis veelgi suurendas kallet; pilsi-kaevudesse, mis on ette nähtud vee automaatseks väljapumpamiseks tsehhist, vesi ei jõudnud;
- on võimalik, et laev sattus resonantsi, mida tajus ka üks tunnistaja;
- kalde suurenedes ja paremast pardast puhuva tuule tugevnedes hakkas laine üle umbreelingu tekki tulema ega jõudnud ära voolata, kuna umbreelingu luugid ja piigatid olid vastavalt tunnistajate ütlustele, samuti arvestades õhutemperatuuri -5° osaliselt või täielikult kinni külmunud; pimedas ja halva nähtavuse tõttu ei märganud tekile kogunevat vett õigel ajal;
- kui kalle oli muutunud nii suureks, et umbreeling hakkas vette minema, oli tulenevalt kaldest (umbes 30-35°) ja lainetu suunast kaadumine vältimatu.

Ettepanekud

1. Eesti Merehariduskeskuses läbiviidavatel täienduskursustel pöörata suuremat tähelepanu laeva püstivusega seotud küsimuste käsitlemisele.
 2. Eesti Veeteede Ameti mere-sõiduohutuse teenistusel:
 - nõuda reederitelt soetatud vanade laevade kreenikatse korraldamist. Laeva veeväljasure ja raskuskeskme kõrguse olulise muutuse puhul nõuda uue püstivusinformatsiooni koostamist;
 - kui laeva püstivusinformatsioon ei ole eesti keeles või laeva töökeeles, nõuda reederilt selle tõlkimist eesti keelde või laeva töökeelde.
 3. Soovitada kalapüügilaevade reederil paigaldada päästejaama (kollektiivsete päästevahendite asukohta) kapp või kapid päästevestide hoidmiseks.
 4. Soovitada kalapüügilaevade reederil varustada tekil töötavad laevapere liikmed tööjaki, -jopi või -vestiga, millel on ujuvus, mis tagab merre sattunud inimese püsivuse veepinnal.
- Komisjoniliikme Anti Hirvoja sõnul oli munsterrolli vormistatud paar inimest rohkem, kui tegelikult laevaga väljas käis. Nendel laevadel, mis välissõidus ei käi, munsterrolle õieti ei kontrollita. Nii juhtuski, et üht pääsenud meest seal kirjas ei olnud, ühel oli aga diplomaatlikult sõiduks "Vegasest" väiksemal laeval.

Madli Vitismann

Uudne meremärk



Valge tekiehitisega laev ei jätnud eemalt halba mujet.

Mullu suvel jutustas "Kõu" kapten **Alvar Pokk** päästejuhtumest, mil piir tavalise ja päästeolukorra vahel võib mõnikord olla vaid 5 minutit. Nii juhtus jaanuaris 1996 ka Klipsaare tuletorni juures madalikul.

Seal võis näha vesilastis vrakki, millel ilusa ilmaga pardad pealpool vett. "Gertrudi" nimetahvel on ilusti alles, nii et soovijad võivad laevajuhi õnnetust veel mitugi aastat paadiga vaatamas käia. Kogu lahtine vara, mis laeval veel leiduda võis, on ära tassitud. Seda kummalitem oli roolikambri terve uksega küljel kaardilaul vana logiraamatut sirvida.

Kapten Poki sõnul polnud algul põhjust ainult meremehi, vaid võis proovida ka laeva päästa. Nii läks avaristile esialgu abimehi juurdegi. "Gertrudi" oli Eesti lipu all, laevaperes 6 või 7 meest, aga ära tuli neid tuua neid 14.

Üks päästeoperatsioonis osalenud jutustas: "Ta läks ju kinni, siis nad viisid sinna tuukrid

peale, siis tulid firma esindajad peale. See oligi kõige imelikum: kui kapten ütles, et on vaja mehed maha võtta, siis me hakkasime arutama, palju neid on: 2 laevameest, 2 tuukrit, firma esindaja ka - 5-6 meest. Aga hakkasime küsima, ja öeldi et 14 meest. 17 meetrit tuult, mine ja too nad sealt maha. Ja siis oli meil käskkirj väljas, et suurt paati ei tohtinud üldse talvel sisse lasta. Läksimegi väikese alumiiniumpaadiga, selle pekis puruks, läks vett täis, vaata, et upu ise ära. Ei jäänud muud üle, kui käsu vastu lükkasime suure paadi sisse. Vanemmehaanikuga käisime veel kahekesi viimase treti. Teised olid kõik juba käinud, olid märjad ja külmunud."

Varem oli laevapere keeldunud ära tulemast. Lõpuks keeldus laevalt lahkumast "Gertrudi" kapten, toodi lõpuks poolvägisi. Lugu juhtus talvel, samal ajal oli 33 kalalaeva jäänud Vee-rele talvituma - jäid jäävangi. Seepeale lausub kapten Pokk: "Sisuliselt oleme kolmas jäälõh-

kuja Eestis pärast "Tarmot" ja "Karu".

"Gertrudi" roolikambri on logiraamatu üks viimaseid sissekandeid 14. maist 1993, siis oldi samuti Klipsaare nukas. Oktoobris 1993 on oldud Vee sadamas. "Gertrud" seisab kui hoiatusmärk ikka madalikul, selliseid vrakke on viimaseil aastail Eesti vetesse teisigi tulnud.

Alvar Poki arvates mõjuvad need paremini kui mistahes meremärgid - säärane vrakk paneb iga kapteni mõtlema, kuidas mitte madalikule sattuda. Suurim viga on kursiga lõigata. Sama viga tehakse ka Tallinna Kopli poolsaare otsas, lisaks on seal W märk, mis sobib küll lääne poolt avamerelt tulijale, aga mitte Koplist väljujale.

"Gertrudil" oli kapten Poki sõnul klassikaline eksimus: tüüri-

mees märkis koha kaardile, see oli madaliku serval. Selle asemel, et kohe rool poordi ja tagasi pöörata, läks ta silla tiivale binokliga kaldamärkide järgi kontrollima. Seal silla tiival ta oligi, kui laev madalikule sõitis.

"Kõige kindlam manööver on ohtlikus olukorras: rool poordi ja tagasi, sest seal, kust sa tulid, oli kõik korras. Aga kõigist ei saagi häid tüüri-mehi, jäävad jätkuvalt halba kuulsusse, nendega juhtub midagi iga töödandja juures."

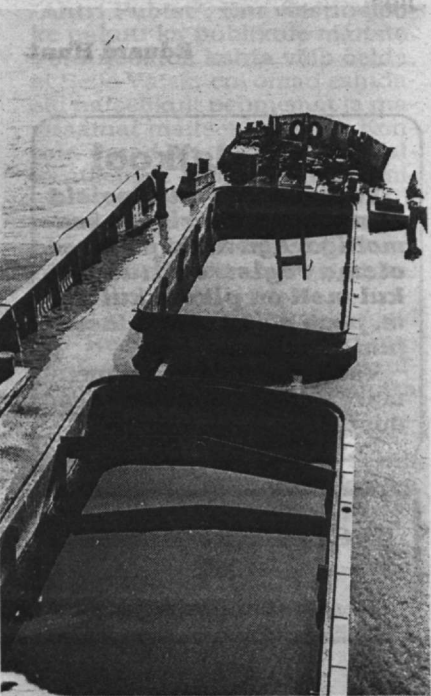
Alvar Pokk meenutas tänu-meelses oma nõudlikku õpetajat merekoolist, kel oli klassi seinal loosung:

Tüürimehel peab olema: tähelepanu + tähelepanu korralikkus + korralikkus, enesekontroll kuubis.

Madli Vitismann



Uksest olid alles raamid.



Põhi pole vist väga kaugel.

Madli Vitismann

28. aprilli hommikul algas Läänemere merepääste ja -sideõppus SARCOM. Õppusel osalesid nelja Läänemere-äärse riigi - Rootsi, Soome, Läti ja Eesti merepääste koordineerimiskeskused (Gotlandi MRSC, Turu MRCC, Riia MRCC ja Tallinna MRCC) ning päästeüksused. Seekordne õppus oli staabi- ehk kuivamaa-õppus, milles kogu tegevus oli koondatud side- ja kaarditööle.

Legendi kohaselt oli 15 miili Tahkuna poolsaarest kirdes asuval reisisilaeval "Ruta" tulekahju. Laeval oli 397 reisisijat ja

meeskond. 40 inimest olid viigastatud ning vajasid kohest abi. Ka ülejäänud laevalviibijad oli vaja päästepatidega evakueerida. Kuna "õnnetuslaev" asus Eesti riigi merepääste-vastutusalas, oli operatsiooni üldjuhtimine Tallinna merepääste koordineerimiskeskusel ja seda juhtis piirivalve merevalvekeskuse ülem Tiit Pöder.

Tallinna MRCC-l tuli plaani

järgi koordineerida piirivalve kahe laeva, PVL-107 "Kõu" ja PVL-109 "Valva", ning päästekopteri, 2 Rootsi kopteri, lätlaste "juhustlikult samas piirkonnas viibivate" 2 kaubalaeva ning Soome päästekopteri ja -laeva tegevust. Õppusel harjutati ja kontrolliti erinevate sidevahendite kasutamist (raadio-, telefoni-, faksi-, Eesti ja Rootsi vahel ka arvutisideti).

Nagu kommenteeris Tiit Pöder, läks õppus igati korda. Side töötas igal juhul paremini kui mõeldunuduise rahvusvahelise õppuse "Pakri 97" ajal. Seda väljendasid pärast õppuse lõpu kokkuvõtete tegemisel kõik osapooled.

Tegelikult tehti õppuse käigus ka muudatusi, sest soomlased lülitasid lisaks tegevusse veel 2 kopteri ning ühe päästelaeva.

Gotlandi merepääste alakeskus oli fikseerinud parasjagu läheduses olnud kaks Vene kaubalaeva ning võttis ka need mängu. Merevalvekeskusesse kaarditööd tegema suunatud tüürimees, keda samuti polnud ette hoiatatud, sai oma ülesandega korralikult hakkama. Naabrid rootslased olid rahul, et seekord ei tulnud ette probleeme inglise keelega, nagu varem on juhtunud. Kell 10 oli sideproov, õppus algas kell 10.30 ja lõppes kell 12.50.

Reet Naber

Uudishimu põhjustas avariid

Mereavariisid juhtub mitmesugustel põhjustel, ka inimlike vigade tõttu. Üks omapärasemaid avariisid juhtus just inimliku vea tõttu 1994. a. kevadel Austraalia lähistel.

18. märtsil 1994 oli ilm ilus: taevast pilvitu, meri vaikne. Puistlastilaeva "Oceanus" (ehitatud 1993. a., kogumahutavus 38 891) reis kulges Satawali saare läheduses. Miski ei enustanud lähenevat õnnetust.

Vanemtüürimees, kes oli roolikambris vahis ja ilusa ilma tõttu ülevas meeleolus, otsustas äkki, et tore oleks vaadata veidi lähemalt palja ülakehaga naisi Satawali saarel. Et saare rannal liikuvast elanikest paremat ülevaadet saada, muutis vanemtüürimees laeva kurssi ja lähenes saarele. Kursimuutuse tagajärjel väljus laev faarvaatrist ja rammis korallrahu.

Nii laevaomanike kui ka laeva kindlustajate õnnetuseks oli korallrahu ümbrus selle Vaikse ookeani isoleeritud saare 700 elaniku peamine toidullikas. Laev kündis Wenimogi korallrahusse suure vao, mille tagajärjel umbes 13 000 m² korallrahu hävis. Ümbrus kattus purustatud korallide ja mudaga, tekitades floora ja fauna korvamatut kahjustust. Laeva korallrahult lahtitõmbamisel tekitati veelgi looduskahjustusi.

Saare elanikud algatasid kohtuprotsessi kahjustatu sisseõnnetuseks. Neli aastat kestnud kohtuprotsessi tulemusena nõustusid kindlustajad (P&I klubi) maksma Satawali saare elanikele 2 miljonit dollarit. Micronesia Föderatsiooni Ülemkohtu otsuse kohaselt paigutati see raha fondidesse, et tagada saare elanikele pidev sissetulek, mida kasutatakse ka korallrahu taastamiseks, taifuunide põhjustatud kahjustuste kõrvaldamiseks, koolide rajamiseks, tervishoiu arendamiseks jms.

Eduard Hunt

Mere(alg)kool

Varem said rannapoisid esimese merehariduse seadmolliga. Aga nüüd peab see olema registreeritud. Ja kui moll on pikem kui 2,5 m, peab poisil olema laevajuhi tunnistus.

Vana meremehe kommentaar "Meresõiduohutuse seadusele"

EESTI MEREMEESTE LIIT

«Meremehe» Hsavaljaanne

Kuiv merepäästetrenn

Ex-võidupäeva võidukas lõpp

9. mail oli Peipsil õnnelikult lõppenud paadiõnnetus.

Kell 11.45 märkas piirivalvetornis vaatlust teostav Alajõe kordoni korrapidaja nooremveebel Margus Pärn, et Alajõe surnuaiast lääne suunas üle kilomeetri kaldast läks ümber paat ja jäi esialgu vee peale.

Korrapidaja andis kohe häire ning õnnetuspaika suundus piirivalvekaater PVK-012. Paadi ümber vees hulpimast võeti pardale kuus meest, kel kellelgi polnud päästevahendeid, küll aga alkoholi lõhnad juures.

Tegemist oli 1970. aastatel sündinud meestega, kelle hulgas kaks Alajõe meest, teised Tallinnast, Kohtla-Järvelt, Paidest. Ka nende "Kazanka" paat võeti sleppi ning toimetati kordonisse. Seal soojendati parasjagu külmas vees jahtunud mehed üles, lasti neile soojad riided tuua ja lubati pärast seletuste võtmist koju.

Meestel oli õnne. Kõigepealt seetõttu, et neid kohe märgati. Nende õnneks jäi ka paat vee peale ning sellest sai kinni hoida. Järjekordselt on põhjust meelde tuletada, et päästevahenditeta veele minek võib halvasti lõppeda.

Reet Naber



Mullu suvel Idamuuli alles korrastati, aga varsti seda enam pole. Ent valgusfoor kuluks Vanasadama väravasse ära küll.

Sõda ei ole lõppenud

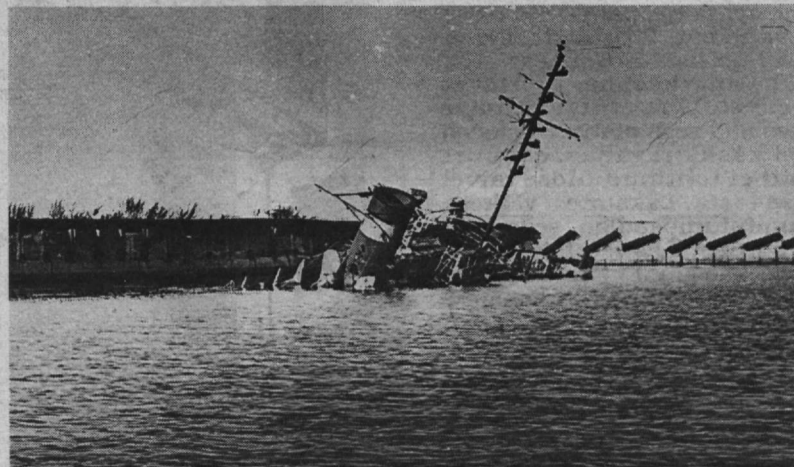
Vanasadamas ehitatakse. Koguni sedavõrd hoogsalt, et ülestõusmispühade tormi trotsivad töömehed rassisid pühapäevaõhtulgi tuisust ja tuulest hoolimata prozektorivalgel, töödejuhataja soojendas end sõiduautos.

Puurmasin puuris auke ning need betoneeriti kiiresti – nii kindlustati 2. kail kraanatee alust. Ent 24. aprillil, just siis, kui käsil oli viimane auk, leidis puur kaks mürsku. Need keer-

lesid üles piki puurivinti, aga olid õnneks sütkuteta.

Sadamakapten Eduard Hundi sõnul pärinesid mürsud Teise maailmasõja ajast. Kutsuti välja päästeamet, mehed tulid kohale, vaatasid mürske ja viisid need ära. "Sõja kaja on ei tea kui kaua," ohkas kapten Hunt.

Mullu leiti 12. kail ääres 7 mürsku. Kõik olid õppemürsud, osa neist Esimese maailmasõja aegsed. Üks oli nii vana, et viidi



Kus järgmised sõja jäljed kaiehitajatele jalgu jäävad? Vahest siin?



Ettevaatus pole kunagi kurjast. Norralased riietavad oma sõjalaevale astuja kindlasti päästevesti ja panevad mürakaitseks kõrvaklapidki pähe.

Valgusfoor sadamas

Vanasadamas lammutatakse Idamuuli, mille sadamavärava poolne külg oli just korda tehtud. Aga 50-ndail olnud seal valgusfoor kahe rohelise ja kahe punase tulega. Ühtpidi saanud ainult sadamast välja ja teistpidi ainult sadamasse sisse sõita.

Õõsel kasutatud neid tulesid, päeval tõmmatud masti kerad. Idamuulil olnud aga palkmaja, valve sees. Tulesid nimetatud mitte küll fooriks, vaid signaal-tuledeks.

muuseumi. Eduard Hundi sõnul oli seal omal ajal sõjasadam. Igal suvel kontrolliti, et midagi ei oleks. Aga kui Kaupmehe sillast hakati 12. kaid edasi tegema ja kailäärset süvendama, tulid mürsud välja. Sealtsamast tuli tervena välja ka "Pet Kleini" õllepudel.

Sõja järgi on leitud teisteski sadamates. Mullu suleti veeteede ameti ettekirjutusel paariks päevaks Bekkeri sadam. Veeteede ameti asedirektori Arvo

Tähtis meresõiduohutuse faktor

Meresõiduohutuse seadus

Vastu võetud 17. detsembril 1997

13. peatükk. Laevade lootsimine

§ 44. Nõuded lootsile

(4) Teede- ja Sideministeeriumi valitsemisalas asuva lootsiteenust osutava riigiasutuse lootsi ametipalk on riigiteenistujate ühtse palgaastmestiku kõrgeima astme palgamäärana ning vastava koefitsiendi kor-

rutis, kusjuures see koefitsient ei või olla väiksem kui 0,6 ja suurem kui 1,5. Lootsi ametipalga koefitsiendi kehtestab vabariigi valitsus.

"Eesti Veeteede Ameti Teataja"

1998, nr. 1/2, lk. 16

Veskimetsa sõnul oli seal tuukriulevaatusel avastatud 5-6 süvaveepommile sarnanevat eset, aga sadamavaldaja ei teinud midagi nende kõrvaldamiseks. Kui sadam ohu likvideerimiseks suleti, nõudis veeteede amet täistuukriulevaatust. Siis avastati lisaks veel põhjamiin, mille päästeamet lõhkas. Süvaveepommi taolised asjad osutusid õppetstarbelisteks.

Madli Vitsmann



Aasta pärast "Silja Symhony" visiiti tulid Kaupmehe sillast lahedale mürsud. Tänavu leidsid need 2. kail.

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu esimehe **Jüri Lemberi** teatel sõlmis EMSA 6. mail kollektiivlepingu E-Liini AS-iga. "Hansateega" oli leping sõlmitud juba mullu oktoobris. Nüüd on kollektiivlepingutega hõlmatud 86% EMSA liikmeskonnast.

Tänavused kollektiivlepingud tagavad rahvusvaheliselt akt-

"Tarmoga" sõitis Kundasse sõnakehv mees, kes alailma tassis ühest kohast teise mingeid salapäraseid mõõteriistu. Uuris pöörleva radari toodetavat kiirgust, pani tundliku aparraadi roolikambri tiivale vibratsiooni näitama, mõõtis jää läbimise müra laevavaruumides.

Meenutades mõnes reisilaevas autoteki all elavaid meremehi ja hallipäiseid ülearu valjusti rääkivaid (vanem)mehaanikuid võiks arvata, et laevaelu peabki raske olema. Ent raskuselgi on piirid, selgitas "Tarmo" mõõtmisi teinud **Riigi Tervisekaitse Inspektsiooni arst-inspektor SERGEI RUŠAI**:

Müra, vibratsiooni jne. mõõtmine laevadel pole meile uus asi, seda tehti ka nõukogude ajal, ning koguni põhjalikumalt ja plaanipärasemalt. Tollal oli muidugi see poliitika, et pole ei normide ületamisi ega selle tagajärjel haigestumisi.

Eesti Vabariigi kehtestamise-ga tekkis mõningane anarhia-periood. Polnud ei vastavaid seadusi ega normeerivaid dokumente. Nüüd hakkab kõik uuesti oma voolusängi tagasi minema. Meie - tervisekaitseinspektsioon ja sanitaarkarantiinitalitus - jätkame endist tööd, töötajate tervise huvides töötingimuste kontrollimist.

Kaubalaevades on töötingimused muidugi halvemad kui reisilaevas. Kuigi näiteks "Vanal Tallinnal", mida meil palus kontrollida Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühing, on meremeeste puhketingimused müra mõttes samasugused nagu tööd tehes. Aga seal on ka raske sellega midagi ette võtta, võib-olla saaks sein- ja põrandamattidega helikindlamaks teha. Osa inimesi saaks ehk ainult mujale paigutada. Laev on vana, ning ei seal müra ja vibratsiooni taset vähendada, kuluks 20% laeva maksumusest.

Osas meeskonna kajuteist oli müra isegi 75 detsibelli. Nüüd

Kollektiivlepingud on sõlmitud

septeeritava kindlustussumma meremehe huku korral: 60 000\$ + 10 000\$ iga alla 21-aastase lapse pealt on ITF-i kollektiivlepingu normi kohane summa. Reaalne keskmine palgatõus oli mõlema laevafirma

hakkab laev käima kaks korda päevas edasi-tagasi, mis tähendab, et inimesed on ööpäev läbi selles müras.

Motoristidel-masinameestel on müra ja vibratsiooni tõttu üldse rasked tingimused. Mida sügavamal laevakeres eluruumid on, seda raskemad on meeskonna tingimused. Laeva masinad töötavad kogu aeg, ja raud juhib väga hästi müra ja vibratsiooni.

Rahvusvaheline praktika näitab, et müra vähendamine 1 detsibelli võrra tõstab laeva maksumust 1% võrra.

Me ei mõõda kõiki laevu, vaid näiteks ühte viiest - ühte seeriast. Juba siis saame korrektselt öelda, mis tingimustes inimene on töötanud.

Praegu on olemas elukutsete loetelu, kes raskete töötingimuste tõttu varem pensionile saavad. Iseasi, kuidas tööandja sellele vaatab. Ega kellelegi pole kasulik suuremat palka või varasemat pensioni maksta või hoopis tööaega lühendada. Ja ega igaüks, tänapäeval eriti, ei lähe ka nõudma.

Tööandja võib muidugi kaitsevahendid anda. Need asjad on väga kallid, aga kättesaadavad, tööandja võib need oma töötajale osta, kui ei saa tingimusi normi viia. Aga kahjuks pole meil töökultuur veel nii kõrge kui naabermaades Soomes või Rootsis, ei olda veel kõrvaklappe või -trophe, vibratsiooni mõju vähendavaid kindaid ja muid kõikvõimalikke kaitsevahendeid harjutud kasutama. Aga mida peab tööandja siis tegema, kui töötaja neid ei kasuta - karistama? See on keeruline küsimus.

Nüüd on Eestis normatiivne baas juba olemas, see erineb varasemast, kuid veel ei ole oma müra ja vibratsiooni normatiive. Neid alles töötatakse välja.

"Tarmole" tulekuks oli väljakutse tööandjalt, kellel nõudis seda laeva kureeriv arst - Eesti Sanitaarkontrolli Talitus kont-

laevaperedel 8%, sh. madrustel koguni kuni 61%. Mõlemad kollektiivlepingud sisaldavad ka näiteks punkti, mille kohaselt töölepingu lõpetamisel "Töölepingu seaduse" § 86 lg. 4 alustel peab maksma vähemalt 4 aas-

ta töötanule kompensatsioon 6 kuupalga ulatuses. On ka soodustusi seoses pensionileminekuga jms.

EMSA-l puuduvad veel kollektiivlepingud "Eesti Merelaevandusega" ja Saaremaa Laeva-

Arst masinaruumis

rollib neid laevu. Arst, kes annab laeva eksploateerimise loa, on kohustatud nõudma, et mõõtmised oleksid tehtud. Seda tehakse kord viies aastas, kui midagi muutunud ei ole, siis nii umbes seitsme aasta tagant. On mitu laboratooriumi, mis võivad neid mõõtmisi teha. Need antakse arstile, kes neid hindab ja teeb siis ettepanekud näiteks müra vähendamiseks. Tööandja asi on asja parandada.

"Tarmo" on 2. teki võõrikajuteis rohkem müra. Meeskond on sellest ammu aru saanud ja ahtrisse kolinud. Vibratsiooni aitab vähendada näiteks täiendav vaipkatte kiht.

Lääne normid on kaunis karmid, kõrgemad kui omaaegsed nõukogude omad. Läänes kasutati rohkem kaitsevahendeid, mitte ei tehtud töötingimusi parremaks. Töötaja vallandati, kui näiteks kõrvaklappe ei kasutanud. Nõukogude tasuta meditsiin võimaldas inimesel ise oma tervisest mitte hoolida. Noored ei hoolinud üldse, alles 55-60-aastaselt tuli see mõte, kui haigused juba käes. Eestis läheb

asi praegu sinnapoole nagu Läänes - kaitsevahendite olulisus tõuseb, ja normid on kõrgemad.

Kajutis võib detsibelle olla olenevalt laevast 50-60. Meie normaalne kõne on 60 detsibelli. IMO norm on üldine - 60 detsibelli. Mida pikemat reisi laev teeb, seda madalam on norm. Laevas on säärane norm küll raskesti saavutatav, ja see võib mõjuda töövõimele, aga müra-tase üle 80 detsibelli kahjustab juba kuulmisnärvit.

Töökojal on normid kõrgemad. Masinakontrolliruumis on siin laevas 80-84 detsibelli, norm on vist 75. See 75 on müra tase, kui on veel võimalik telefoniga rääkida.

On masinaruume, kus pole ette nähtudki inimeste pidevat viibimist. "Tarmo" on masinaruumis 106-108 detsibelli, siin on kõrvaklapid tingimata vajalikud. Aga näen: uksi enda järel kinni ei panda. Ometi on kolm ust vahel. See näitab inimeste hoolimatut endasse suhtumist.

Meie inspektsiooni mõõteriistad on küllalt vanad, üle 10 aas-

kompaniiga. Et Saaremaa Laevakompaniis on praegu palju ümberkorraldusi, sõlmiti selle ettevõttega kompromissleping. Tagantjärele makstakse meremeestele puuduvad lisatasud ning seetõttu töövaidlus lõpetati ja kollektiivlepingu arutamist jätkatakse järgmise aasta märtsis.

Madli Vitismann

ta, aga esialgu töötavad kvaliteetselt. Me pole küllalt rikkad, et uusi osta. Iga üksik riist maksaks paraja auto hinna!

Laevadega tegeleb meil nüüd ainult kaks inimest, vanasti oli viis. Kaugsõidulaevadel me praegu ei käi - seal peaks väga kaua ära olema, ja niisugusteks komandeeringuteks raha ei jätku.

Aga rannakalurite juurde ei kutsuta. Väike laev on kord ühe, kord teise omaniku käes, see teeb kontrollimise ka raskeks. Aga üks need kõik ole üleminekuaja raskused.

Vanasti olid kalalaevad kõik mõõdetud, praegu kasutame 80-ndate aastate teise poole andmeid.

Uusi laevu testitakse algusest lõpuni. Ise mõõtsin "Muugat", hiljuti "Vaindlood". Uued tellitud laevad jäävad ju kauaks tööle, vanad ajapikku kaovad. Laevatehas annab mingid materjalid kaasa, aga need pole siiski väga põhjaliku mõõtmise tulemus. Ja muidugi on tehased huvitatud, et kõik paistaks okei. Noh, me leiame okeist alati kõrvalekaldumisi.

"Muuga"-seerias on selles mõttes siiski odavad laevad, et kõik pole peensusteni läbi mõeldud. Aga see on mõistetav - pole ju raha heade projektide jaoks.

"Tarmo" kapten **Mart Suls** lisas omagi meenutuse ammuaegsest kokkupuutest tervistkahjustavate mõjurite uurimisega. Kutsutud kord kontroll laevale, kus vibratsioon ülearu tuntav - meremehed lootsid tervistkahjustava töö juurest varem pensionile saada. Mõõdetudki normi kümme korda(!) ületav vibratsioon. Parandamise abinõuks määratud aga meremeestele varasema pensionilemineku asemel arstlik komisjon iga kuue kuu tagant. Mure ikkagi!

Mari Vamba
Madli Vitismann

"Silja" muutis nime

Algus lk.2

ja nael on tugevnenud. See näib seetõttu markades suuremana.

Parajasti käimas olevates läbirääkimistes on kavatsus eraldada "Sally UK" reisiagentuuridest, mis on tekitanud suurimad kahjud.

Sadam ja kaubavedu jääb esialgu "Sally UK-le", kuigi kontsern olevat valmis müüma needki, kui "see õige ostja" leidub. Kontserni omanduses on kolm kruisilaeva, mis on renditud väljapoole. Nende kasum on rahuldav.

"Silja Line Oy" eraldati kontsernist majanduslikult sõltumatuks ettevõtteks. Selle omakapitali suurendati aasta algul kontserni sisemisel korrastamisega ja see on nüüd miljard marka. "Silja Line'i" omakapitalimäär tõusis 36%-ni, kui emakontserni omakapitalimäär jäi 14%-le.

"Silja Line'ile" taheti korrastamisega anda parimad eeldused jätkata kasulikke tegevusi Läänemeres, keskenduda põhitege-

vusele ja kindlustada turuvalitsemist.

"Silja" sai kanaliliikluse kahjumist lahti

"Silja" tütarfirma "Sally UK Holdings" loobub kolmandikust osalusest Inglise kanalil reisiagentuuri pidavas "Holyman Sallys". "Silja" osaluse ostab "Sea Containers Hoverspeed", kes tõstab oma osaluse "Holymanis" pooleni. Firma uus nimi on "Holyman Hoverspeed".

Muutused kahandavad kahjumit ja firma vabaneb kohustusest liigelda Inglise kanalil. "Sally" kaubaveod jätkuvad "Sally Freight"-nimelisena "Sallyle" kuuluva Ramsgate ja Belgia vahel. Kaubavedu jätkub iseseisva ärina, mitte enam osana aktsiaseltsist. Liiklus jääb selgi aastal kahjumisse. "Sally" omanduses oleva Ramsgate sadama tulemus ei jõua ka vist kasumisse, kuna sadam jääb ilma reisiagentuuri ja peab hakkama otsima uusi kliente.

"Navigator" 1998, nr. 1 ja 2
Tõlkinud **Mart Kiilas**

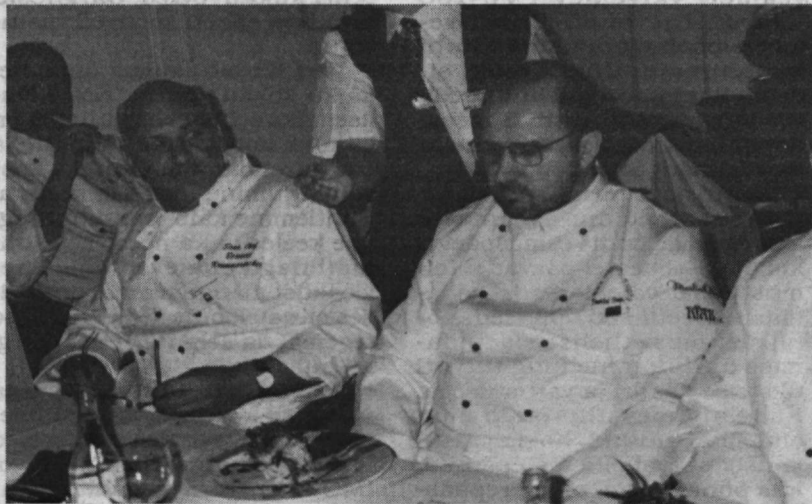
Heitlus trofee pärast

Algus lk.3

roosat, aga ka tavapärasemaid värvusi. Kohtunikele serveerisid võistlustoite ja -jooke "Regina Baltica" kelnerid ja baaridaamid.

Baarimeeste-daamide võistluse autasustamine oli kohe

peale võistluse lõppu. Esikoha võitis "Silja Line'i" esindaja, 10-aastase laevastaažiga varem "Silvia Reginal", nüüd "Silja Symphony" töötav baaridaam **Seija Väisänen**. Teisele kohale tuli "Viking Line'i" esindaja, 10-aastase laevastaažiga "Cinderella" baarimees **Markku Kon-**



"Tallinki" "Lõhe mereandidega" on pannud kohtunik **Dmitri Demjanovi** (paremal) sügavasti mõtlema.

tola. Ta sai ka tehnilise teostuse eripreemia. Kolmanda koha sai "Estline'i" esindaja, aastase laeva- ja 16-aastase restoranistaažiga "Regina Baltica" baarimees **Arno Bremann**. Ülejäänud kolm võistlejat loeti neljanda koha saanudiks.

Baarivõistluse 6-liikmelises züris oli mehi-naisi pooleks, Eestit esindas Margus Kõrsa "Ahtri Pubist". Ent võistlusjooki pakuti ka publikule maitsta. Võidujookide kohta võib öelda, et Seija Väisäneni omad esindasid naiselikult pehmemat ja magusamat maitset, Markku Kontola omad aga kargemat ja pikantsemat. Jookide serveerimises võib tegu olla ka erinevate tavade, sest Eesti võistlustel hinnatavat rikkalikumaid kaunistusi kui seekordsel võistlusel olnud.

Kohe võeti võitnud joogid ka "Regina Baltica" baari menüüsse koos vastava reklaamtahvliga, kuid kaunistamata kujul.

Ettekandjate/kelnerite võistluse esimene ala algas sama päeva õhtul, nii nemad kui ka kokad jätkasid järgmisel päeval teiste võistluseladega.

(Järgneb)

Madli Vitismann

Balti Ühis-eskaadris

Mereväe tööühm kohtus
Norras

Balti Ühis-eskaadri (BALTRONi) Mereväe tööühma 6. nõupidamine oli 5.-6. maini Bergenis. Tööühm kohtub iga kolme kuu tagant erinevats Läänemere riikides, selles osalevad Eesti, Läti ja Leedu mereväehvitserid ja 9 toetava riigi esindajad. Seekordne põhiküsimus oli Lääne riikide varustusabi Balti Ühis-eskaadriks.

Kohtumise raames külastati ka Norra Mereväe Tuukrikooli, kus BALTRONi sõjaväetuukrid omandavad tuuker-instruktori eriala. Bergenis kohtumisele järgnes 15. mail juhtrühma nõupidamine Helsingis.

BALTRONi ametlik avamine
augustis

Balti Ühis-eskaader on asutatud alalise kolmerahvuselise mereüksusena. See projekt peab aitama parandada Balti riikide mereväelist võimekust, pakkudes suuremaid harjutusvõimalusi, ning välja arendama Eesti, Läti ja Leedu mereväe ühiseid protseduure ja koostöövõimelisust.

BALTRONi ametlik avamine on plaanitud augusti lõpus ja esimene mereväeõppus, millest Balti Ühis-eskaadri üksused osa võtavad, on "Open Spirit '98" septembris.

Taani instruktorid õpetavad
sidespetsialiste

4. mail algas Tallinnas Balti Ühis-eskaadri sidekeskuses 2-kuuline sidespetsialistide kursus - 4 Taani Kuningliku Mereväe Sidekooli instruktorit koolitavad Eesti, Läti ja Leedu mereväe sidespetsialiste. Treeningprogramm sisaldab nii üldisi sideinstruktsioone kui ka näiteks telelaibi kasutamise protseduure, sidet häälega, sidevarustust ja -organisatsiooni. Õppused ja treeningud kestavad 26. juunini, igast Balti riigist osaleb 8 sidespetsialisti.

14. aprillil alustas Taani Kuningliku Mereväe Materjalikomando 6-liikmeline tehnikute meeskond Balti Ühis-eskaadri sidekeskuse installaatorimist Miinisadamal. Sidekeskuse aparatuuri tarnis ja paigaldab Taani merevägi, keskus peaks valmima 20. maiks.

Aprilli lõpus saabus Tallinna Leedu sõjalaev "Vetra", mis hakkab eskaadri koosseisu kuulu- ma staabilaevana. "Vetrale" paigaldati samalaadsed sidesüsteemid.

BALTRON

Eesti Mereväe laev
osaleb õppusel
BALTOPS '98

Pressiteade

28.-30. aprillini toimus Suurbritannias õppus "Balti Operatsioonid '98" lõpp-planeerimiskonverents. Eesti Mereväe poolt osalesid selles Mereväe staabiülema kt. kaptenmajor Arvo Takking ja miinilaevade divisjoni ülem vanemleitnant Igor Schvede.

BALTOPS '98 toimub 5.-12. juunini Poolas, korraldajariik on USA. Õppuses osalevad Eesti (mereväelaevaga "Olev"), Läti, Poola ja Saksa traalerid ning Suurbritannia miinilaevad.

BALTOPS on mereväeharjutus, milles traalitakse Poola ranniku juures, samuti viiakse läbi laskeharjutusi, üldmerelisi ja sideharjutusi. Eesti Merevägi osaleb miinitõrjerühmas.

Kaitsejõudude Peastaap

HMS "Vale" kiirvisiit Tallinna

8. mai hommikul võeti piirivalveameti sadamas pidulikult vastu töövisiidile saanud Norra Kuningliku Mereväe laev "Vale". Norra Mereväe rannikumiinilaeva "Vale" ülesandeks oli toimetada Tallinna Norra valitsuse kingitusena Eesti piirivalvealaevastikule mõeldud 40mm- ne kahur ja laskemoona ning mereväele kummipaati ja päästevestid.

Norra sõjalaevu pole meil just eriti näha olnud, viimati käidi siin siis, kui piirivalvele anti üle praegune PVL-105 "Torm". Sama laeva relvastusse on kohaletoimetatud kahur ka mõeldud. Külalisi võttis kail vastu piirivalveorkester, üles rivistatud oli ohvitseride auvahtkond. Sel ajal kui laeval olnud Norra laevastiku lipukomandör Trygve Andresen ja laevaohvitserid tegid visiite Riigi Piirivalveametisse, Eesti Mereväe juhataja ja Tallinna aselinnapea Kalev Kallo juurde, käis sadamas kibe töö: kohaletoodu oli vaja lossida ja ladustada.

"Torm" seisis kai ääres valmis, juba paari tunni pärast oli kahurialus paigale keevitatud ja kahur ise järke ootamas. Vahepeal jõuti commander Andresele ka laeva näidata. Oli südamlik taaskohtumine: ta oli samal laeval Norra laevastikus aastaid teeninud (nagu mitu teistki "Vale" meeskonnaliiget) ja paistis, et meil tehtud ümberhituded laevas ning kogu laeva seisukord veensid, et ta kunagine leivalaev on heades kätes.

"Vale" meeskond sai seekord Tallinnaga väga vähe tutvuda, sest juba laupäeva hommikul kell 9 oli ärasõit Helsingisse nn. rutiinvisiidiks, nagu välismaa sõjalaevad igal aastal teevad. Samal ajal oli meeskond silmapaistvalt hästi kursis Tallinna ja Eesti ajalooaga. Hiljem selgus, et meeskond oli läbi töötanud hulga materjali, peamehaaniku initsiatiivil valmistati kõigile ette erinevad ülevaadet (esseed), mis ilmselt hoolega ka läbi loeti.

"Vale" on Norra Kuningliku Laevastiku 1977. a. valminud Vidar-klassi miinilaev veeväljasurevega 1500 t. Peamine teenistuspiirkond on Norra põhjaveetes. Enne Tallinna saabumist osales laev NATO õppustes Sakamaal, viis samasuguse kahuri Läti ja Leedu sõjalaevastikule, Tallinnast edasi olid plaanis veel visiidid Helsingisse ja Stockholmisse.

Et "Vale" visiit Tallinna tuli ette valmistada väga lühikese ajaga, sai selgeks, et koostöövalmidus erinevate asutuste vahel on täiesti olemas. Kaikoht Tallinna sadamas Prantsuse sõjalaeva kõrval oli meeldiv vastutulek. Esmaspäevaks oli kingiks saadud kahur "Tormile" paigaldatud ning saadi minna esimesele laskeharjutusele. Kohal olnud Norra relvastusspetsialistid instrueerisid piirivalve omi ja hiljem anti juhatus kahuri teenindamiseks. Norra Laevastiku artilleeriaosakonna ülem Oddvar Bøe avaldas arvamust, et Eesti piirivalve väljaõppe taset ning kaldabaasi seisukorda arvestades on ta kindel, et Norra valitsuse kingitus leiab professionaalset kasutamist.

Reet Naber



Kui piirivalveorkester mängis hümnit, anti au lippudele.



Laskeharjutusel.



"Vale" seisis ka Vanasadamas Prantsuse sõjalaeva "Jean Moulin" kõrval.



Jaan Rõõmuse ja Küllike Roovälja fotod.

Taas Taanis õppustel

27. aprillist 4. maini osales Taani Kuningliku Mereväe organiseeritud rahvusvahelisel õppustel "Sarex-98" Riigi Piirivalveameti valvelaev PVL-106 "Maru". Laeval oli piirivalveameti-poolne õppuste üldjuht kaptenmajor Jüri Kreek, sideohvitser nooremleitnant Silver Vahtra, 3 tuukrit, 8 meeskonnaliiget ning mereväe esindaja leitnant Sten Sepper.

"Maru" asus teele Taani Bornholmi saare Rønne sadamasse laupäeval ja jõudis esmaspäeval kohale. Esimestel päevadel toimusid osalevatel laevadel sadamas teoreetilised õppused, põhiliselt omavahelise sidepidamise harjutamine ning tutvuti üksteise kaadri ja varustusega. Kohe alguses alustasid oma erioppusi tuukrid. Kolmapäeval ja neljapäeval olid merepäevad, kus põhitegevus oli merepäästealane, lisaks harjutati tüüpilisi mereväemanöövreid. Peale sõjalaevade osalesid õppustel

ühel päeval ka kohaliku vetel-päästeühingu alused.

Õppuste lõppedes analüüsi põhjalikult kogu tegevust ning tehti kokkuvõtteid. Järgnesid tava (- ja etiketi)kohased vastuvõttud.

Jüri Kreek lausus õppustel kõiku kokku võttes: "Kõige olulisemaks sellistel harjutustel on isiklike kontaktide saamine ja edasiarendamine. Näiteks kasvõi harjumine üksteise keelega. Suhtlemine käib eranditult inglise keeles ja ka need, kes siinmail nagu ebalevad oma keeleoskust mängu panna, on sellises situatsioonis seda sunnitud tegema. Ja selgub, et asi polegi nii hull.

Meil on vaja tundma õppida üksteise kasutatavaid süsteeme. Praegu on oma spetsiaalsed käsiraamatud nii NATO-l kui ka IMO-l. Kuigi need osalt kattuvad, peab neid kasutama oskama ja ka teatavat vilumust on vaja. Meie olime teistest kindlalt

üle Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) käsiraamatute kasutamisel, NATO omadega nii hästi veel kursis ei ole. Ka on meie varustus ning väljaõpe täiesti tasemel, ei jää ka taanlastele sugugi alla. Kiita said eriti tuukrid, küll oma varustuse, aga ka oskusliku tegutsemise eest. Kõik õppustes osalenud tuukrid näitasid üles erilist entusiasmi, lisaks ettenähtud harjutustele läksid nad veel vabal päevalgi sukelduma.

Oli ka kasu: Nexø sadama lähedal leiti kaks sõjaaegset torpeedot, millest enne kellelgi aimu ei olnud. Meie mehed kiitsid Taani vete head läbipaistvust. Üks kindlasti kasulik tulemus oli ka see, et harjutamisvõimalus oli noorematel ohvitseridel. Noorus on meie tulevik, ja ka seekordne õppus näitas, et meil on peale kasvanud uus põlvkond mereväehvitserite, kes saab oma ülesannetega ilusasti hakkama. See käib ka

mereväe esindaja vaatlejana kaasas olnud Sten Sepperi kohta.

Kõik päevad olid tõised, lisaks päevastele harjutustele olid õhuti laevameeskondade omavahelised kokkusaamised. Kokkuvõttes võib öelda, et tulemused olid minu arvates tubliult rahuldavad. Mida me veel võiksim rohkem teha, need on staabiõppused, mis ei lähe maksma, kuid aitavad omavahelist sidepidamist ja kaarditööd harjutada.

Mis Taanimaasse puutub, siis seal oli parajasti streik ja see tekitas organiseerijatele ka mõningaid raskusi varustamisega. 1. mail puhul oli sadamas üles seatud suur telk ja käis ka rahvalik ollepidu.

45 000 elanikuga Bornholmil (saab võrrelda Saaremaaga) on Taani Kuningliku Mereväe Bornholmi mereväepiirkond. Seal on hingekirjas 55 inimest, neist 1 kaptenleitnant, 2 kaptenmajorit. Politseijõude on kokku 80, neist samuti 55 mundrikandjat."

Reet Naber

Eestis käis sõprusvisiidil Prantsuse sõjalaev

6.-11. maini külastas Eestit Prantsusmaa sõjalaev "Jean Moulin". Üpris suure, 80 m pika ja 5,5 meetrise süvisega laeva pidulikult vastuvõtul Vanasadama põhjakail mängis kaitseväe orkester. "Jean Moulini" laevapere on 90-liikmeline, neist 7 on ohvitserid.

Laeva komandör Loic Finaz käis koos kaaskonnaga visiidil Tallinna komandandi Raul Luksi ja Tallinna abilinnapea Kalev Kallo juures. Laeva juhtkond külastas Eesti mereväebaasi ja käis vanalinnaekspeditsioonil.

Prantsuse sõjalaeva komandör asetas pärja Vabadussõjas langenud õpilaste ja õpetajate ausambale Reaalkooli juures. 8. mail külastati Prantsuse sõjaväelaste hauda Naissaarel.

Kahel päeval võimaldati "Jean Moulini" külastada linnarahval, meeskond võistles Eesti mereväelastega jalgpallis.

Kaitsejõudude Peastaap



"Jean Moulin" seisis Vanasadama lõpus.

Mahv on kõva

Päeval, kui mereväebaasis käis kõrge väliskülaline, lõi vihm läikima ohvitseride pagunid ja mereväejuhtude helkurpaelad.

Üleni mustas vormis noorsõdureil tulid majja tulles mütside alt nähtavale sinetavad paljad pealaed. Noormehed olid kolmandat päeva sõjaväes. Arenes järgmine dialoog:

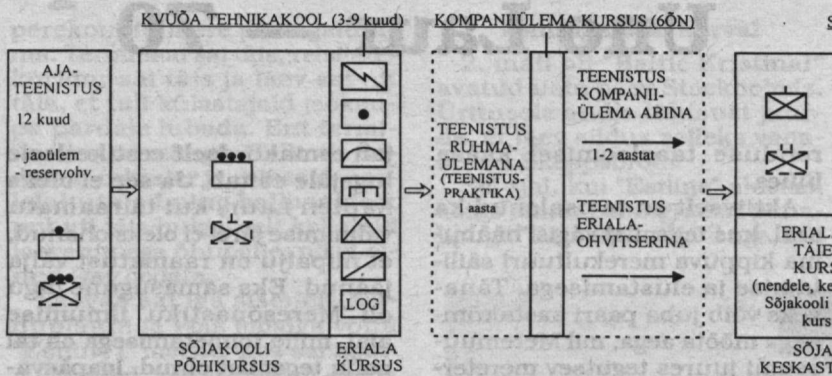
"Miks te neil pead paljaks olete ajanud?"
 "On ette nähtud."
 "Mis otstarve sel on? Vanasti aeti juuksed maha hügieenikaalustel, et täisid poleks."
 "Oh, teate, meil tuleb siin kõike ette."
 "Aga juusteta on neil ju külm."
 "Kõigepea peab harjuma!"

Harjusidki. Üsna reipa olekuga noormehed kiirustasid joostes sööma ja rivis sööklasi ära. Vahepeal tekitasid telefoni juurde ka kiirustava järjekorra. Muretsevaile emadele raporteeriti, et mahv on kõva ja liikmed valusad, aga toit on hea ja pühapäeval võib vaatama tulla.

Määrustik näeb muide sõjaväelasele ette lühikese korrektse soengu. Patsidega olekski vist ebamugav.

Madli Vitismann

Kuidas teha ohvitseri



Kaitsejõudude pressiklubis selgitasid kapten **Leo Kunnas** (teeninud alates reamehest 10 a. eri armeedes) ja kapten **Harri Ints** (kaitseväes 1993. a-st, erialalt psühholoog) Kaitseväe Ühendatud Õppeasutuste (KÜA) õppekava ja struktuuri.

Nende näidatud skeemi kohaselt sisaldab noore tee reamehest peastaabini vahelduvaid õpi- ja tööaastaid. Plaanitud on elutee 20.-40. eluaastani ning see sisaldavat ka eriala, millega tsiviilelus leivata ei jääks. Skeemile eelneb keskharidus ja ajateenistus, see algab sõjakooli 2-aastase põhikursusega, millele järgneb 3-9 kuud erialakursust KÜA tehnikakoolis. Seejärel, pärast 3-aastast teenistust, saadetakse 26-29-aastased eri kõrgkoolidesse eriala omandama. Järgnevas ohvitserikarjääris vaheldub teenistus kõrgemate sõjakoolikursustega.

Pärast ajateenistust võib väeosa soovitusel alla 25-aastane keskharidusega Eesti kodanik kandideerida loodavasse õppeasutusse. Õppimise ajal on ta riigi ülalpidamisel ja saab lisaks palka.

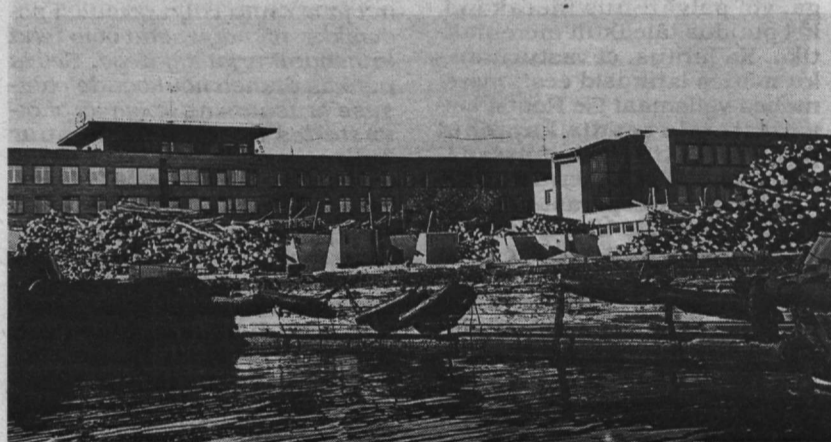
Nagu ikka, oli mereväelaste (täiendus)õpe punktiirjoonega skeemilehe serva taga.



Mereväebaasis on aurivistus Belgia admiral Verhulsti auks.

Madli Vitismann

Igal oma palgivirn



Koplis on suurim puidukäive Paljassaare sadamas.



Ka Bekkeri sadama palgivirnad on kõrged.

Kümme aastat tagasi oli Tallinnas sama palju sadamaid kui nüüdki. Igal oli oma otstarve, mis mõnedel nimeski kajastus. Ühe nimi oli näiteks Tallinna Kaubasadam.

Ligi viis aastat tagasi oli enamik sadamavaldajaid rakendanud teadmise: mida pikem kai, seda rohkem võib laekuda kaimaksu. Tallinna Kaubasadam oli selleks ajaks ümber nimetatud, ent piki rannajoont jääb selle ja Stroomi ranna vahele **kaksteist** sadamat. Kolmes remonditi laevu, kolmes paiknesid Vene sõjaväe ja paiknevad nüüd Eesti riigilaevad.

Kus prooviti tahke, kus vedela kauba vedu. Ka Eesti populaarseimat eksporditarkliti - puitu - on siin-seal kail olnud eri aastail erikõrgustes virnades. Paraku ei olnud sadamad kaubasadamaiks ehitatud ning pikapeale kippusid kaid lagunema. Ka on ühel või teisel akvatooriumis midagi liigset olnud: Lennusadam, dokiankur, Bekkeri sadamas lõhkekeha või Miinisadam uppunud vrakid.

Tasapisi on teenitud raha kulutatud sadama parendamiseks Paljassaare, Patarei ja Vene-Balti sadamas. Riigi raha eest on kohendatud Hundipea ja nimetatud Süsta tänava sadamat. Need sadamad, mis Vene sõjaväelt otse eraomanikele said, on nüüdseks omandivaidlustes. Esimene eraomanik on mõlemal pool üksnes kaidelt raha rehitsevad, ise midagi sisse pane-

mata. Nii nagu viimasel viiel aastal pole muutusi märgata Lennusadam, on lõhutud akendega Vene sõjaväe majad ja lohkusid kaid alles Bekkeri sadamas. Ning Lääne töökultuuri ei näidanud ka norralane Olsen, kes laadis vanametalli laevadele Miinisadam.

Puitu veeti Kopli tollipiirkonnast näiteks tänava märtsis välja 52 196 m³. Sellest üle 80% (ca 45 000 m³) Paljassaare sadamast, ülejäänud aga Meerusest Lennusadamani. Aprillis, kui jää enam ei takistanud, võis väiksemate sadamate osakaal olla suuremgi, kuigi neis käivad väiksemad laevad.

Igal oma nimi, üks ikka ilma

Teede- ja sideministri 26. veebruari 1998. a. määrus nr. 8 "Tallinna sadamate ja sadama-

kohtade nimede kinnitamine" kinnitab sadamate vanemad ja uuemad nimed: **Vanasadam, Kalasadam, Lennusadam, Peetri sadam, Miinisadam, Hundipea sadam, Katariina kai, Vene-Balti sadam, Bekkeri sadam, Meeruse sadam.** Kaks uuemat nime on muudetud: **Kopli sadamast** sai **Paljassaare sadam** ja Tallinna Linnasadamast **Patareisadam.**

Nimeta jäi Vene-Balti sadama lõunabassein, mida kasutab Riigi Piirivalveamet. Et vastavalt kohanimenõukogu seisukohale ei tohiks sadamat nimetada valdaja järgi, ei kinnitatud nime **Piirivalve sadam.** Sellele sadamale antakse nimi eraldi määrusega pärast siseministeriumilt sobiva ettepaneku saamist.

Madli Vitismann



Miinisadam on vabanenud Olseni prahist, selle koristamine jäi mereväele.

Kevad 1998

Töörahvapäeva mere ääres

Tallinnas suundus tänavune 1. mai rongkäik mere äärde. Olid õhupallid ja pasunakoored, nagu ikka töörahvapäeval. Ainult osalemise oli vabatahtlik ja mitteriviline. Sadamalinna üritusi oli 1. mail mitu. Ning et ilm oli ilusam

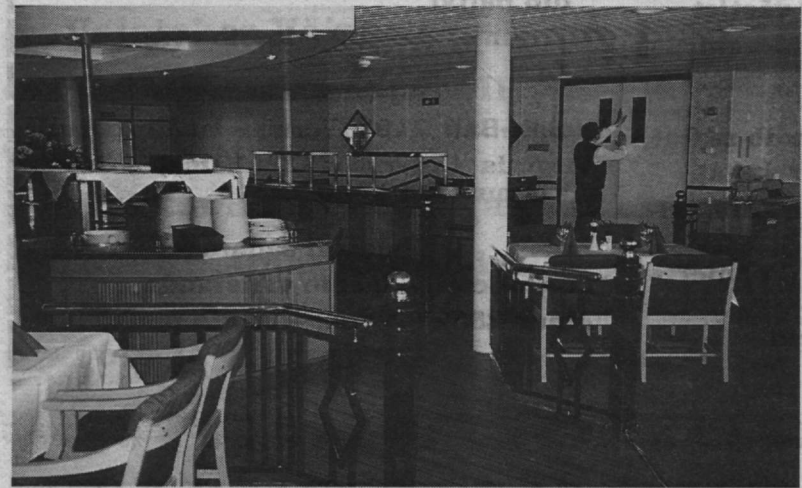
kui kunagi nõukogudeaegsetel maipühadel, oli vabatahtlikke palju.

Mida ütles kuningas?

Vastremonditud "Baltic Kristina" lahtiste uste päev oli tõmbenumber, mis küts rahvast



Sel ajal kui Karlssonid koos turismijuhi Sven Neideriga külalisi ootasid...



...tehti laeval viimaseid ettevalmistusi külaliste vastuvõtuks.



Külalised tungesid kollaste õhupallide saamiseks gaasiballoonide ümber.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11						12		13	
14			15						16
17	18					19	20		
21				22					23
24		25	26	27		28	29	30	
31		32				33			
34			35	36		37	38		
39				40		41			
42		43					44	45	
46					47				
48			49			50			

"Meremehe" ristsõna

PAREMALE: 1. Taagile tõmmatud kolmnurkne puri. 8. Sool (hispaania k.). 11. Ankrud ja laeva ühendaja. 13. Samuti. 14. Eesti teede- ja sideminister (eesnimi ja nimi). 16. Venetsueela riigitäht. 17. Sõjalaevastikukooli kursant Suurbritannias. 20. Loom. 21. Volga lisajõgi - tähtis veete. 22. Kangelane kreeka mütoloogias, laeva "Argo" juht. 23. Vene jaatus. 24. Sadamaehitis. 26. Avas nõõri jaoks purje äärel või nurgas. 29. Moskva asutajaks peetav vürst hüüdnimega Dolgoruki. 31. "Õhtuleht" (lühend). 32. Veeremilaeve. 33. Prantsuse mikrobioloog (1886-1963). 34. Karvake. 35. Latikasarnased kalad. 38. Veis (ladina k.). 39. Eesti tõstja koos oma tähtsaima tiitli lühendiga (5+2). 41. Abajas Virtsu poolsaare ja mandri vahel. 42. Steamship - aurik (lühend). 43. Triivjää. 44. Tema (rootsi k.) 46. ... võtma, sõõma. 47. ...mokk. 48. Kolmiktäht. 49. Ätt. 50. Idaneb, tärkab (rootsi k.).

ALLA: 1. Riigi Pirivalveamet peadi-

Kuningalossi kõrval

2. mail oli "Baltic Kristina" avatud uste päev Stockholmis. Üritusele andis tähtsust juurde, et laev sildus selleks vanalinnas Skeppsbrol. Sel ajal, kui "Estline" alustas, sõitis sinna Leningradist punalipuga "Estonija". Nüüd aga, kui

reisilaevad nii kuningalossi lähedal harva sõidavad, äratas sinivalgeks värvitud "Baltic Kristina" kindlasti suurt tähelepanu.

Pühadelõbustusena külastas "Baltic Kristinat" Tallinnas umbkaudu 3800 ja Stockholmis 1500 inimest. Kui Tallinnas torkasid silma peamiselt lastega pered, siis Stockholmis oli ülekaal pensionäridel.

Madli Vitismann

perekonni mere poole jalutama. Terminaal sai täis, reisiakadeemikoridor sai täis ja laev sai nii täis, et tuli külastajaid jaokupa pardale lubada. Ent terminaaliesisel mängis "Tallinna Sadama" orkester ja esinesid meelelahutajad ning balloonidest puhuti täis hulgaliselt kollaseid laevanimega õhupalle, nii ei olnud igav oodata.

Laevas sai iga siseneja sõiduplaani ja võis loosiga võita "Estline" meene. Kes sai mängukaardid, kes šokolaadi - seda teeb "Kalev", pealegi reisikindlas pakendis. Üsna palju võis näha jalutajaid, kellele loosinumber oli kogukamat õnne toonud, sinivalge firmareisikott või vihmavari kaenlas. Et loosiga Stockholmis-reis võita, oli vaja ankeet täita. Pidi meenutama oma Roots-muljeist kolm parimat ja kolm halvimat asja ning teadma, millise lausega kuningas Rootsit kidadaks.

Kas melle siin meeldiks?

Ringkäiguks laevas oli selgesti viidatud marsruut. Näha võis kaht tüüpi kajuteid, uuesti sisse seatud à la carte-restauranti, ümber tehtud rootsi-laua-restauranti ning baare. Etendusbaaris mängis muusika, senises "Samovaris" pakuti tervitusjoo-ki kõrvale "Kalevi" kommi.

Kel reisiplaan tehtud, sai selgema kujutluse, mis teda laeval ootab. Kui suur on kajut ja mida sisaldab. Mismoodi näevad välja ruumid, kus süüa, juua ja tantsida saab. Sai teada, et sellegi "Estline'i" laeva aluminiumpõranda jaoks tuleb uued tantsusammud õppida - parke-til tantsiti viimati "Mare Balticumil".

Hoolimata rahvarohkusest, mis laevaruumid ääreni täitis, aitasid head tuju säilitada "Salong-teatri" Karlssonid-Pipid.

Pärast rongkäiku mindi kuhugi

Nagu töörahvapäeval saadi pärast rongkäiku sõpradega kokku ja mindi kuhugi juttu puhuma, nii ei tahtnud rahvas nüüdki kohe mere äärest ära minna. Kollaste õhupallidega külastajaid oli näha samas lähedal seisva "Suure Tõllu" tekil. Istuti ka niisama kaiserval, kes söi kaasavõetud võileiba, kes puhus muidu juttu.

Kuigi "Tarmo" seisis kauge- mal, Admiraliteedi basseini linna poolses servas, oli sealgi tol päeval sadakond külastajat - "Suure Tõllu" ja "Tarmo" vaatamiseks müüdi ühiseid pileteid. Oli neidki, kes meremuuseumi katusest päikesesäras sadamat vaatasid. On ära, mida vaadata - pärastlõunal olid kõik kirjute korstnatega laevad kodus.



Kohe hakkab mängima "Tallinna Sadama" orkester.



Laev on ilusasti üle värvitud, aga seis 1. mail valepidi. See kiri hakkab laevaletulija poole olema.



Võorastav Disneyland. "Tarmo" messis mängivad kujud lahingut revolutsiooniliste madrustega. Tool on katki, kruusid kukkunud küljeli, kohe plaksub püstol...



Seisu ajal klammerdus "Tarmo" rooliratta külge sama staatiline roolimehe kuju.

Koostanud Märt Kullo

Eelmises "Meremees" ilmunud ristsõna vastused

1	A	2	K	3	S	4	I	5	O	6	M	7	E	8	E	9	T	10	E	11	R
12	M	13	U	14	N	15	S	16	T	17	E	18	R	19	R	20	O	21	L	22	L
23	A	24	B	25	E	26	H	27	E	28	I	29	N	30	I	31	S	32	S	33	I
34	K	35	I	36	L	37	I	38	F	39	L	40	I	41	C	42	K	43	A	44	N
45	T	46	S	47	M	48	A	49	R	50	I	51	E	52	H	53	A	54	M	55	N
56	I	57	M	58	A	59	S	60	A	61	D	62	A	63	M	64	A	65	A	66	A
67	I	68	H	69	N	70	E	71	M	72	A	73	D	74	O	75	N	76	A	77	D
78	V	79	E	80	N	81	E	82	E	83	T	84	S	85	I	86	A	87	S	88	O
89	R	90	U	91	L	92	L	93	L	94	L	95	E	96	O	97	K	98	R	99	I
100	O	101	M	102	A	103	D	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114	115	116	117
118	O	119	A	120	D	121	A	122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135
136	L	137	A	138	E	139	V	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153

18. Flickan. 19. Ts. 20. Mariehamn. 22. Ima. 23. Sadam. 25. AAA. 26. Ihnemad. 29. Onad. 31. Veneetsia. 33. SO. 34. Rull. 36. Leo. 37. Krik. 39. Omad. 41. Kentuki. 43. Oad. 44. Ankruiin. 48. Laev. 49. Üürike.

ALLA: 1. a. m. 2. Kubism. 3. S. Neumann. 4. Ishias. 5. Ote... 6. Meil. 7. "Ernie". 8. Erich Moik. 9. Toskaana. 10. Elsa Maasik. 11. R. Linna. 13. Aktivvool. 18. "Fram". 21. "Idatec". 24. Adson. 27. Heu. 28. Eeldav. 30. Dokin. 32. ELKNÜ. 35. Lade. 38. Ruik. 40. Maa... 42. Tui. 45. k.-ü. 46. RR. 47. i. e.

Tsitaat

Eetika ja mõistus

Olles majandusõpikutega valmis saanud, võiksid harrased ka eetikaalast kirjandust uurida. Kuigi eetikaga on nagu mõistusegagi — seda kas on või ei ole ja kui ei ole, siis ei pane puudumist tähelegi.

Janno Reiljan

"Äripäev", 12. mai 1998

Avaldame kaastunnet II mehaanik Valeri Rõbinile

EMA

surma puhul.

"Mehaanik Krulli" laevapere

KUKU

Tallinnas 100,7 Mhz
Järvamaal 100,5 MHz
Mulgimaal 100,8 MHz
Haapsalus 100,9 MHz
Tartumaal 101,2 MHz
Otepääl 102,4 MHz
Niitväljal 102,7 MHz



LAUPÄEVAL

KELL 8 - 9

MERETUND

18. mail seisid AS Tallinna Sadam sadamates:

Vanasadamas

"Arenthusa" (Küpros) – laadib väetist
"Kalana" (Eesti) – lossib konteinereid

Muuga sadamas

Tanker "Indra" (Libeeria) – laadib naftat
Tanker "Berm" (Vene) – laadib naftat
Tanker "City Star" (Rootsi) – laadib naftat
Puksiirpraam "Mega-Motty" (Soome) – laadib puitu
"Lider" (Vene) – lossib linnaseid

Kes meil käivad

Tanker "Femany Spirit" (Bahama) – laadib naftat

"Mardinas" (Leedu) – lossib otra

Paljassaare sadamas

"Volgo-Balt 219" (Vene) – laadib puitu

"Virginia Universal" (Bahama) – lossib külmutatud kanu

Paldiski sadamas

"Loc" (Eesti) – laadib vanarauda

"Amur 2532" (Vene) – laadib puitu

Varsti avame suveteeki!

AVATUD 12-24

Lootsi tn.15 kõrval, kai ääres

Admiraliteedi bassein

Tel 6411155

GSM 8 25 060066

«Meremehe» ilmumist rahastavad:



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 18. mai

"ELMAR KIVISTIK" – Jeddah's
"ALEKSANDER ABERG" – teel Mobilest Yokohamasse
"PAUL KERES" – Aviles's
"KRISTJAN PALUSALU" – Philadelphias
"GUSTAV SULE" – New Yorkis
"ALEKSANDER KOLMPERE" – teel Santanast Uddevallasse
"HAAPSALU" – teel Nolast Kaliningradi
"VILJANDI" – remondis Riias
"RAKVERE" – Århusis
"NARVA" – teel Peterburist Philadelphiasse
"VALGA" – teel Camdenist Kaliningradi
"SAKALA" – teel Troir Rivieres'st Pasajesi
"SOMPA" – teel Abidjanist San Pedrosse
"KEHRA" – Massawas

"KUIVASTU" – Villagarcias
"RAKKE" – San Pedros
"VALKLA" – teel São Francisco do Sulist Casablancasse
"PIHTLA" – teel Antwerpenist Banjuli
"VIIDU" – teel Rouenist Doualasse
"NAISSAAR" – Tynemouth'is
"VAINDLO" – teel Liverpoolist Peterburi
"KASSARI" – teel Mariupolist Pireusse
"MUHU" – Bejais
"ABRUKA" – Antwerpenis
"VILSANDI" – Sundalsoras
"SOODLA" – teel Monfalconest Galatzi
"KLOOGA" – teel Llanddulasest Leeri
"MUUGA" – Århusis
"VIRTUSU" – teel Antwerpenist Stockholm

"KALANA" – remondis Miinisadamas
"KURKSE" – Hamburgis
"DIRHAMI" – teel Stockholmist Antwerpenisse
"KAPTEN KONGA" – teel Tallinnast Warrenpointi
"KAPTEN VOOLENS" – teel Rotterdamist Vanasadamasse
"MEHAANIK KRULL" – Grimsbys
"LEHOLA" – Helsinkis
"Lembitu" – Liverpoolis
"TRANSESTONIA" – remondis Bekkeri sadamas
"TRANSBALTICA" – Kielis
"NEPTUNIA" – Vanasadamas
"DONATA" – Muuga sadamas

Neile, kes ootavad...

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

«Meremehe» varemilmunud üksiknumbreid saab osta ka Meremuseumi kassast.

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Kersti Söel ja Kaia Suun

Järgmine number ilmub juunis

Toimetuse postiaadress: Toimetuse asukoht:
EE0001 Tallinn, Tatari 64
Pikk 70, "Meremees" tel./faks 6 461 318
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18
e-mail: meremees@online.ee

Mobiltelefon:
8-25-238 088;
peiler 11454
(operaatorkeskus
8-951)

«Printall»
Tellimuse nr. 2124

Toimetaja
MADLI VITISMANN